DANIEL SOTERO VIEIRA REIS

CORREIO, TRANSPORTE AÉREO E SEGURANÇA

Os CTT desde a liberalização do transporte aéreo até 2012

Orientador: Professor Doutor Manuel Serafim Pinto

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Faculdade de Ciências Sociais, Educação e Administração

Lisboa

2013

DANIEL SOTERO VIEIRA REIS

CORREIO, TRANSPORTE AÉREO E SEGURANÇA

Os CTT desde a liberalização do transporte aéreo até 2012

Dissertação apresentada para a obtenção de grau de Mestre em Sociologia, Globalização e Desenvolvimento, no Curso de Mestrado em Sociologia, conferido pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

Orientador: Professor Doutor Manuel Serafim Pinto

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Faculdade de Ciências Sociais, Educação e Administração

Lisboa

2013

Uma das grandes preocupações da atualidade centra-se na segurança, é uma noção implícita a todas as sociedades e emerge como a ideia de menor "vulnerabilidade" às "ameaças" que a evolução social produz e reproduz. Esta evolução transmite, de forma comum, a ideia de novos "perigos" e de novos "riscos" que interessam ultrapassar através do conhecimento do que se tem em presença. Neste aspeto o "saber" torna-se fundamental para se encontrar a "verdade" sobre a "ameaça" e alcançar a segurança.

Pinto, M. S. (2011). Segurança, perspetivas para uma sociologia da ação. Lisboa: Coisas de Ler. Página 23

À minha esposa e ao meu filho, que sempre me incentivaram e acreditaram em mim.

Agradecimentos

Este trabalho não teria sido possível sem o apoio precioso de um grupo de peritos em *segurança* da aviação civil e de correios, que através das suas entrevistas nos ajudaram a desmistificar a problemática da *segurança* da aviação civil quando associada ao transporte de correio e carga aérea, aos quais exprimo a minha profunda gratidão e simpatia, em especial:

- Ao Dr. Luís Trindade dos Santos, Presidente do Conselho Diretivo do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC);
- À Dr.ª Zineb Tebbal Barracosa, formadora em matérias perigosas na aviação civil e perita do INAC;
- Ao Dr. Carlos Silva, Diretor de Segurança do Aeroporto de Lisboa (ANA);
- Ao Dr. Mário Silva, Diretor de Segurança dos CTT - Correios de Portugal SA;
- Ao Dr. Armando e Dr. Rui Jacinto, da Direção de Segurança e Inspeção da *Groundforce* no Aeroporto de Lisboa;
- Ao Sr. Filipe Leite, Gestor de Segurança de Aviação Civil, responsável pela *Prosegur* no Aeroporto de Lisboa;
- Ao Sr. Lourenço Almeida, Gestor de Segurança de Aviação Civil da *Portway* no Aeroporto de Lisboa - Direção da Unidade de Handling de Lisboa.

Também quero agradecer à Dr.ª Carla Pinto, Chefe do Departamento de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (INAC), pelo seu conhecimento e preciosa colaboração.

O meu obrigado à Dr.ª Teresa Costa, socióloga e quadro superior do Departamento de Controlo e Qualidade da Segurança da Aviação Civil, que amavelmente me facultou alguns artigos científicos da sua autoria, que em muito contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho.

Não menos importantes foram os meus colegas de mestrado, em especial a Alexandra pela sua persistência contagiante, a Sílvia Prata minha eterna colega de grupo, o João Pedro pela sua serenidade, a Teresa Candeias sempre pronta a ajudar, o Mário pelos seus conhecimentos e boa disposição, ao Sérgio pela sua paz e esperança num mundo melhor.

Em particular, gostaria de agradecer ao meu douto Professor, Doutor Manuel Serafim Pinto, orientador sempre presente e atento, a quem muito admiro pela paciência que teve, e pela grande experiência no campo da *segurança* da aviação civil, que partilhou comigo. Obrigado pelas críticas, elogios e incentivos, tão importantes para o desenvolvimento desta tese e para o crescimento da minha formação profissional e académica.

Um muito, muito obrigado, a todos

Resumo

Esta pesquisa empírica, teoricamente orientada, sobressaiu da importância da lógica e da coerência, princípios epistémicos que deram consistência a este processo de investigação. Nesta perspetiva, este trabalho centrou-se no estudo do correio, transporte aéreo e *segurança*, tendo por objetivo investigar e compreender, até que ponto, a rapidez exigida pela necessidade de comunicação e pela liberalização fragilizou os controlos de *segurança* do correio e carga aérea, tornando mais vulnerável a *segurança* do transporte aéreo.

Foram realizadas oito entrevistas a um conjunto de especialistas em *segurança* da aviação civil e de correios, colocando «à prova» toda a discussão teórica e empírica sobre esta temática, procedendo-se de imediato à análise de conteúdo das respostas dadas, conforme o objetivo proposto. Contemplou-se, especialmente, a frequência das respostas similares e as suas características, transpondo-as para o texto como forma de completar, complementar e consolidar as ideias posteriormente formuladas.

Constatou-se que a velocidade imprimida ao transporte aéreo obrigou ao redimensionamento dos meios humanos e técnicos afetos aos controlos de *segurança* e que a rapidez, em vez de prejudicar a *segurança* da aviação civil, veio sim, beneficiá-la e reforçá-la ainda mais.

Palavras-chave: correio aéreo, rapidez e liberalização, controlo e norma, *segurança* da aviação civil, transporte aéreo.

Abstract

This empirical research, theoretically oriented, appreciated the importance of logic and coherency, epistemic principles that gave consistency to this process of investigation. In this perspective, this work was based on the post, air transport and *security* study, aiming to investigate and understand whether the speed demanded by the need for rapid communication and liberalization weakened the *security* controls for cargo and mail, making more vulnerable to air transport safety.

Eight interviews were held to a set of experts in civil aviation *security* and post office, putting «proof» all the theoretical and empirical research on this topic, proceeding immediately to a content analysis of the answers according to the proposed objective. The frequency of similar responses and their characteristics were specially contempled, transposing them to the text as a way to supplement, complement and consolidate the ideas formulated later.

It was found that the print speed to air transport forced the resizing of human and technical resources assigned to *security* controls, and that the speed, rather than jeopardize the safety of civil aviation, it benefited them and strengthened it further more.

Keywords: airmail, speed and liberalization, control and rule, civil aviation *security*, air transport.

Lista de Siglas e Abreviaturas

ANA Aeroportos e Navegação Aérea

AEA Associação Europeia de Companhias Aéreas (do inglês, *Association of European Airlines*)

AESA Agência Europeia para a Segurança da Aviação

ANACOM Autoridade Nacional de Comunicações

ANSAC Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil

APA Associação Americana de Psicologia (do inglês, *American Psychological Association*)

CAN Correio Aéreo Nacional

CE Conselho Europeu

CEE Comunidade Económica Europeia

CES Conselho Económico e Social

CEAC Conferência Europeia da Aviação Civil

CTT Correios de Portugal, SA

COM Comunicado da Comissão das Comunidades Europeias

DHL Dalsey Hillblom and Lynn

ECAC Conferência Europeia da Aviação Civil (do inglês, *European Civil Aviation Conference*)

EM Estado Membro

EMS Serviço de Correio Urgente (do inglês, *Express Mail Service*)

EA Expedidor avençado

FEDEX Federal Express

GABFALSEC Gabinete de Facilitação e Segurança da Aviação Civil

IATA Associação Internacional do Transporte Aéreo (do inglês, *International Air Transport Association*)

ICAO Organização da Aviação Civil Internacional (do inglês, *International Civil Aviation Organization*)

INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil
INESC	Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores
IOS	Instituto das Obras Sociais
IPC	Corporação Internacional de Correios (do inglês, *International Post Corporation*)
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
PNSAC	Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
PNCQSAC	Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil
PSAR	Programa de Segurança de Agente Reconhecido
SMS	Serviço de Mensagens Curtas (do inglês, *Short Message Service*)
TNT	Thomas Nationwide Transport
UE	União Europeia
UPU	União Postal Universal
UPS	United Parcel Service

Índice Geral

Epígrafe 2
Dedicatória 3
Agradecimentos 4
Resumo 5
Abstract 6
Lista de Siglas e Abreviaturas 7
Índice de Quadros 12
Índice de Figuras 13
Introdução 14
PARTE I - Dos Conceitos às Operações Metodológicas da Investigação 18
Capítulo 1 - Enquadramento Teórico e Metodológico 19
1.1 Enquadramento Teórico 20
1.1.1 Arquitetura Conceitual 21
1.1.1.1 Correio e Comunicação 21
1.1.1.2 Controlo e Norma 24
1.1.1.3 Transporte Aéreo, Rapidez e Segurança 26
1.1.1.4 Segurança 29
1.1.1.4.1 Ameaça 33
1.1.1.4.2 Perigo 35
1.1.1.4.3 Risco 37
1.1.2 Modelo Teórico 40
1.2 Enquadramento Metodológico 43
1.2.1 Método e técnica de recolha de dados 44
1.2.2 Problemática 49
1.2.3 Modelo Analítico 53
PARTE II - A Construção das Condições de Segurança que dão consistência ao Transporte Aéreo 55
Capítulo 2 - A Instituição CTT 56

2.1 A Construção da Instituição 57
2.1.1 História da Instituição 60
2.1.1.1 Os Primórdios dos Correios Portugueses 61
2.1.1.2 As Primeiras Inovações no Transporte de Correio 62
2.1.1.3 Fontes Pereira de Melo e as Grandes Reformas nos Correios 63
2.1.1.4 Os Correios na Travessia pela Modernidade 64
2.1.1.5 Os CTT no Mercado Aberto e Concorrencial 65
Capítulo 3 - Correio Aéreo, Segurança e Norma 70
3.1 A Génese do Correio Aéreo 71
3.1.1 Correio e Carga Aérea 75
3.1.2 Transporte Aéreo de Matérias Perigosas pelo Correio (*Dangerous Goods by Post*) 76
3.2 Correios e Segurança 79
3.2.1 Os CTT e a Segurança da Aviação Civil 80
3.3 A Emergência da Normatividade 82
3.3.1 Legislação aplicável à Segurança da Aviação Civil 83
Capítulo 4 - Transporte Aéreo e Controlo 87
4.1 A Abertura do Espaço Aéreo 88
4.1.1 Transporte Aéreo e Liberalização 89
4.1.2 A Rapidez na Indústria do Transporte Aéreo 93
4.2 Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil 95
4.2.1 Controlo da Conformidade da Segurança da Aviação Civil 97
4.2.2 Controlo de Correio e Carga Aérea 100
Conclusão 103
Bibliografia 106
Glossário 113
Apêndices I
Apêndice I – Guião da Entrevista II
Apêndice II – Entrevista I IV
Apêndice III – Entrevista II VIII
Apêndice IV – Entrevista III XI
Apêndice V – Entrevista IV XV

Apêndice VI – Entrevista V XIX

Apêndice VII – Entrevista VI XXII

Apêndice VIII – Entrevista VII XXVI

Apêndice IX – Entrevista VIII XXIX

Anexos XXXII

Anexo I – Regulamento do Serviço Público de Correios XXXIII

Anexo II – Excertos do Manual do *Dangerous Goods Regulations* LIX

Anexo III – Regulamento nº 500/2012 – Transporte Aéreo Mercadorias Perigosas ... LXVI

Anexo IV – Extratos do Regulamento (UE) nº 185/2010 da Comissão de 4 de março, relativos às normas comuns sobre segrança da aviação civil …….. LXXXI

Índice de Quadros

Quadro 1 – Guião da Análise do Conteúdo das Entrevistas..... II

Quadro 2 – Análise do Conteúdo da Entrevista 1, concedida pelo Dr. Luís Trindade dos Santos, Presidente do Conselho Diretivo do Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. VII

Quadro 3 – Análise do Conteúdo da Entrevista 2, concedida pela Drª Zineb Tebbal Barracosa, Formadora/especialista em aviação civil e perita do INAC..... X

Quadro 4 – Análise do Conteúdo da Entrevista 3, concedida pelo Dr. Carlos Silva, Diretor de Segurança do Aeroporto de Lisboa – ANA.....XIV

Quadro 5 **–** Análise do Conteúdo da Entrevista 4, concedida pelo Dr. Mário Rodrigues Silva, Diretor de Segurança dos CTT, Correios de Portugal SA.....XVIII

Quadro 6 **–** Análise do Conteúdo da Entrevista 5, concedida pelo Dr. Rui Manuel Fialho Jacinto da DSI (Direção de Segurança e Inspeção da *Groundforce*) no Aeroporto de Lisboa. XXI

Quadro 7 – Análise do Conteúdo da Entrevista 6, concedida pelo Sr. Filipe Maurício Oliveira Leite – Gestor de Segurança da Aviação Civil responsável pela Prosegur no Aeroporto de Lisboa.....XXV

Quadro 8 – Análise do Conteúdo da Entrevista 7, concedida pelo Sr. Lourenço Chaves Almeida, gestor de segurança da aviação civil da *Portway* no Aeroporto de Lisboa – Direção da Unidade de *Handling* de Lisboa.....XXVIII

Quadro 9 – Análise do Conteúdo da Entrevista 8, concedida por um especialista em segurança da aviação civil. XXXI

Índice de Figuras

Figura 1 - Representação esquemática do Modelo Teórico. 42

Figura 2 - Representação esquemática do Modelo Analítico 54

Figura 3 - Excerto do manual *Dangerous Goods Regulations* referente aos requisitos de treino para trabalhar com matérias perigosas. LXIII

Figura 4 - Excerto do manual *Dangerous Goods Regulations* referente às consequências LXIV

Figura 5 - Excerto do manual *Dangerous Goods Regulations* referente ao transporte de matérias perigosas. LXV

Introdução

Os atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América, acabaram por desencadear um conjunto de estudos associados ao fenómeno do terrorismo e da sua repercussão na *segurança* da aviação civil, temas que serão acompanhados ao longo deste trabalho. Contudo, tornar-se-á pertinente entender a relação entre terrorismo e aviação civil, analisando-se, por um lado, a importância dos controlos de *segurança* como meios dissuasores de atos de interferência ilícita contra a aviação civil e, por outro, as respostas dadas a este tipo de ameaças por uma complexa rede de organizações nacionais e internacionais, apoiadas por Estados soberanos e pela força normativa da legislação entretanto instituída.

Neste contexto, tornar-se-á importante compreender as motivações que propiciam a escolha da aviação civil como alvo preferencial para a prática de atentados terroristas. No entanto, e em primeiro lugar, nunca se pode olvidar a cobertura mediática que é concedida a todas as ações de violência cometidas contra a aviação civil, principalmente, o seu impacto psicológico sobre as populações. Em segundo lugar, para além do abalo psicológico sobre as populações, este mediatismo poderá servir de canal de propaganda terrorista, influenciando deste modo os comportamentos mais radicais de muitos cidadãos no mundo ocidental, culminando com a sua aceitação e posterior adesão ao radicalismo terrorista. Em terceiro lugar, um avião poderá atravessar muito rapidamente vários Estados soberanos, o que representa uma enorme mobilidade e potencial para o ataque. Por último, um ato de interferência ilícita contra a aviação civil poderá materializar-se num elevado número de reféns que poderão ser utilizados como moeda de troca na libertação de terroristas presos.

No entanto, a *segurança* e a prevenção de atentados contra a aviação civil são assuntos vitais para o transporte aéreo, visto que os acidentes de aviação acarretam quase sempre a morte de seres humanos, associada a uma imediata resistência em querer viajar de avião. Até as próprias companhias aéreas, à semelhança dos Estados, já reconheceram que uma aviação civil segura é crucial para a construção de uma imagem de confiança do transporte aéreo. Nesta perspetiva, companhias aéreas e Estados sentem cada vez mais a necessidade de cooperarem no desenvolvimento de novos mecanismos de *segurança* à escala

mundial, precisamente, por perceberem que a *segurança* dos seus aviões e dos cidadãos é determinante para o sucesso da indústria do transporte aéreo.

Porém, as *ameaças* atuais à *segurança* da aviação civil já não provêm somente de armas tradicionais, mas também, de engenhos muito mais sofisticados e perigosos, fabricados com novas pragas de disseminação massiva - bacteriológicas químicas ou radioativas -, que, se não houver um controlo apertado, até poderão circular pelo correio aéreo. Contudo, foi precisamente a partir do momento em que a circulação de passageiros, correio e carga aérea, se tornou possível e acessível a todos os cidadãos, incluindo terroristas, que as *ameaças* à aviação se traduziram num grave problema de *segurança* mundial, que merece ser estudado e investigado.

E, foi, com o propósito de compreender a dimensão da importância da *segurança* do transporte aéreo, vista de uma posição de periferia, ou seja, de um entreposto postal aéreo dos Correios de Portugal (CTT), que recebe e expede centenas de toneladas de correio para todo o mundo, que foram construídos os alicerces desta investigação.

Deste modo pretende-se dar resposta à grande questão deste trabalho, ou seja: face à velocidade promovida pela necessidade de comunicação rápida e pela liberalização do transporte aéreo de correio e carga, será que as medidas de *controlo* são suficientes para garantir a *segurança* desse mesmo transporte?

Para responder a esta questão central e a outras que possam surgir no decorrer da investigação recorrer-se-á à realização de oito entrevistas, com as quais se pretende, dada a experiência e o conhecimento dos entrevistados, na sua qualidade de especialistas e como informantes privilegiados, entender como é vista a *segurança* do transporte aéreo, e se a rapidez, cada vez mais exigida ao correio e carga aérea, não tornará a *segurança* da aviação civil mais vulnerável.

Estas entrevistas, também permitirão colocar «à prova» toda a discussão teórica e empírica, e a análise do seu conteúdo, será um incremento para responder ao objetivo proposto. Contemplar-se-á, especialmente, a frequência das respostas similares e as suas características, que serão transpostas para o texto como forma de completar, complementar e consolidar as ideias a formular.

Assim, a primeira parte deste trabalho, que corresponde ao Capítulo 1, será dedicada, essencialmente, aos conceitos e operações metodológicas da investigação. No que concerne ao aspeto teórico, dar-se-á ênfase aos conceitos considerados relevantes para o estudo, recorrendo-se para tal à pesquisa documental tida como a mais adequada. Relativamente ao

enquadramento metodológico, dar-se-á a conhecer a metodologia utilizada no estudo, ou seja, partindo do método e da técnica de recolhas de dados ajustados à problemática selecionada, serão definidos os objetos e objetivos da investigação, bem como a escolha da técnica, a qual recaiu sobre a entrevista. Posteriormente, proceder-se-á à elaboração do guião da entrevista a aplicar a um grupo de informantes privilegiados, constituído por oito quadros superiores de instituições com responsabilidades na *segurança* da aviação civil e do correio aéreo.

Na segunda parte desta investigação, que corresponde aos Capítulos 2, 3 e 4, orientar-se-á o estudo para o enfoque qualitativo ou seja, para o objeto de estudo, assente na construção das condições de *segurança* que dão consistência ao transporte aéreo. Neste domínio, abordar-se-á as várias etapas da construção da instituição CTT e a sua relação com a *segurança* da aviação civil, visando compreender o elo de ligação entre as indústrias do correio e do transporte aéreo.

Assim, no Capítulo 2 será dado a conhecer, partindo das ideias difundidas por alguns sociólogos, de que forma surgem as instituições e como são percecionadas pelos indivíduos. Abordar-se-á as várias etapas da construção da instituição CTT enquanto organização produtora e detentora de um meio social próprio, criador de identidade propagável a toda a sociedade envolvente, e culminar-se-á com o grande desafio da atualidade, a sua sobrevivência num mercado aberto e concorrencial

O Capítulo 3 será direcionado para as temáticas correio aéreo, *segurança* e norma, assentes em informação colhida através de pesquisa documental, consulta de legislação e das entrevistas a informantes privilegiados. Inicialmente abordar-se-á os primórdios do correio aéreo, a importância da aviação como meio de transporte eficaz de correio, passageiros e carga aérea, associada à nova indústria de correio e carga aérea e, num segundo ponto, serão relacionados os CTT, enquanto Agente Reconhecido, com a temática da *segurança* da aviação civil. Num terceiro e último ponto, será referida a importância da normatividade nacional e internacional e a sua aplicação à *segurança* da aviação civil, tendo sempre presente o correio e a carga aérea.

Por fim, no Capítulo 4 será desenvolvida a temática do transporte aéreo e o controlo de *segurança*. No início será referida a abertura do espaço aéreo associado à liberalização do transporte aéreo, vista como um passo necessário para o incremento da concorrência e desenvolvimento desta atividade. Seguidamente, abordar-se-á a importância da rapidez na indústria do transporte aéreo, bem como dos controlos de qualidade aplicados à *segurança* da aviação civil, aos quais o correio e a carga aérea também estão sujeitos.

Na conclusão, para além de se dar conta da resposta à grande questão desta investigação, também se responde às questões secundárias inicialmente colocadas, bem como à comprovação ou não comprovação das hipóteses levantadas.

Por fim, importa referir que para a elaboração desta dissertação foi adotada a norma da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, segundo o despacho nº 101/2009, com o título "Atualização das normas para elaboração e apresentação de teses e dissertações na ULHT".

O novo acordo ortográfico da Língua Portuguesa foi aplicado na redação desta dissertação.

PARTE I

Dos Conceitos às Operações Metodológicas da Investigação

Capítulo 1

Enquadramento Teórico e Metodológico

1.1 Enquadramento Teórico

Todo a investigação científica não é mais do que um processo de conhecimento que implica, logo de início, a pré escolha de um tema sobre o qual se irá desenvolver todo o trabalho, recorrendo-se para tal a certas "ferramentas" – corpo de conceitos, métodos e técnicas - por forma a ser produzida uma explicação sociológica e, consequentemente, novos conhecimentos sobre a sociedade.

A temática sobre a qual se irá desenvolver este trabalho apresenta-se impregnada de senso comum que em nada favorece o conhecimento científico. Contudo, o sociólogo terá de desenvolver um esforço de rutura com o senso comum, de análise e vigilância. Rutura que, segundo Bachelard[1], simboliza o "verdadeiro espírito científico moderno" (Bourdieu, Chamboredon & Passeron, 1999, p. 41), rutura com o senso comum aplicando um «corpus» teórico à realidade conhecida, permitindo assim, através da ação reflexiva, interpretar e esclarecer o fato social em estudo, concedendo-lhe um cariz científico. Como tal, e segundo estes autores, torna-se assim premente a existência de uma vigilância epistemológica - metodológica na prática sociológica - por forma a ter o discernimento necessário para detetar o erro e adotar mecanismos para o corrigir.

Para que um conhecimento científico seja reconhecido como tal, torna-se crucial descortinar os procedimentos lógicos adotados, que permitirão ao investigador a explicitação dos factos e a validação das suas generalizações.

Para concluir, "[…] a existência de um corpo teórico torna-se imprescindível para, dentro da prática epistémica, passar do senso comum ao racional, à reflexividade e desta à realidade que se pretende explicar" e o método científico como um meio "para atingir um fim concebido na estratégia de investigação" (Pinto, 2010, p. 9).

[1] Bachelard, G. (1979). *O novo espírito científico.* (Trad.). S. Paulo: Coleção "Os Pensadores", pp. 91-92. In Bourdieu, P., Chamboredon, J. & Passeron, J. (1999). *Ofício de sociólogo metodologia da pesquisa na sociologia* (7ª ed.). Petrópolis: Editora Vozes, p. 41

1.1.1 Arquitetura Conceitual

Na sequência do que foi dito anteriormente, o processo de investigação implica todo um trabalho de construção de objetos, com o intuito de apreender uma dada realidade que, por si só, antecede e subsiste a esse conhecimento. Neste domínio, Poulantzas (1986) refere a existência de dois tipos de objetos: os reais-concretos e os objetos abstrato-formais, sendo que estes últimos só têm existência dentro do processo de conhecimento. Contudo, têm como objetivo promover a "apropriação cognitiva dos objetos reais-concretos" (Almeida & Pinto, 1990, p. 12). Os objetos abstrato-formais materializam os "conceitos e as relações entre conceitos" (Idem). Ao longo do processo, no decurso da problematização teórica, surgirão novos problemas que darão lugar ao desvendamento de novos conceitos, que levarão à criação de novos objetos de conhecimento o que, segundo Almeida & Pinto (1990, p. 12) é natural e normal, visto que este processo se inicia com a tomada de consciência de um problema, ao qual se segue o "reconhecimento empírico […] conceitual e a mudança […] das categorias e procedimentos paradigmáticos […]".

Para Quivy & Campenhoudt (2008, p. 121) a conceitualização é muito mais do que uma mera "definição ou convenção de terminologias", é uma espécie de "construção abstrata", que tem como fim último a explicitação do problema em estudo. Por isso, não contém todos os aspetos da problemática em análise, mas unicamente "o que exprime o essencial dessa realidade " na perspetiva do investigador (Idem).

Tendo sempre presente o aspeto da conceitualização, esta investigação irá cruzar-se com uma diversidade significativa de conceitos, alguns deles de extrema importância para a persecução deste trabalho. Neste contexto, serão dados a conhecer os conceitos mais significativos para o desenvolvimento desta investigação, procedendo-se ao mesmo tempo à problematização dos mesmos, articulando-os exaustivamente com a situação atual do mundo da segurança.

1.1.1.1 Correio e Comunicação

O conceito de correio pode ser definido como um sistema de comunicação escrita entre remetente e destinatário, que podem residir num mesmo local ou em lugares muito

distantes e diferentes, envolvendo a troca de correspondência entre si. A palavra correio é comum a muitas línguas, havendo quem defenda que provém do provençal antigo *corrieu*, palavra composta de *corir* (correr) e *lieu* (lugar), que também designava a pessoa que transportava cartas e mensagens de um ponto para o outro. Contudo, o vocábulo castelhano *correo* despertou a atenção, principalmente pela importância desta designação, que significava bolsa para transportar dinheiro. Ainda assim, continua por revelar como é que este vocábulo terá chegado ao italiano *corriere*, ao francês *courrie*, ou até mesmo ao catalão *correu*.

Para Cardoso (2001, p. 9) "a origem da palavra Correio vem do termo egípcio «Kor» que significa vento e «ré», rei. «Vento do rei» era o nome do atleta que levava as suas mensagens. A evolução do vocábulo deu, depois «Correio»."

Também se pode definir correio como "o despacho de correspondência e outros objetos, excluindo correio da transportadora aérea, enviados por serviços postais e a eles destinados, em conformidade com as regras da União Postal Universal" (Regulamento (CE) n.º 300/2008 de 11 de março).

Para a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO, do inglês, *International Civil Aviation Organization*), correio é um despacho de correspondências ou outros objetos entregues por serviços postais e destinados a serviços postais, em conformidade com as normas da UPU.

O artigo 2º, do DL 176/88 de 18 de maio, que atualiza o Regulamento do Serviço Público de Correios[2], refere que o correio compreende a aceitação, transporte, distribuição e entrega de correspondências e encomendas, para além de outras atividades inerentes aos próprios serviços postais.

Contudo, o correio associado ao transporte de mensagens foi criado pelos chineses, por volta de 4000 anos a.C., no entanto muitos historiadores, entre os quais Cardoso (2001), defendem a tese de que foi um dos faraós da 19ª dinastia, que reinou no Egipto há mais de 3000 anos a. C., quem instituiu os primeiros correios do mundo, encarregados de levar ordens e leis aos povos distantes, sujeitos ao domínio faraónico. O mesmo autor também refere, que "o mais antigo documento postal conhecido até hoje, um «*papyrus*» encontrado em *Hibeh* e datando do ano 225 a. C. fornece notícias sobre o modo como era organizado o serviço egípcio dos mensageiros." (Cardoso, 2001, p. 9)

[2] Este regulamento pode ser consultado no Anexo I desta investigação.

O conceito de correio associado à troca de correspondência escrita entre remetente e destinatário materializou-se, no nosso país, através da necessidade de comunicação que perpassava a sociedade portuguesa do início do século XVI. Neste contexto, e segundo este mesmo autor, inicialmente a troca de correspondência e encomendas era feita por viajantes, à exceção da nobreza e da igreja, que utilizavam os seus próprios meios.

Contudo, e seguindo o raciocínio de Cardoso (2001), o desenvolvimento do comércio entre países, trouxe a burguesia mercantil que, devido às constantes trocas comerciais, criou uma rede de serviços de correio entre os mercadores, o que lhes permitia ampliar exponencialmente os seus negócios.

Porém, só com a invenção do «selo» é que se generalizou o acesso ao serviço postal, através da distribuição domiciliária. Mas, o grande sucesso do correio, para além da descoberta do selo adesivo, que passou a ser colocado na correspondência, foi o da *segurança* que passou a garantir aos seus utilizadores, através da introdução do serviço de registo como prova de entrega. As chamadas «cartas seguras e registadas» (Pereira, 2005, p. 459).

A partir de então, toda a carta, pacote ou encomenda, passaram a admitir o serviço de registo ou seja, o destinatário para receber objetos registados tinha de assinar uma prova de entrega, onde constava a sua assinatura e a data da entrega da correspondência. Esta prova era arquivada nos próprios serviços dos correios, podendo ser consultada sempre que houvesse reclamações. Este documento foi tão rigoroso e fiável que os próprios tribunais, um pouco por todo o país, pediam-no com muita assiduidade para servir de prova em processos judiciais.

Por outro lado, o correio registado tornou-se muito mais seguro, porque era fechado e transportado em sacos especiais, invioláveis, com fechaduras na boca. Esta fechadura para além de ser muito resistente e necessitar de uma chave especial para poder ser aberta, continha no seu interior uma etiqueta em papel com o carimbo do serviço expedidor, para evitar que fosse violado o seu conteúdo. Para além da prova de entrega e da fechadura especial, todo o correio registado era mencionado em listas próprias com o número de registo e nome do remetente/destinatário, o que lhe conferia ainda um maior grau de *segurança*.

Os correios continuaram a acompanhar toda a evolução proporcionada pelo sector dos transportes. Cardoso (2001) refere que, para além do comboio, o automóvel tornou-se um veículo imprescindível, tendo a primeira auto ambulância postal entrado em funcionamento em 1952. Estes veículos desempenharam a função de autênticas estações móveis que se consolidariam até finais dos anos 80. Ainda na década de 60, o correio para o estrangeiro,

especialmente para África, passou a ser expedido por avião, em substituição do barco a vapor, o que veio a constituir uma autêntica revolução para toda a indústria postal.

1.1.1.2 Controlo e Norma

A palavra *controlo* deriva do termo francês *controle* e pode significar verificação, inspeção, fiscalização, intervenção, confirmação, etc. Também pode referir-se ao domínio, ao comando, à hegemonia ou até mesmo, ao regulamento sobre um sistema. A principal finalidade do *controlo* é assegurar que os resultados estratégicos, táticos e operacionais de uma organização, sejam alcançados.

Sendo um dos conceitos de maior destaque na análise organizacional, muitos autores, entre os quais, Tannenbaum (1968), conceptualizam o *controlo* como um processo através do qual a atuação do indivíduo se torna submissa aos objetivos da organização. Apesar de muitos teorizadores enfatizarem a dimensão técnica do *controlo*, o conceito de *controlo* está intimamente ligado à autoridade. Nesta perspetiva, o *controlo* pressupõe a ação de alguém ou de algo sobre o comportamento de outrem, refletindo os interesses da organização sobre o indivíduo. Todavia, há quem associe a definição de *controlo* a uma dimensão política, ou seja, a uma postura de poder. Chiapello (1996, p. 52), por exemplo, define o *controlo* relativamente à ordem, ou seja, como uma "influência criadora de ordem."

Com base no trabalho de Crozier & Friedberg (1977), o *controlo* passou a ser visto como um processo que visa a redução de incertezas, contudo, o grau de liberdade teorizado por Lebas (1980), aproxima-se muito do conceito de margem de liberdade de Crozier & Friedberg (1977), assentes numa teoria que vê a organização como um "constructo humano" ou como "um conjunto humano estruturado" (Bernoux, 1985, p. 138). Nesta perspetiva, este constructo/conjunto humano é estruturado pela interação de atores, que gozando de determinadas margens de liberdade acabam por criar zonas de incerteza e de perigo na própria sociedade.

Neste contexto, o papel do *controlo* será o de eliminar estas zonas de incerteza e de perigo, atuando sobre o comportamento e sobre os aspetos que possam influenciar o grau de insegurança existente, e cada vez mais percecionado pelas sociedades atuais. Perante esta realidade, Solé (1996) refere que os líderes modernos estão cada vez mais impregnados de vontade de dominar o mundo, o que significa que, querer dominar o mundo corresponde ao

estarem convencidos que se pode – capacidade - e que se deve – imperativo - controlá-lo. Assim, a procura do *controlo* incidirá sobre o tempo, sobre a natureza, sobre o espaço, sobre a técnica e, finalmente, sobre o próprio indivíduo e sobre a sociedade que o envolve.

Ainda neste domínio, Perrow (1986) identifica três tipos de dominação: o *controlo* direto, completamente intrusivo; o *controlo* burocrático, menos intrusivo; e finalmente, o *controlo* das premissas cognitivas, considerado pelo autor como não intrusivo.

Mas, há mais abordagens sobre modelos de *controlo* organizacionais, entre as quais se destaca a abordagem elaborada por Etzioni (1965). O autor neste modelo distingue o principal foco do *controlo* utilizado por cada tipo de organização, bem como a base de atuação dos diversos atores. Assim, compreende-se que as organizações totais visam o indivíduo, para efeitos de *controlo* e que a sua base de atuação é coercitiva. Já nas organizações económicas o seu foco direciona-se para o comportamento e a sua base de atuação assenta no cálculo. Por último, as organizações de cariz ideológica recorrem à identificação como base de atuação, para além de tentarem controlar a visão do mundo.

Já o *controlo* burocrático, intensamente estudado por Weber (1991), é exercido através de normas, condutas, hierarquias e estruturas da organização. Nesta perspetiva, pode-se percecionar dois grandes modelos de redução da incerteza: o modelo burocrático que atua diretamente sobre o comportamento dos indivíduos, através de regras e hierarquias; e o modelo normativo, que atua mais sobre a componente simbólica, numa tentativa de influir a visão do mundo e mitigar a ação controladora da burocracia.

Um outro aspeto interessante tem a ver com a passagem da modernidade para a contemporaneidade. Neste processo de transição surge uma nova mudança de modelo na sociedade, ou seja, de uma sociedade vista por muitos teóricos, entre os quais Foucault (2008), como «disciplinar», passa-se para um novo paradigma social, considerado de *controlo*. Tal deve-se à abertura da própria sociedade ao mundo: saiu-se de uma espécie de prisão disciplinada, localizada, confinada a um local muito limitado, para um espaço aberto, global, onde espreitam todo o tipo de *perigos* e *ameaças*, que urge controlar e eliminar.

Mas, o *controlo* para ser viável e efetivo precisa de um sustentáculo que lhe dê poder de ação e legalidade. Esse sustentáculo e esse poder, segundo Foucault (2008), surgem através da *norma*, ou seja, muitos controlos só se tornam efetivos porque estão ancorados em normas legais, que visam a proteção e a *segurança* da sociedade e do próprio Estado. Estas *normas* têm sido conceitualizadas de várias formas, quer pela sociologia quer pela psicologia social. Contudo, uma *norma* pode ser compreendida como uma "crença partilhada pelos membros de

uma unidade social, sobre a conduta que deverá acontecer numa situação ou circunstância particular" (Gibbs, 1990, p. 7), ou ainda, conforme Turner (1999), uma regra na qual os indivíduos se apoiam e orientam no seu dia-a-dia. Como tal, uma *norma* poderá ser entendida como uma lei que estabelece a postura de atuação do indivíduo em sociedade, nomeadamente, no que lhe é permitido fazer pensar ou dizer. Assim, e seguindo o pensamento de Sherif (1936), a norma possibilita ao indivíduo, não só orientar o seu próprio comportamento, mas também prever a conduta dos outros.

Neste contexto, Sherif (1965) refere vários tipos de processos de criação de *normas*, entre os quais se destacam o processo institucional, presente nas sociedades atuais. Este processo parte do poder de certas instituições - parlamentos, governos, organizações, empresas, ... - ou indivíduos - presidentes, ministros, diretores, gestores, patrões, ... - em estabelecer determinado tipo de condutas, tidas como legais. Deste modo, conseguem criar ou até mesmo reforçar as *normas*, controlando o comportamento dos indivíduos, precisamente, porque estão emanados de autoridade e de poder para as determinar.

1.1.1.3 Transporte Aéreo, Rapidez e Segurança

O conceito de transporte pode ser entendido como um movimento entre localidades, envolvendo a deslocação de passageiros, mercadorias e outros bens. O campo do transporte apresenta um conjunto de aspetos constituídos por infraestruturas, meios de transporte e operações comerciais. Por sua vez, as infraestruturas poderão ser estradas, ferrovias, aeroportos, estações de comboio, portos, terminais de autocarro, etc.

Quando se fala em transporte aéreo, normalmente está-se a referir àquele movimento de pessoas e mercadorias, que utiliza o avião e o espaço aéreo para se deslocar de um ponto para o outro. Deste modo, o transporte aéreo veio contribuir para a redução da distância, uma vez que permite percorrer grandes extensões num período muito reduzido de tempo.

A definição de transporte aéreo, apesar de muito antiga, foi dada pelo texto da Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro 1929, relativa ao transporte aéreo internacional, através da redação do Protocolo de Haia de 1955. O artigo primeiro desta convenção define transporte aéreo internacional como o transporte em que o ponto de partida e o ponto de chegada se situam em Estados diferentes. É insignificante se o transporte faz uma ou mais escalas num único Estado, no entanto, o transporte será considerado internacional se o voo - apesar do ponto de partida/ chegada se situar num mesmo Estado - fizer escala num Estado

diferente do Estado de partida e de destino. Exemplificando, um voo que parta do Funchal, faça escala em Lisboa e em seguida continue para Amesterdão, será considerado um transporte aéreo internacional. Em contrapartida, um voo que parta do Funchal, faça escala em Lisboa e prossiga para Ponta Delgada, Açores, será considerado um transporte aéreo nacional.

O transporte aéreo também pode ser visto como uma modalidade de serviço, que consiste no transporte de passageiros, mercadorias e outros bens, através de aeronaves. Este transporte está sujeito a um conjunto de normas, nacionais e internacionais, emanadas por entidades que regulam e supervisionam esta atividade.

Coutinho (2008) vê o transporte aéreo não só como um transporte público, mas também e essencialmente, como uma atividade económica e comercial. "Esta atividade económica e comercial concretiza-se através da execução de contratos de transporte - como são, nomeadamente, as Cartas de Porte e os Bilhetes de Passagens - que estão sujeitos ao direito privado." (Coutinho, 2008, p. 37). Para este autor, o transporte aéreo considerado como atividade comercial, deverá assentar numa componente de equilíbrio financeiro, ou seja, cada transportador deverá garantir, pelo menos, teoricamente, o equilíbrio das suas contas de exploração, garantindo por essa via a viabilidade financeira do seu negócio.

Um outro aspeto importante, desde o princípio no transporte aéreo, e que nunca poderá ser olvidado, foi o conceito de rapidez ou seja "a necessidade e a aspiração de uma locomoção rápida passaram a fazer parte do possível e o avião era o veículo de transporte para a concretização dessa satisfação" (Pinto, 2010, p. 196). Deste modo, um meio de transporte rápido eficaz e seguro correspondia e, ainda corresponde, às expetativas de desenvolvimento das nações e a um fácil incremento das trocas comerciais entre países, empresas e cidadãos.

A evolução do transporte, no sentido de se atingir a rapidez, foi ocorrendo ao longo da história, em períodos bem determinados e na sequência de descobertas ligadas às experiências no mundo dos transportes. Simultaneamente, e conforme refere Pinto (2010), a ciência produzida nesses momentos da história, depois de experimentada, foi sendo introduzida nos meios terrestres, marítimos e aéreos. Todo este processo evolutivo, associado à rapidez do transporte aéreo, conduziu à redução do tempo e a aproximação do espaço, criando a noção de eficácia deste transporte, relativamente a todos os outros. Como tal, o termo eficácia emergiu da *efficaitas* ou da virtude, no caso do transporte aéreo, da virtude de percorrer grandes distâncias em tempos diminutos, até então nunca atingidos por qualquer outro meio de locomoção.

Seguindo o raciocínio de Pinto (2010), a ineficácia traduz-se sempre na perda de tempo e no aumento de prejuízos, contrariamente à eficácia, que equivale ao cumprimento do tempo projetado para a tarefa ou superação da meta, sempre cumprida com sucesso. A eficácia supera o conceito da eficiência, precisamente, porque ganha no tempo de execução relativamente ao tempo projetado para alcance da meta. Eficácia, rapidez e *segurança*, são conceitos sempre presentes no domínio do transporte aéreo.

Como meio de transporte aéreo rápido e preferido, o avião transformou-se em favorito, relativamente a todos os outros meios de transporte, essencialmente por dois motivos. "Inicialmente, mostrou-se eficiente para o transporte de correio tendo", o que levou a ser "incentivado pelas entidades governamentais de vários países, demonstrando a resposta a uma necessidade e à aceitação social, ligada ao exercício do poder político como resposta à criação da satisfação neste tipo de transporte." (Pinto, 2010, p. 229). Posteriormente, e num segundo momento, a *segurança* tornou-se fundamental para responder às exigências de satisfação dos seus utilizadores.

Como tal, todas as forças ligadas ao transporte aéreo sabem que a *segurança* e o progresso económico e tecnológico andam de mãos dadas e que, o próprio cliente se preocupa com a sua *segurança*, esperando que o tempo ganho nunca se transforme em acidente nem em tempo perdido. A noção de *segurança* aplicada ao transporte aéreo, justificando e reforçando este meio de transporte, tornou-se crucial para a divulgação e conquista do mercado dos transportes, relativamente ao comboio e aos navios, tidos como os grandes concorrentes e aliados iniciais.

Atualmente, e segundo Coutinho (2008), pela via da liberalização do transporte aéreo à escala europeia e mundial, a realidade é bem diferente, ou seja, o transporte aéreo não só depende da *segurança*, mas também de um conjunto de outros fatores importantes. "Na verdade, na maioria dos países europeus, a sobrevivência dos transportadores aéreos depende cada vez mais da sua estratégia comercial, da sua organização, da sua frota, da qualidade e do nível profissional dos seus recursos humanos" (Coutinho, 2008, p. 60).

Para o mesmo autor o transporte aéreo tornou-se numa indústria florescente, empreendedora, tecnologicamente evoluída, mas sobretudo cada vez mais segura. Como tal, tornou-se fundamental para a mobilidade e prosperidade dos seres humanos e para a sua inclusão social, promovendo simultaneamente, crescimento económico e desenvolvimento. Deste modo, o transporte aéreo contribuiu para unir povos, aproximar regiões e culturas que, de outro modo, ficariam muito mais isoladas, pobres e abandonadas. Como mero exemplo da

importância do transporte aéreo, basta olhar para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores ou até mesmo, para as Ilhas Canárias, pertencentes a Espanha. O sucesso turístico e o desenvolvimento destas regiões não seria o mesmo sem um transporte aéreo regular com ligações ao exterior.

O transporte aéreo continua a desempenhar um papel importante na integração das regiões do mundo e, em especial, na integração de uma Europa mais alargada, estabelecendo dessa forma ligações cruciais entre o continente europeu e o resto do globo. Assim, o transporte aéreo tornou-se indispensável para o crescimento económico e para o desenvolvimento humano. Simultaneamente, o transporte aéreo transformou-se no pioneiro da abertura e da liberalização do espaço aéreo, e num competidor global, para além de se ter tornado num excelente motor de inovação tecnológica, cada vez mais associado as altas tecnologias de ponta e à própria *segurança*.

Ainda neste domínio, Coutinho (2008) refere que, as 31 companhias de aviação de horário regular, representadas pela Associação de Companhias Aéreas Europeias transportam anualmente uma média de 320 milhões de passageiros e 6 milhões de toneladas de carga. Como tal, operam 2400 aviões e ligam 620 destinos localizados em cerca de 160 países, através de 10 720 voos diários. Assim, o transporte aéreo tornou-se responsável por cerca de 3 milhões de empregos, só na Europa, e por mais de 75 biliões de euros de receitas líquidas geradas anualmente.

1.1.1.4 Segurança

Quando se fala em *segurança* fala-se de um termo lato, intimamente ligada ao saber, que advém do conhecimento das *ameaças* produzidas e reproduzidas pela ação do homem. Nesta perspetiva é entendida como "a possibilidade de viver sem *riscos* ou *perigos* de vida" (Pinto, 2011, p. 24). Constitui hoje, uma das maiores preocupações da sociedade contemporânea e está intimamente ligada a outros três conceitos: *ameaça, perigo e risco*.

Uma parte relevante das discussões sobre *segurança* abrange a sua referência e abrangência. Nesta perspetiva discute-se e diverge-se muito sobre o seu objeto de estudo, quem deve ser seguro - *segurança* de quem? Qual a natureza ou o tipo de *ameaças, riscos* e desafios - *segurança* face a quê ou a quem? Qual o agente de *segurança* - *segurança* por

quem? E com que meios - instrumentos de *segurança*? Da resposta a todas estas questões irá depender a respetiva conceptualização de *segurança*.

Para Pinto (2011) *segurança* constitui um termo amplo que acarreta um determinado número de «incertezas». Segundo este autor, o senso comum entende por *segurança*, o estar-se seguro, contudo, não há consensos nas definições conceituais da investigação científica com um objetivo de se estudar as origens e os motivos da ausência de *segurança*, bem como a forma de a manter. Nesta perspetiva, e numa primeira análise, este conceito pode depender muito dos contextos e dos próprios interesses impregnados nesses mesmos contextos.

Segundo Costa (2009) a palavra *segurança* advém do termo latino *secure* intimamente ligado a um estado de «despreocupação» ou «isenção de *perigo*». Quando aplicada ao transporte aéreo, surge como sendo um conjunto de medidas que visam garantir a proteção de pessoas e bens contra atos de interferência ilícita.

Giddens (1998) define *segurança* como uma situação na qual um conjunto específico de *perigos* está neutralizado ou minimizado. A experiência da *segurança*, segundo o mesmo autor, baseia-se, geralmente, num equilíbrio de confiança e *risco* aceitável. Como tal, quer no seu sentido factual ou até mesmo experimental, a *segurança* pode referir-se a grandes aglomerações ou coletividades de pessoas - até incluir a *segurança* global.

Se a *segurança* está ligada à *ameaça*, esta, por sua vez, está ligada ao *perigo* e ao *risco*. Para Pinto (2011, p. 49) "a *ameaça* parece existir antes da perceção do *perigo*, durante o *perigo* e persistir para além da determinação do *risco*, entendido como medida do *perigo*, e perdurando enquanto este existir ou não for eliminado."

A *segurança* é tida com uma condição e como uma qualidade, dois elementos cruciais para o bem-estar individual e coletivo, cujo significado varia em conformidade com o contexto histórico, social, económico e político. Constitui-se num direito e num dever consubstanciado na obrigação.

A *segurança* é, em primeiro lugar, um estado de espírito. Segundo Rodeia[3] "ela só poderá materializar-se quando sentida, convenientemente interpretada, executada com consciência e espírito lúcido, enfim, quando desejada." (Pinto, 2011, p. 35). Assim, só existe *segurança* quando se detém o conhecimento das *ameaças*, se procede à antecipação e cálculo dos *riscos* e se promove a implementação das medidas de antecipação.

[3] Rodeia, L. (1978). *A Segurança e as Empresas.* Sindicato dos Bancários do Sul e Ilhas, p. 9. In Pinto, M. (2011). *Segurança Perspetivas para uma Sociologia da Ação*. Lisboa: Coias de Ler, p. 35

Porém, para o mesmo autor a *segurança* surge como um saber completo que se encontra estritamente associado à ação antecipada contra todo o tipo de *ameaças*. Neste domínio, a *ameaça* pode ser percecionada como um fator que pode "causar dano à integridade de pessoas, seres ou coias […]" (Pinto 2011, p. 38), desde que a sua presença seja sentida, ainda que de forma muito ténue.

Segurança, conforme define Pinto (2011), é um conceito que se aplica a todos os seres vivos, provém etimologicamente do termo *securitas*, que significa tranquilidade, ou seja, aquele que não tem medo/receio. Assim sendo, *segurança* implica um conhecimento total e real assente na verdade em que o individuo se encontra. Nesta perspetiva, este conhecimento vai conceder ao indivíduo o poder de debelar o medo e, desse modo, prover o bem-estar, tão necessário para o seu dia-a-dia.

A *segurança* também está associada à confiança, sendo duas realidades estreitamente ligadas, ou seja, a confiança está basicamente ligada, não ao *risco*, mas sim à contingência e traz sempre consigo a conotação de credibilidade perante resultados – ações dos indivíduos ou funcionamento de sistemas. A *segurança* pode definir-se, assim, como a situação em que o conjunto específico de *perigos* é contrariado ou minimizado. Como tal, torna-se explicito que a *segurança* se baseia num equilíbrio entre a confiança e um *risco* aceitável.

O conceito de *segurança* afigura-se como uma «unidade de significância» extremamente restritiva. A sua materialização concentra-se, especialmente, na problemática dos *riscos*, *perigos*, crises e na respetiva prevenção e intervenção nas situações de emergência. Na atualidade, a *segurança* está cada vez mais associada à necessidade da manutenção da paz e do desenvolvimento humano. Pode afirmar-se que a *segurança* se tornou num benefício extremamente dispendioso, podendo tornar-se mais económico através da criação de medidas preventivas ou de antecipação, passíveis de a fortalecer.

Face a tudo aquilo que foi dito anteriormente, encontra-se o conceito de *segurança*, agora com maior grandeza, precisão e concisão, como sendo o " resultado do saber total, controlado pela entidade competente do Estado, que cumpre os interesses do Estado-Nação e está diretamente obrigada a possibilitar uma atuação atempada das forças de *segurança* contra todas as *ameaças.*" (Pinto, 2011, p. 40)

A *segurança* está no âmago da edificação da condição humana, é a infraestrutura civilizacional, e configura-se da maior importância para o desenvolvimento do ser humano. Nesta linha de pensamento, Pinto (2011, p. 215) refere que:

> "o edifício social construído com *segurança* deve assentar em pilares que, em função do terreno e da volumetria do edifício, são o suporte das superestruturas, […] é um saber que não admite erro, é a verdade resultado do conhecimento de tudo o que está envolvido que dá esse poder (de não errar); ou seja, não se podem aplicar materiais desconhecidos, ou utilizar o senso comum, tudo obedece ao conhecimento, à racionalidade e à certeza."

Devido à sua importância, a *segurança* continua a estar no topo das preocupações, das discussões e das agendas nacionais de muitos países e organizações mundiais. Continua, igualmente, a absorver enormes recursos e muitas vidas, porém, à medida que as sociedades se vão transformando e desenvolvendo, a forma de pensar a *segurança* também vai evoluindo. Tudo isto tem contribuído para que a *segurança* seja discutida e reconceitualizada, em todas as suas componentes e dimensões cruciais, desde o objeto de *segurança* aos sistemas d*e segurança* nacionais e globais.

Foucault (2008) lança uma série de questões para definir *segurança* no sentido mediano de eventos criminais com implicações no funcionamento social, apresentando três formatos: os dispositivos de *segurança*; os mecanismos de vigilância correção e disciplinares; e, finalmente, o sistema do código penal. Será, portanto, o dispositivo de *segurança* que em determinado tempo histórico, depois de fixar a média dos eventos, estabelece o que é aceitável. Para este autor não há um único mecanismo determinante, mas sim, situações que se interligam, interagindo e alterando as técnicas, havendo sim conexão entre os mecanismos de *segurança*, os mecanismos disciplinares e os mecanismos jurídico-legais.

Ficou claro no pensamento deste autor que, a *segurança* é exercida sobre a população, a soberania sobre o território, e finalmente, a disciplina sobre os indivíduos. Para Foucault (2008), a disciplina atua num espaço vazio ao passo que a *segurança* se acosta à materialidade. Para justificar esta análise, utiliza o exemplo da «cidade» e de como se organizou o planeamento do que poderia «circular» ou «não circular» no seu interior, através dos «controles de *segurança*», que possibilitariam o desenvolvimento da cidade e a *segurança* das populações. Nesta perspetiva, o pensamento de Foucault possibilita compreender a articulação entre a força social e o Estado, no caso em questão, a passagem do «governo de polícia» para o «governo de *segurança*», que deverá ser a nova configuração de poder nas sociedades modernas e desenvolvidas.

E para finalizar, constata-se, que o conceito de *segurança* continua a sofrer mutações resultantes da turbulência e da instabilidade, geradas pela simultaneidade dos movimentos globalizante e individualizante. Neste domínio, a conceitualização de *segurança* continua a expandir-se para novas dimensões da política, economia, transportes, saúde, ambiente,

tecnologia, identificando novo *riscos* e *ameaças*, onde a vontade e os interesses dos diferentes atores se disputa cada vez mais.

1.1.1.4.1 Ameaça

Etimologicamente, o termo *ameaça* deriva do latim *minacia*, que significa "palavra, sinal, circunstância que dá a entender a alguém que se quer fazer mal", ou ainda para o verbo ameaçar, que significa "intenção de fazer mal a alguém" (Pinto, 2011, p. 66). Quer num caso quer no outro, envolve a existência de um ato intimidatório. Será, portanto, através da interpretação dessa ação como sendo uma *ameaça*, que se vai desencadear o sentimento de medo.

A *ameaça*, profundamente ligada à condição humana, percecionada como «uma falta de *segurança* do eu face ao outro», criada pela presença de um *perigo* identificado ou não, implica desde logo a existência de dois agentes – o promotor e o atingido. Nesta perspetiva, a ação do primeiro na tentativa de controlar o outro, faz emergir no segundo um sentimento de insegurança e medo, associado à cobardia, que poderá ser agravado pela conjuntura onde ambos se encontram inseridos.

Nesta linha de pensamento, a "*ameaça* é um sentimento que existe a partir da construção de um *perigo* que se torna realizável – possível e logo accionalista – e que, face às suas consequências desconhecidas – decorrentes da ação – provoca medo." (Pinto, 2011, p. 60). Porém, a *ameaça* é uma sensação que surge sempre que existe um *perigo*, identificado ou não, fomentado por ambições hegemónicas ou tendências para controlar a vontade do outro, percecionada como uma intimidação para a *segurança* do «eu».

Neste contexto, segundo o mesmo autor, a *ameaça* faz parte da condição humana e é extensível a toda a vida na Terra. A própria natureza que nos rodeia criou um ambiente de adversidade, de *ameaça*, que, para o nosso desenvolvimento, tivemos de domesticar para que assim pudéssemos superar o medo. As agruras que encontramos no decurso desta caminhada foram superadas pela invenção e pela tecnologia, que permitiram a ocupação das mais inóspitas regiões da terra, mas que criaram novas *ameaças* relativamente ao seu *controlo*.

Para muitos autores a *ameaça* é vista como um acontecimento ou ação, em curso ou previsível, de múltipla natureza - militar, económica, ambiental, etc.-, que contraria a conquista de um objetivo e que, normalmente, é causadora de danos materiais ou morais. Todavia "no âmbito da estratégia consideram-se principalmente as *ameaças* provenientes de

uma vontade consciente, analisando o produto das possibilidades pelas intenções." (Couto, 1988, p. 329). Neste contexto, pode afirmar-se que determinada situação é geradora de *ameaça* se, o seu autor tiver capacidades para a sua concretização e se, obviamente, tiver intenções de a materializar.

Para Nunes (2004, p. 276), as novas *ameaças* surgidas com o novo paradigma multipolar, diferenciam-se das anteriores pela sua "natureza desterritorializada, disseminada e individualizada." Contudo, segundo Smith (2000, p. 78), as mesmas caraterizam-se "pela tendência de não se manifestarem num simples evento ou período de tempo e, por vezes, não têm um ponto focal, onde os políticos e governantes possam concentrar as suas atenções e energias." Além do mais, é de referir ainda que algumas destas novas *ameaças* ocorrem no espaço internacional, e provêm da ação de novos agentes, especialistas em iludir as forças de segurança, inviabilizando qualquer tipo de negociações.

Todavia, "o paradigma das novas *ameaças* é genericamente não-governamental, não-convencional, dinâmico, não-linear, com regras de empenhamento desconhecidas, pelo menos de um dos lados, com um modo de atuação e doutrina assimétrica e imprevisível" (Steele, 2002, p. 5). Neste contexto, e perante esta nova realidade ameaçadora, Tzu (2009, p. 84) não poderia estar mais certo ao referir que:

> "se conheces o inimigo e te conheces a ti próprio, não tens que temer o desenlace de cem batalhas. Se te conheces a ti próprio mas não conheces o inimigo, por cada vitória ganha sofrerás uma derrota. Se não conheces o inimigo nem a ti próprio, sucumbirás em todas as batalhas."

E se se desconhecem as *ameaças* tornar-se-á muito difícil combatê-las com eficácia. Porém "não foi tanto a tipologia da *ameaça* que mudou, o que mudou foram os meios e os métodos utilizados" (Viana, 2003, p. 4) e, com isso houve necessidade de alterar o conceito de dissuasão. "Como dissuadir um adversário com uma atitude de «santuarização agressiva», ou como dissuadir um adversário que não possui base territorial fixa, cuja vontade é destruir e não a partilha do poder?" (Idem). Para Smith (2000), ao contrário das *ameaças* tradicionais, centradas na *segurança* dos Estados, as novas *ameaças* atingem dimensões transnacionais, emergem lentamente e as suas causas são muito difíceis de investigar.

1.1.1.4.2 Perigo

A palavra *perigo* deriva do latim *pericŭlum,* que significa *risco* ou contingência iminente de que algo errado poderá acontecer. Pode tratar-se de uma *ameaça* física, real ou de circunstâncias ainda mais abstratas, tais como: «esta estrada é muito *perigosa*»; «tivemos de abandonar o apartamento por *perigo* de desmoronamento»; «esta rua é um *perigo* para os peões»; «*perigo*: animais soltos»; etc. O *perigo*, como tal, é uma situação que tem um potencial prejudicial, quer para o corpo quer para o próprio ambiente ou até mesmo, para muitos outros bens. As situações *perigosas* são latentes e costumam ser o começo para o desenvolvimento de uma situação de emergência.

Nesta perspetiva, o *perigo* também pode ser entendido como uma situação ou condição de *risco*, com probabilidade de causar lesão ou danos em pessoas ou bens, por ausência de medidas de *controlo*. Por conseguinte, fica claro que todo o *perigo* é um *risco* não controlado. O *perigo* é a fonte, a causa, e o *risco* será a consequência. Se duas pessoas cruzam o oceano, uma num paquete e a outra num barco a remos, o *perigo* que correm relativamente à profundidade das águas e à altura das ondas é o mesmo, porém, o *risco*, ou seja, a probabilidade de acontecer algum dano é muito maior para o tripulante do barco a remos.

No pensamento de Giddens (1998), *perigo* e *risco* estão intimamente relacionados, mas não são a mesma coisa. A diferença não está no facto de um indivíduo pesar ou não, conscientemente, as alternativas ao imaginar ou assumir uma linha de ação própria. Neste contexto, o que o *risco* pressupõe, é exatamente o *perigo* e não obrigatoriamente a consciência do *perigo*. Uma pessoa que arrisca algo seduz o *perigo*, onde o *perigo* é compreendido como uma *ameaça* aos objetivos pretendidos.

O *perigo* pode ser classificado de diferentes modos: o *perigo* latente, como sendo aquele que pode ser prejudicial, mas que não afeta diretamente nada nem ninguém - desabamento de uma montanha que se encontra numa área sem pessoas nem habitações -; o *perig*o potencial, que já é capaz de afetar as pessoas, os seus bens ou o meio ambiente, pelo que requer uma avaliação do *risco* e uma possível evacuação das populações - um vulcão que entra em erupção muito próximo de uma localidade, por exemplo -; e finalmente, o *perigo* mitigado, ou seja, nas situações em que o *perigo* potencial foi identificado e foram tomadas as devidas medidas para o dissipar, minimizando as suas consequências - a construção de diques para travar a subida das águas de um rio junto a um aglomerado populacional, por exemplo.

O *perigo* também está presente nas estratégias de combate de Sun Tzu, como sendo um adversário que é preciso calcular com perspicácia e vencer. Para este estratega "a configuração natural do território é a melhor aliada do soldado; mas a capacidade de estimar o adversário, controlar as forças da vitória e calcular perspicazmente as dificuldades, *perigos* e distâncias, constitui o teste do grande general." (Tzu, 2009, p. 154).

O *perigo* surge em Pinto (2011) muito ligado ao *risco* e à *ameaça*. Segundo ele "a ação que decorre da simples condição de se estar vivo constitui, por si, um *perigo* que permanece ao longo da vida dos seres humanos, impregnada de *ameaças* que fazem parte da sua própria condição humana " (Pinto, 2011, p. 50). Para este autor, das conceptualizações de *perigo* e *risco* emerge a noção de *ameaça*, intimamente ligada a estes dois conceitos, ou seja, a *ameaça* parece existir antes da perceção do *perigo*, durante o *perigo*, e perdura para além da identificação do *risco*. Nesta perspetiva, o risco é percecionado como medida do *perigo*, que continua a persistir enquanto não for eliminado.

Para Beck (2002, p. 1) "o maior *perigo*, por isso, não é o *risco* mas a perceção do *risco*, que liberta fantasias de *perigo* e antídotos para elas, roubando desse modo à sociedade moderna a sua liberdade de ação."

Em Luhmann (1993) o *perigo* e o *risco*, embora conceitos diferentes, pressupõem a ideia de perdas futuras, porém, pode falar-se em *perigo* se os efeitos ou perdas de um dado evento surgirem alheados da vontade, isto é, se tiverem origem em fontes externas. Em contrapartida, o *risco* tem a sua origem em decisões tomadas pelo próprio indivíduo. Neste contexto, e segundo o autor, um fumador incorre no *risco* de contrair uma doença oncológica que o poderá levar à morte, enquanto que um fumador passivo perceciona a doença oncológica, não como um risco, mas sim como um *perigo*.

Nesta perspetiva, a mesma ação pode constituir para determinados indivíduos um *perigo* e para outros um *risco*. Embora Luhmann (1993) distinga estes dois conceitos, defende que ambos estão intrinsecamente ligados entre si. Ideia corroborada por Giddens (1998) que comunga da conexão conceitual das noções de *perigo* e *risco* teorizadas por Luhmann. Contudo Giddens (1998) refuta Luhmann, quando este defende a premissa de que a inação livra o indivíduo de incorrer em *riscos*.

1.1.1.4.3 Risco

O *risco* tornou-se num tema central da atualidade. Para Areosa (2008) a sua definição conceitual está longe de congregar unanimidades, quer nos meios académicos quer perante o senso comum. Contudo, o *risco* enquanto objeto de investigação é estudado por diversas disciplinas científicas, que continuam a apresentá-lo entre si de forma contraditória e antagónica. Perante esta realidade, o campo de utilização do *risco* tornou-se multifacetado e suscetível de múltiplas leituras.

O vocábulo *risco* surge em Pinto (2011) múltiplas vezes, contudo, segundo ele, uma agressão ao ser efetivada, para além de constituir um *perigo* de consequências previsíveis, face ao desconhecimento do acontecimento ocorrido ou do processo utilizado, contém um *risco* imponderável, suscetível de gerar o medo.

Para Areosa (2005), a definição de *risco* ostenta variações consoante as realidades sociais onde este emerge, embora também possamos associa-lo às emoções e ao pressentimento da sua existência. Como tal, para muitos autores a obtenção de uma definição sobre o *risco*, coerente e sucinta, tornou-se numa tarefa assaz difícil. Uma das primeiras abordagens para definir um *risco* consiste na identificação das consequências que lhe estão associadas. Nesta perspetiva, o *risco* pode ser entendido como uma realidade permanente, que nunca se dissipa definitivamente. Assim, segundo Areosa (2005), pode-se minimizá-lo, localizá-lo e evitá-lo, mas nunca dissipá-lo.

Porém, quando se fala em *risco* está-se sempre perante cenários de incerteza e de imprevisibilidade, onde os resultados nunca podem estar garantidos à partida, caso contrário não se estaria a falar de situações de *risco*. Perante este tipo de eventos, Covello & Merkhofer (1993) descrevem o *risco* como uma condição onde vários resultados são passíveis de ocorrer, sem ser possível prever qual o resultado específico que irá acontecer. Neste contexto, o conceito de *risco* remete para probabilidades de eventos futuros, emergindo de uma certa contingência decorrente das dinâmicas sociais. Ainda neste contexto, e lembrando Adam & Loon (2000) a «essência» do *risco* não é o que está acontecendo, mas sim o que poderá vir a acontecer.

Para Douglas & Wildavsky (1982) o *risco* é uma construção social e cultural e, por vezes, apresenta-se como algo que não é passível de ser controlado, dado que nem sempre é possível saber se as medidas que se estão a tomar são seguras e suficientes, para prevenir a

ocorrência de fatalidades. Como tal, ninguém consegue prever mais do que um pequeno número de *riscos* que se encontram à sua volta.

Costa (2009) vê o *risco* não apenas como uma questão exclusiva de ação individual, mas sim e também, como resultante de «ambientes de *risco*» associados a grandes aglomerações de indivíduos, podendo mesmo, envolver todos aqueles que habitam a face da terra. Dá como exemplos um desastre ecológico ou as sequelas de uma guerra nuclear.

Partindo de uma visão teórica e normativa baseada na teoria de Durkheim[4], Luhmann (1993) perceciona o *risco* como um desvio à norma. Para este autor não existem medidas ou procedimentos livres de *risco*, ou seja, se não se arrisca nada, não se pode perder nada, pois apenas a ação é suscetível de gerar *risco*.

A sociedade, segundo o mesmo autor, é vista como uma zona de contingência que necessita de transformação e organização, de modo a poder ser gerida. Nesta perspetiva, aquilo que se entende sobre a noção de *risco* nunca deverá ser procurado fora do sistema social. O cerne do conceito de *risco* não pode ser visto como um "cálculo matemático, mas antes como a vulnerabilidade na exposição a qualquer coisa, considerando a obtenção de alguns ganhos ou perdas. Ele depende de valorações, de observações e do contexto temporal onde é produzido." (Areosa, 2008, p. 9).

Nas sociedades atuais, existem muitos indícios que apontam para um aumento das preocupações, relativamente a alguns *riscos*. Para Turner & Pidgeon (1997), esta problemática tem vindo a merecer alguma visibilidade social, principalmente, quando os *riscos* se transformam em desastres ou acidentes graves, conforme refere Perrow (1999), ou quando não existe unanimidade sobre as consequências que eles podem originar. Contudo, a "problematização da aceitabilidade social dos *riscos*", os indícios que contribuem "para a perceção de *riscos* e a discussão entre riscos «objetivos» e *riscos* «subjetivos»" podem evidenciar a complexidade da conceptualização do *risco*, relativamente à contemporaneidade (Areosa, 2010, p. 11).

Segundo Beck (1992), o conceito de *risco* continua em evolução nas sociedades contemporâneas, perpassando a ideia de ausência de *controlo* científico, técnico e social.

[4]Relembre-se que segundo a teoria durkheiniana a sociedade é entendida como sendo constituída por um conjunto diferente de partes - fatos sociais - com funções próprias direcionadas para o todo - fato social total. Assim, para Durkheim, a sociedade funciona como um todo, independentemente dos indivíduos que a constituem, influenciando e condicionando a sua forma de estar, pensar e agir, independentemente do seu querer, ou até mesmo, da sua adesão de forma voluntária. Deste modo e dado o seu cariz coercitivo, os indivíduos acabam por conformar-se com as regras impostas pela sociedade - idioma, lei, classe social, etc. Assim, sempre que uma parte coloca em *risco* a ordem instituída pelo todo, ameaçando a ordem social vigente, está-se perante uma anormalidade que exige uma rápida resposta para repor a ordem.

Todavia, apesar do número de ocorrências catastróficas ser relativamente reduzido à escala global, as situações de alto *risco* parecem ter vindo a aumentar em termos de número, motivadas pelos novos *riscos* produzidos pela ação humana. Algumas destas situações, conforme Perrow (1999), tornaram-se inaceitáveis, devido ao seu alto potencial calamitoso.

O conceito de *risco* surgiu nos séculos XVI e XVII, para caracterizar a insegurança da navegação nos oceanos, principalmente, numa altura em que as rotas não estavam representadas nas cartas de navegação. Neste contexto, o *risco* estava associado a uma dimensão de espaço. Mais tarde, segundo Giddens (2010), os investimentos do sistema bancário passariam a associar ao *risco* a noção de tempo, variável indispensável para o cálculo das consequências/*perigos* de determinadas aplicações financeiras.

Para este autor "a noção de *risco* é inseparável das ideias de probabilidade e de incerteza. Nunca se pode dizer que alguém enfrenta um *risco* quando o resultado da ação está totalmente garantido" (Giddens, 2010, p 32). O *risco* é, pois, uma forma de regular, normalizar e colocar à mercê do homem o futuro. Com o capitalismo o *risco* tornou-se numa variável de crucial utilidade para o cálculo dos ganhos e das perdas, associadas às aplicações financeiras durante um determinado espaço de tempo.

Ainda de acordo com o mesmo autor, existem dois tipos de *risco*: o provocado, que resulta do impacto do desenvolvimento tecnológico sobre o meio ambiente, e, o *risco* criado, que é aquele do qual não se tem experiência histórica. Neste contexto, pode afirmar-se que hoje se vive numa sociedade de *risco*.

Aceitar o *risco*, para o referido autor, é um dos requisitos que convida à excitação e à aventura, quando se pensa no prazer do jogo, da condução a alta velocidade ou até mesmo, de deslizar numa montanha russa numa feira. Assim, e segundo Giddens (2010), a aceitação positiva do *risco* é a própria fonte de energia criadora de riqueza nos países modernos e desenvolvidos. O *risco* é para este autor, a força motivadora de uma sociedade interessada e empenhada na mudança, determinada no seu futuro, em vez de depender da tradição ou até mesmo, da religião ou dos caprichos da natureza.

As desigualdades sociais provocadas pela precarização, crise, globalização, desemprego, etc., levam a que os indivíduos percecionem os *riscos* e desenvolvam ações com o intuito de minimizar os seus efeitos numa tentativa de se protegerem. A convivência forçada com o *risco* leva a que se desenvolva um conjunto de estratégias com o intuito de minimizar o seu impacto.

1.1.2 Modelo Teórico

Segundo Gil (1999), num processo de investigação em ciências sociais, as teorias assumem um papel decisivo, pois dão a conhecer os conceitos e as lacunas relativamente ao conhecimento, e simultaneamente, ajudam à construção de hipóteses e indicam a metodologia a aplicar. Neste trabalho, de investigação empírica, teoricamente orientado, não se pode omitir a importância da lógica e da coerência, princípios epistémicos que dão consistência ao processo de investigação. Assim, a metodologia seguida contém uma articulação conceitual que constitui o modelo teórico, fundamento teórico desta investigação. Porém, antes de o definir interessa, dentro da lógica e da coerência, fazer uma abordagem às principais correntes teóricas.

Para Karl Popper[5], as teorias são "redes estendidas para capturar o que chamamos o mundo, para racionalizá-lo, explicá-lo e dominá-lo" (Gil, 1999, p. 36) e, como tal, desempenham um papel determinante na investigação. Para ele, existem três grandes teorias: a funcionalista, a estruturalista e finalmente, a compreensiva.

Os funcionalistas defendem a ideia de "que toda e qualquer atividade cultural ou social é funcional" (Idem, p. 36), porque desempenha funções, e é imprescindível para a manutenção da própria estrutura. Esta corrente de teorizadores anteveem o estudo da sociedade segundo a forma como esta se encontra organizada e também de funcionamento, ou seja, "no organismo social, tudo se explica pelas inter-relações que existem entre os órgãos e as funções; num dado grupo, tudo deve ser inteligível a partir da utilidade contemporânea que pode ter tal ou tal fenómeno" (Santos, 2002, p. 103).

A relevância das inter-relações presentes entre os "factos sociais e o todo a que pertencem" (Idem), bem como as relações entre os referidos factos e o meio externo, e ainda as relações desenvolvidas entre os próprios factos, são cruciais para a compreensão de uma sociedade. Nesta perspetiva e segundo este autor, toda a análise funcional assenta no estudo das relações relativas que um dado facto social mantém, sincronicamente, com outros factos sociais.

A corrente estruturalista, por sua vez, vai recorrer ao conceito de estrutura na tentativa de tornar inteligível a realidade em todos os seus níveis. Como tal, consciencializa

[5] Popper, K. (1972). *The logic of scientific discovery.* London: Hutchinston. In Gil, A. (1999). *Métodos e técnicas de pesquisa social.* Lisboa: Editora Atlas, p. 36

de que a estrutura está ligada à organização social, às relações sociais presentes ou ao sistema de interações suscetíveis de serem observadas nos vários campos sociais de uma dada sociedade. Assim, a estrutura social "consiste no conjunto dos elementos concretos de um sistema e corresponde a figuras estáticas da organização social tal como os estatutos sociais que fazem com que os indivíduos e os grupos sejam interdependentes" (Santos, 2002, p. 107).

A estrutura só se revela em função dos elementos que esta articula a partir de um "jogo de oposições, presenças e ausências [...] onde o todo e as partes são interdependentes" (Gil, 1999, p. 37), o que implica que, qualquer transformação operada num desses elementos irá levar a modificações em todos os outros elementos que compõem a estrutura.

Ainda neste domínio, no século XX surgiu a teoria compreensiva, através dos trabalhos desenvolvidos por Max Weber. Esta teoria focalizou-se na atividade social, ou seja, centrou-se no "sentido que é dado pelo ator social, que orienta os seus comportamentos num contexto de racionalidades variadas em interação com os outros." (Guerra, 2006, p. 7). Com esta teoria, segundo a autora, procura-se num primeiro momento, substituir a "explicação causal pela compreensão dos sentidos da ação social" (Idem, p. 8).

Na contemporaneidade a abordagem compreensiva é utilizada para explicar os chamados «períodos de crise», principalmente aqueles onde se verificam alterações culturais, sobretudo, aquelas que produzem grandes mudanças das práticas sociais.

A particularidade desta teoria assenta, especialmente, no facto de estar direcionada para a identificação das práticas do dia-a-dia e do surgimento de novos fenómenos sociais, que, no âmbito das dinâmicas sociais assentes numa trilogia sociológica – estruturas, práticas e representações - transmutam e clarificam as regras e/ou as instituições existentes. Como tal, isto deve-se à circunstância de que os atores sociais desenvolvem a sua ação tendo em conta a perceção dos outros e condicionados pelos «constrangimentos sociais» que revelam intenções interativas, por vezes, muito complexas.

Porém, no desenvolvimento da análise da ação racional dos atores, há ainda que considerar as formas de interação desenvolvidos pelos indivíduos e sistemas sociais, inseridos num "contexto de um sistema de ação socialmente construído, onde os contextos transcendem as situações imediatas" (Idem, p. 9). E é com esta preocupação que se constrói o modelo teórico.

A passagem do micro para o macro não é tarefa fácil. Implica deter, não só, o conhecimento do funcionamento social, como também das dificuldades inerentes às dinâmicas sociais e aos próprios processos de mudança. Serão pois, estes processos de

mudança que irão conduzir à criação de assimetrias, promovendo a interação entre as várias racionalidades, uma vez que os atores sociais para além de atuarem de forma díspar, as suas possibilidades de acesso aos recursos também são diferentes, para já não falar nas diferentes aptidões para interpretar e agir no contexto em que estão inseridos.

Através da teoria compreensiva, procura-se entender os sentidos e as racionalidades que fazem cada um agir e, como tal, criar a sociedade em que se vive ao mesmo tempo que se toma consciência dos «contornos da mudança social».

Guerra (2006) identifica três vantagens na teoria compreensiva: a primeira é de ordem epistemológica, uma vez que os atores são elementos necessários e indispensáveis na compreensão dos comportamentos sociais; a segunda é de ordem ética e política, uma vez que permite aprofundar não só as contradições, como também as dúvidas que ensombram a sociedade; e a terceira vantagem é de ordem metodológica, como constituindo o instrumento privilegiado na análise, quer das experiências quer do sentido da ação. Nesta perspetiva, para a teoria compreensiva as dinâmicas ou variáveis são ao mesmo tempo causa e efeito, graças à correlação existente entre os fenómenos sociais.

Nesta investigação recorrer-se-á à teoria compreensiva, porque permitirá interpretar, à luz da diversidade da vida social, da racionalidade e dos comportamentos dos atores sociais, o seu papel na *segurança*/insegurança coletiva resultante desses mesmos comportamentos.

Assim, a construção do modelo teórico para o desenvolvimento desta investigação assenta em três conceitos estruturais, interligados por um quarto conceito centralizante que os interliga, conforme descrito anteriormente e a seguir esquematizado:

Modelo Teórico

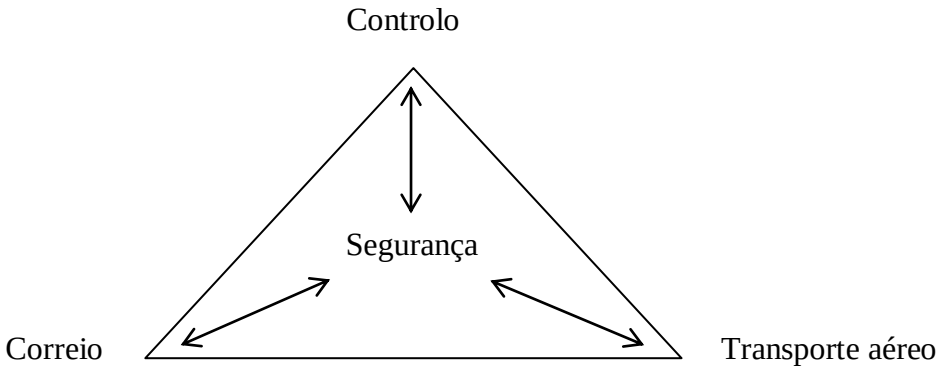


Figura 1 – Representação esquemática do Modelo Teórico.

1.2 Enquadramento Metodológico

Na sequência do que foi dito anteriormente, tal como foi referenciado no enquadramento teórico, num trabalho de investigação torna-se necessário a utilização de um corpo de conceitos, métodos e técnicas os quais irão permitir problematizar, estudar um dado facto, transformando o saber do senso comum em conhecimento científico.

A metodologia constituirá "a organização crítica das práticas de investigação" (Almeida & Pinto, 1990, p.84). Fortin (1999) entende a metodologia como o universo dos métodos e das técnicas, que orientam todo o processo de investigação científica. Neste contexto, as metodologias, quer sejam qualitativas, quer sejam quantitativas, são caracterizadas por um conjunto de processos, que permitem conhecer uma determinada realidade, construir um determinado objeto, ou desenvolver certos procedimentos ou até mesmo, comportamentos. A metodologia torna-se assim, numa forma ordenada e organizada de realizar determinada tarefa.

Os métodos, segundo Gil (1999, p. 26), são os caminhos utilizados para alcançar um determinado objetivo ou fim, e o método científico um "conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos para se atingir o conhecimento." Contudo, Grawitz[6] define os métodos como sendo "um conjunto concertado de operações que são realizadas para atingir um ou mais objetivos […], um conjunto de normas que permitem selecionar e coordenar as técnicas." (Carmo & Ferreira, 1998, p. 175)

Neste contexto, as técnicas constituem os "procedimentos operatórios rigorosos, bem definidos, transmissíveis" (Carmo & Ferreira,1998, p. 175), suscetíveis de serem reutilizados e aplicados em condições idênticas, devidamente adaptadas ao tipo de problema e ao fenómeno. Assim, a escolha da técnica depende do objetivo que se pretende alcançar e que se interliga ao método de trabalho. Por outras palavras, a técnica está ligada a elementos concretos e operacionais, apropriados a uma dada finalidade e o método coordena as várias técnicas, sendo como tal uma conceção intelectual.

[6] Grawitz, M. (1993). *Methodes des sciences sociales.* (9ª ed.). Paris: Dalloz. In Carmo, H. & Ferreira, M. (1998). *Metodologia de investigação*. Lisboa: Universidade Aberta, p. 175

1.2.1 Método e técnica de recolha de dados

Para o desenvolvimento deste trabalho recorreu-se ao método hipotético-dedutivo. Assim, partindo do problema levantado, expresso na pergunta de partida, e procurando uma explicação plausível, foram formuladas duas hipóteses. Estas, através da dedução e conforme aconselha Gil (1999, p. 30) foram "testadas ou falseadas", recorrendo-se a "evidências empíricas." Porém, a incapacidade de falseamento da hipótese leva à sua confirmação dado que, segundo o mesmo autor citando Popper, "superou todos os testes", apesar de não se poder considerar "definitivamente confirmada, já que a qualquer momento poderá surgir um fato que a invalide" (Idem, p. 31).

Dada a enorme variedade de técnicas e de métodos que lhes correspondem, Gil (1999, p. 26) classifica-os "em dois grandes grupos", nomeadamente, os que "proporcionam as bases lógicas de investigação" e os que "esclarecem acerca dos procedimentos técnicos que poderão ser utilizados" (Idem, p. 27).

Carmo & Ferreira (1998) dão conta da existência de dois tipos de métodos associados a dois paradigmas destintos: os quantitativos e os qualitativos. Para estes autores os quantitativos têm como objetivo encontrar relações entre variáveis, descrever e testar teorias, estando como tal mais orientados para a investigação experimental ou quasi-experimental. Nesta perspetiva, este método conduz a um conjunto de etapas cruciais, entre as quais podem destacar-se, a "observação dos fenómenos, a formulação de hipóteses explicativas, o controlo de variáveis, a seleção aleatória da amostra, e finalmente, a verificação ou rejeição das hipóteses" (Carmo & Ferreira, 1998, p. 178). Contudo, este processo decorrerá de acordo com a recolha rigorosa de dados, posteriormente sujeitos a uma análise estatística complementada por modelos matemáticos. Esta análise permitirá testar as hipóteses, tendo como objetivo a generalização dos resultados e a identificação das relações de causa-efeito/previsão de fenómenos.

Já os métodos qualitativos visam a compreensão dos fenómenos, ou seja, do ponto de vista qualitativo os investigadores interpretam as situações, definem estratégias, utilizam os recursos e atuam em função das interpretações. Neste tipo de métodos pretende-se analisar a informação de forma indutiva através do desenvolvimento de conceitos. Os indivíduos são tidos como um todo. Os sujeitos são estudados como pessoas e interagem, naturalmente, com o investigador e este é, pois, o «instrumento» de recolha de dados.

Na generalidade, as metodologias, quer sejam qualitativas quer sejam quantitativas, são caracterizadas por um conjunto de processos, que permitem conhecer uma determinada realidade, construir um determinado objeto, ou desenvolver certos procedimentos ou até mesmo, comportamentos. A metodologia torna-se, assim, numa forma ordenada e organizada de realizar determinada tarefa.

Numa investigação empírica existem três procedimentos lógicos passíveis de serem utilizados:

- O método experimental, cujo objetivo visa a realização de observações e a recolha de dados, através dos quais se obtém a existência de uma relação entre estas duas ações;
- O método da medida ou da análise extensiva, que consiste numa análise através de perguntas diretas ou indiretas, feitas em situações reais com o objetivo de obter respostas que serão trabalhadas através da análise quantitativa;
- O método do estudo de caso ou análise intensiva, que valoriza a análise intensiva de uma amostra específica, selecionada de acordo com o propósito da investigação, com o intuito de compreender o fenómeno na sua totalidade.

Assim, no presente trabalho, para o enquadramento teórico, utilizou-se a pesquisa bibliográfica para a estruturação dos conceitos. Os autores selecionados, maioritariamente sociólogos, foram escolhidos pela pertinência e intemporalidade dos seus pensamentos.

Para a pesquisa empírica o método escolhido foi o estudo de caso. Este método constitui-se como uma estratégia preferida quando se pretende responder a questões de como e porquê, na tentativa de explicar o fenómeno.

Para Merriam[7] são cinco as características deste método:

> "Particular - porque se focaliza numa determinada situação, acontecimento, fenómeno; descritivo – porque o produto final é uma discrição rica do fenómeno em estudo; heurístico – porque conduz à compreensão do fenómeno; indutivo – porque a maioria destes estudos tem por base o raciocínio indutivo; holístico – porque tem em conta a realidade na sua globalidade. É dada uma maior importância aos processos, à compreensão e à interpretação" (Carmo & Ferreira, 1998, p. 217).

À semelhança dos métodos há que escolher, ainda, o tipo de recolha de dados a utilizar ou seja, qual a técnica que está de acordo com o objeto de estudo. Num estudo de caso

[7] Merriam, B. (1988). *Case study resarch in education.* São Francisco: Jossey-Bass Publishers. In Carmo, H. & Ferreira, M. (1998). *Metodologia de investigação*. Lisboa: Universidade Aberta, p. 217

utilizam-se várias técnicas de recolha de dados, tais como observação, entrevista, análise documental e questionário, sendo a entrevista a técnica de recolha de dados por privilegiada nesta investigação.

Nesta perspetiva, a entrevista caracteriza-se por um contacto direto entre o investigador e o entrevistado, e classifica-se segundo a liberdade que é concedida ao entrevistado e o grau de profundidade da informação a colher. É um processo de recolha de dados flexível, que possibilita a alteração da sequência das perguntas no decurso da entrevista, valorizando determinadas qualidades do investigador, como a preparação e a criatividade.

Existem vários tipos de entrevistas que se classificam consoante o centro e a condução da entrevista. No que se refere ao centro, as entrevistas podem ser de diversos tipos tais como: entrevista clínica – que envolve entrevistas repetidas onde é dada ao entrevistado uma grande margem de liberdade, mesmo no que respeita ao tipo de assunto selecionado, procurando descobrir a perspetiva do indivíduo acerca do assunto; entrevista em profundidade – que se centra no entrevistado e pode abordar várias temáticas visando, essencialmente, a análise das atitudes, personalidade e outros aspetos relativos ao entrevistado; entrevista centralizada – aplicada para estudar situações de mudança e que se focaliza num tema específico, procurando recolher informação desse mesmo tema, sendo possível a sua comparação com a informação recolhida de outras entrevistas, que serão posteriormente generalizadas.

Já nas entrevistas compreensivas os indivíduos assumem o estatuto de informantes privilegiados. Neste tipo de entrevistas o investigador perde o estatuto de poder/saber, uma vez que o saber está, segundo Bertaux[8], "no que lhes é exterior, isto é, nos contextos sociais sobre os quais adquiriam conhecimento prático" (Guerra, 2006, p. 18).

Para a execução deste trabalho a nossa escolha recaiu na entrevista em profundidade e semi-diretiva, porque através dela pode aceder-se aos fatos, às emoções que lhe estão associadas, à construção identitária e, consequentemente, à compreensão de determinados comportamentos. Deste modo, entrevistado e entrevistador dão sentido à sua ação e, de forma aberta e transparente, definem o objetivo dessa interação, ou seja, ao entrevistador interessa recolher toda a informação que o entrevistado tem para transmitir, principalmente, porque ele é um informante privilegiado que vive o fenómeno em estudo. Além do mais, o entrevistado passa a assumir um papel de informador importante, respondendo apenas ao que lhe é indagado, podendo recusar prestar informações, se não concordar com alguma questão

[8] Bertaux, D. (1997). *Les recits de vie: perspective ethnosociologique*. Paris: Nathan. In Guerra, I. (2006). *Pesquisa qualitativa e análise de conteúdo, sentidos e formas de uso*. Lisboa: Principia, p. 18

colocada. Contudo, são ainda garantidos os dois princípios deontológicos mais importantes: proteção das fontes informantes e informação correta aos entrevistados dos objetivos da investigação.

Ao escolher a entrevista como técnica de recolha de informação, torna-se necessário selecionar e definir o número de entrevistados. E isto porque, aquilo que se pretende não é a representação ou a generalização, mas sim o conhecimento. Nesta perspetiva, o critério a utilizar será o da adequação aos objetivos pretendidos, garantindo a diversidade dos entrevistados e não permitido que informações importantes sejam relegadas.

Numa análise compreensiva não é privilegiada a existência de um grande número de indivíduos estatisticamente representativos, mas sim "uma pequena dimensão de sujeitos «socialmente significativos» reportando-os à diversidade das culturas, opiniões, expectativas, e à unidade do género humano" (Guerra, 2006, p. 20), ou seja, uma "representatividade social de um pequeno número de indivíduos" (Idem). Partindo deste pressuposto e após encetar uma primeira abordagem, pretende-se entrevistar oito especialistas, todos quadros superiores, com responsabilidades na *segurança* da aviação civil e do correio aéreo.

Posteriormente proceder-se-á à elaboração do Guião da entrevista, que terá de obedecer a determinadas regras. Após a definição clara dos objetivos, tornar-se-á necessário operacionalizá-los através de variáveis apoiadas em perguntas.

O tipo de perguntas dependerá, essencialmente, da entrevista, do entrevistado e da informação que pretendemos adquirir. As perguntas poderão ser: de resposta fechada, onde todas as respostas estão tipificadas, respondendo-se apenas com a colocação de uma cruz; de resposta aberta, que permite respostas amplas; de resposta mista, em que a resposta é em parte fechada e em parte aberta; e finalmente, de resposta múltipla, que permite respostas variadas, porque se desdobra em duas ou mais opções a considerar.

Neste contexto, as perguntas deverão ser encadeadas tendo em conta cinco dimensões cruciais - sequência penta-dimensional -, sendo que a primeira pergunta servirá para avaliar se o entrevistado domina o assunto; a segunda pergunta será para constatar se o indivíduo já refletiu sobre o assunto; a terceira pergunta servirá para focalizar o entrevistado sobre um determinado tema específico; e a quarta e quinta perguntas, relacionar-se-ão com esse tema específico. Um outro aspeto importante tem a ver com o local da entrevista, ou seja, este espaço deve primar por ser um lugar calmo, com o mínimo ruído possível, para que os entrevistados se sintam seguros e confiantes. O local da entrevista deverá ser escolhido pelos

entrevistados, para que não se sintam constrangidos, promovendo deste modo uma maior fluidez nas respostas.

Antes de se iniciar a entrevista deve-se dar a conhecer o tema a tratar, os objetivos que se pretendem atingir, o porquê de terem sido escolhidos para serem entrevistados, dando-lhes conta da importância que as suas respostas podem trazer à investigação, o tempo de duração prevista para a entrevista, e finalmente, pedir autorização para proceder a gravação da entrevista, para evitar a deturpação e perda de informação aquando da sua transcrição.

No decurso da entrevista há que ter em conta a perspetiva do entrevistado relativamente ao papel do investigador. Todavia, é necessário ter em mente que a informação que se obtém do inquirido está condicionada às suas próprias vivências, pelo seu quadro de referências - educação, convicções religiosas e morais - e, também, pelas suas características físicas e sociais - idade, sexo e pertença a uma classe social. Perante esta realidade, o investigador deverá manter uma atitude atenta e interessada, mostrando-se tolerante e paciente, evitando atitudes críticas relativamente aos comentários do entrevistado. Deverá, igualmente, preferir as perguntas relevantes para a investigação, evitar perguntas fechadas e fazer uma pergunta de cada vez. Porém, deverá ainda, utilizar uma linguagem clara e audível, controlar o fluxo de informação, recorrer a perguntas de suporte e/ou de focagem e enquadrar as perguntas melindrosas com recurso a perguntas preparatórias.

No final da entrevista deverá perguntar ao entrevistado se deseja colocar mais alguma questão e se estaria disposto a colaborar futuramente, caso fosse necessário. A entrevista deverá ser finalizada com o agradecimento ao entrevistado pela sua colaboração e disponibilidade. Posteriormente proceder-se-á à transcrição da entrevista, que passará a constar dos apêndices da investigação.

O guião da entrevista, (Apêndice I), foi elaborado tendo em linha de conta a problemática, os objetos em estudo e os objetivos, assentes na pergunta de partida e nas respetivas hipóteses, que serão apresentados no subcapítulo seguinte. Da análise de conteúdo elaborada às entrevistas, que se encontram nos apêndices, foram retiradas as partes significativas para o trabalho empírico, e que se encontram assinaladas pela letra "E", entre parênteses (E). A numeração destas letras tem por correspondência o respetivo entrevistado. Podem estas letras não estar entre parênteses, quando fazem parte do texto do investigador.

1.2.2 Problemática

No contexto operacional desta investigação, os processos de recolha e tratamento dos dados sob a função de comando de pressupostos teórico-ideológicos, determinaram uma problematização acerca do modo como se produzem os produtos-conhecimento, ou seja, exigiram que se questionasse os métodos e as teorias utilizados, com o objetivo de determinar os seus efeitos sobre os objetos (Bourdieu, Chamboredon & Passeron,1999, p. 25).

Nesta perspetiva, será problematizado aquilo que se pretende estudar, para que assim fique bem claro o nosso objeto de estudo. Como tal, e recordando Fortin (1999), deve associar-se a problematização a algo de problemático, isto é, que causa mal-estar, uma espécie de inquietação, e que, por consequência, exige uma explicação ou pelo menos, uma melhor compreensão do fenómeno observado. Esta autora refere, também, que um problema de investigação é uma situação que necessita de uma modificação, de uma solução ou de um melhoramento.

E é imbuído por este sentimento de inquietação e de preocupação, que se definiu a problematização que se irá materializar, estando esta associada ao fenómeno global de insegurança na aviação civil.

Desta forma, e perante o crescente número de *ameaças* a aeronaves é urgente uma maior observação e compreensão do fenómeno global da insegurança no campo da aviação, o que se tornou no principal problema desta investigação. Tendo em conta esta preocupação, a problematização da investigação que se irá fazer, enquanto beneficiários e utilizadores do transporte aéreo, resulta do desassossego relativamente à vulnerabilidade do *controlo* de carga e correio aéreo, face ao agravamento das *ameaças* perpetradas contra aviões, um pouco por todo o mundo.

Neste contexto, a história revela que a evolução tecnológica ocorrida a partir da Segunda Guerra Mundial dotou a aviação militar de um considerável aperfeiçoamento técnico, que veio contribuir para uma maior dimensão e autonomia dos voos. Estas evoluções tecnológicas transpuseram-se muito rapidamente para a aviação comercial, proporcionando um decréscimo do tempo de voo e um crescimento exponencial do número de passageiros.

O transporte de passageiros, carga e correio a nível global, foi catapultado por este desenvolvimento exponencial que é o avião. Contudo acompanhado de práticas criminosas associadas a atos de interferência ilícita, praticados contra aeronaves, aeroportos, tripulações e

passageiros. Foi precisamente a partir do momento em que a circulação de passageiros se tornou possível e acessível a todos os cidadãos, incluindo terroristas, que as *ameaças* à aviação se traduziram num grave problema de *segurança* mundial.

Simultaneamente, os grupos terroristas foram atravessando diversos processos de mutação, que materializaram a urgência de serem cada vez mais imprevisíveis no tempo e no espaço. A sua metamorfose foi-se caracterizando, cada vez menos pela utilização de bases territoriais fixas, e mais por organizações descentralizadas e subdivididas em pequenas células. Deste modo, garantiam uma maior flexibilidade e adaptabilidade às novas configurações da *segurança*, pois quando uma célula era descoberta as restantes continuavam operacionais. Nesta perspetiva, o terrorismo passou a assumir-se como uma *ameaça* não-estatal e não militar, que perpassa as próprias fronteiras dos Estados, ameaçando diretamente a *segurança* e a integridade física dos próprios cidadãos.

Entre finais da década de 60 e meados da década de 80, do século passado, assistiu-se a vários desvios de aeronaves, com sequestro de passageiros e tripulantes, organizados por grupos extremistas que exigiam a libertação de terroristas em troca de reféns. O recurso à introdução de engenhos explosivos no interior dos aviões através da bagagem de porão, correio e carga aérea, aproveitando lacunas da *segurança*, constituiu uma prática que se prolongou até aos dias de hoje.

A partir de 2000 o terrorismo aéreo passou a assumir maior agressividade e violência. O avião, para além de representar um alvo de ataque, passou a ser visto como um meio de ataque, com o objetivo de provocar a maior destruição possível. Deste modo, os terroristas suicidas ao despenharem aviões contra determinados alvos, passaram a manipular o choque psicológico das suas ações através do mediatismo direto das cadeias de televisão e das redes sociais.

Os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 são o caso mais paradigmático deste tipo de terrorismo contra a aviação civil. Estes ataques suicidas organizados pela Al-Qaeda, tiveram um impacto devastador com o desmoronamento das torres gémeas do World Trade Center, vitimando milhares de pessoas. A magnitude e a imprevisibilidade do 11 de setembro reposicionaram a *segurança* da aviação civil no topo da agenda mundial, despertando o poder político global para a necessidade de medidas de *segurança* mais duras e eficazes.

Perante esta problemática, e tendo por objetivo a prossecução deste trabalho, torna-se importante no contexto da investigação empírica teoricamente orientada, a identificação dos

seus objetos, nomeadamente: «objeto real»; «objeto de estudo»; «objeto científico»; e «objeto empírico». Nesta perspetiva, o «objeto real» que corresponde ao tema, é o «Correio, transporte aéreo e *segurança*»; o «objeto de estudo» centra-se na «construção das condições de *segurança* que dão consistência ao transporte aéreo»; sendo o «objeto científico» desta investigação materializado na sociologia da *segurança*; e, finalmente, o «objeto empírico» consiste na produção legislativa e no cumprimento das normas que, centrando-se nos CTT, se alongam a todo o transporte aéreo. A delimitação temporal da análise vai até ao ano de 2012.

Como tal, o nosso «objeto real» está ligado à criação das primeiras «máquinas voadoras» e ao desenvolvimento da aviação associado ao transporte de correio, como resposta a outros meios de transporte mais lentos e morosos.

Assim, o desenvolvimento inicial da aviação, impulsionado pela indústria dos correios, um pouco por todo o mundo, tornou-se numa peça fundamental para o progresso e desenvolvimento das sociedades humanas. Por esta via, a aviação veio viabilizar o transporte rápido de milhões de passageiros e toneladas de correio por todo o globo terrestre. Os negócios internacionais associados ao transporte de correio e mercadorias têm vindo a adquirir um papel crescente na economia global. Contudo, estão associados a um número cada vez maior de *riscos* que terão de ser colmatados. Nesta perspetiva, a urgência de rapidez na entrega de correio e mercadorias poderá estar a tornar mais vulneráveis e ineficientes os processos de *controlo* das remessas enviadas, descurando-se por esta via a própria *segurança* da aviação civil. Os CTT estão cientes desta realidade e enorme responsabilidade, principalmente, a partir da liberalização do mercado postal ocorrida no ano de 2012. Como tal, estão a aplicar procedimentos e medidas de *segurança* às remessas provenientes ou processadas pelos correios, de acordo com os normativos previstos no Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e demais legislação em vigor. Estes procedimentos visam proteger, em geral, a aviação civil, e, em particular, as remessas de correio aéreo contra atos de interferência ilícita que possam ameaçar a *segurança* da aviação civil.

Com base nesta problemática, o objetivo deste estudo centra-se em tentar compreender através do discurso de informantes privilegiados, se as medidas que a empresa CTT tem vindo a desenvolver, sobretudo, nos últimos 15 anos, em termos de execução/cumprimento das normas de *segurança* da aviação civil, têm sido suficientes, por forma a salvaguardar a *segurança* do transporte aéreo face ao agravamento das *ameaças* no campo da aviação civil.

No prosseguimento da pesquisa o problema desta investigação será localizado através da formulação de uma pergunta de partida: "este procedimento facilita a identificação do que efetivamente se deseja pesquisar?" (Gil, 1999, p. 54).

Desta forma, e no âmbito da problemática anteriormente referida, definiu-se a seguinte pergunta de investigação: face à velocidade promovida pela necessidade de comunicação rápida e pela liberalização do transporte aéreo de correio e carga, será que as medidas de *controlo* são suficientes para garantir a *segurança* desse mesmo transporte?

Esta questão, que ocupa a centralidade deste trabalho, conduziu ao levantamento de questões secundárias, também elas importantes, cujas respostas nos ajudarão a responder à nossa pergunta principal. Assim, foram definidas as seguintes perguntas secundárias:

- A urgência exigida ao transporte aéreo de correio e carga tornará a *segurança* mais vulnerável?
- Será que a liberalização influenciou a rapidez e a *segurança* do transporte aéreo?

Contudo, um trabalho nunca será considerado como uma verdadeira investigação se não se estruturar em torno de uma ou mais hipóteses. Moldada a pergunta de investigação, o passo seguinte será as hipóteses de trabalho "que constituem os eixos centrais de uma investigação, apresentando-se como proposições que respondem à pergunta de partida." (Quivy & Campenhoudt, 2008, p. 46). Assim, foram definidas as seguintes hipóteses:

- Hipótese 1 - a rapidez imprimida ao transporte aéreo de correio e carga fragilizou a *segurança* desse mesmo transporte;
- Hipótese 2 - a liberalização incutiu maior rapidez e maior *segurança* ao transporte aéreo.

A seleção das respostas encontradas para estas hipóteses, no seu somatório, acabarão por esclarecer a grande questão que é saber se as medidas de *controlo* são suficientes para garantir a *segurança* do meio transporte.

1.2.3 Modelo Analítico

Da problematização temática efetuada no ponto anterior, importa reter as opções tomadas para se perceber os contornos teórico-empíricos do objeto de estudo construído, e que agora será abordado a partir do modelo analítico, intencionalmente construído para esta investigação.

Deste modo, o modelo analítico deve ser lido e interpretado de acordo com a lógica das dimensões analíticas, ou seja, da esquerda para a direita. Assim, num primeiro momento analisa-se as três grandes dimensões do modelo e, num segundo momento, focaliza-se a nossa atenção nas variáveis inseridas nos retângulos e nas respetivas correlações que deverão ser lidas no sentido vertical.

Assim, este modelo analítico construído assenta em três grandes áreas. A primeira delas é a Instituição, materializada na empresa CTT e na sua história ligada ao mundo dos transportes e das comunicações, desde o reinado de D. Manuel I até a contemporaneidade. A segunda área é constituída pelo serviço ou objetivo, assente nas variáveis correio, *segurança* e norma, elementos cruciais que, quando combinados, poderão proporcionar níveis de *segurança* mais eficazes. E, finalmente, a última dimensão, ou seja, o meio associado às variáveis transporte e *controlo*, cujas interações ligam o transporte aéreo ao *controlo* imposto pelas normas vigentes, tornando a *segurança* mais efetiva.

Modelo Analítico

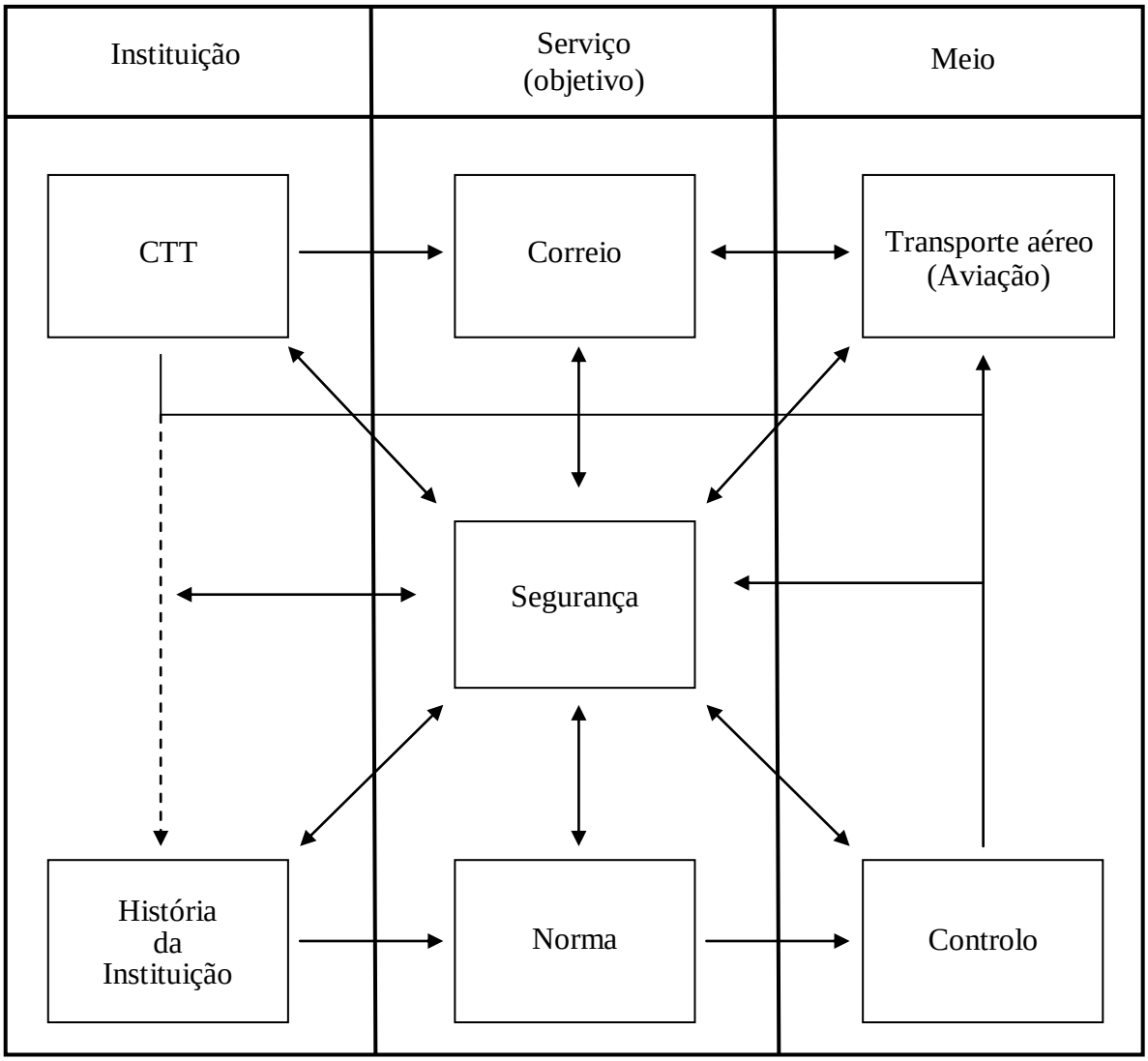


Figura 2 – Representação esquemática do Modelo Analítico

PARTE II

A Construção das Condições de Segurança que dão consistência ao Transporte Aéreo

Capítulo 2

A Instituição CTT

2.1 A Construção da Instituição

Para Hodgson (1998) a instituição constitui uma criação inalterável ao longo de extensos períodos de tempo e pode sobreviver aos próprios indivíduos. A maioria das instituições precede temporalmente aos indivíduos que com elas se relacionam, ou seja, nasce-se e socializa-se num mundo de instituições.

Deste modo, as instituições incluem uma ampla diversidade de entidades reconhecidas como tal, nomeadamente, empresas, escolas, universidades, bancos, etc., até às entidades mais «abstratas», tais como a linguagem, as normas, os códigos de ética, etc. Neste contexto, as primeiras entidades são denominadas de organizações "pois são um subconjunto de instituições que envolvem coordenação deliberada e reconhecem princípios de soberania e comando" (Hodgson, 1998, p. 180).

Contudo, o conceito de instituição associado à velha corrente institucionalista incluía a noção de hábito como componente essencial da instituição. Os institucionalistas viam as instituições como entidades que impunham forma e coerência social à atividade humana, através da produção e reprodução de hábitos, de pensamentos e de ações. Assim, as instituições eram vistas como uma parte importante do sistema cognitivo, através do qual eram entendidas e tornadas significantes para os agentes. Para Hodgson (1998) até a própria racionalidade era vista como dependente da matriz institucional.

Nesta perspetiva, Fernandes, Leal & Matos (2003) veem a instituição como uma máquina, um cérebro ou até mesmo, uma cultura. Segundo estes autores, a instituição é vista como uma máquina quando o trabalho que desenvolve é feito de forma rotineira, mecanicista, padronizado, não exigindo esforço mental produtor de pensamento. Como tal, a instituição inibe o desenvolvimento do trabalhador e regula-o de forma a responder às exigências da organização. A instituição/organização é vista como cérebro quando desenvolve a capacidade de adaptação às mudanças de forma rápida e eficiente. Este tipo de organização aprende com as mudanças, controla os resultados e contraria as regras e regulamentos, principalmente,

quando atua como forma de *controlo* comportamental. A organização como cultura assenta em ideologias, valores, leis e rituais, incorporando uma cultura própria, que irá moldar a forma como os trabalhadores executam as suas funções.

Max Weber[9] também quis perceber os aspetos formais e racionais das instituições, ou seja, como funcionavam, o que as mantinha em funcionamento, como estavam organizadas e como eram geridas. Outra das suas preocupações relacionava-se com a temática da autoridade, ou seja, questionava-se por que razão os indivíduos obedeciam e agiam às ordens. Weber, na tentativa de dar resposta a estas questões e classificar as organizações acabaria por desenvolver a teoria dos três tipos de relações de autoridade: autoridade tradicional, autoridade carismática e autoridade racional-legal. Desta última, surge o tipo de organização à qual denominou de burocracia, caracterizada por um sistema de normas escritas e de procedimentos operacionais padronizados.

Mas, a própria instituição tem impregnado no seu ADN a organização e a empresa, que Sainsalieu (1987) vai definir como sendo um «constructo social»[10], porque, segundo ele, funciona como um «locus» de produção e de desenvolvimento de relações sociais e de identidade dos indivíduos. Tanto para Sainsalieu (1987) como para Bernoux (1995), a empresa alimenta no seu interior uma série de jogos de poder, movidos pelos interesses económicos e desenvolvidos pelos atores sociais através das relações que estabelecem. Bernoux (1995) refere ainda, que o projeto da empresa pode ser lido num extremo como a fria busca do lucro, e no outro, como uma história de amor com muitos parceiros. Refere também, que a empresa pode ser considerada, simultaneamente, como um somatório de indivíduos ou como um corpo social, umas vezes autónomo outras vezes reproduzindo traços da sociedade onde se insere.

Aos poucos e poucos a empresa como constructo social passa a incrementar uma certa dicotomia na articulação entre a autonomia e a dependência em relação ao meio-ambiente onde se insere. Este incremento deve-se ao facto de que, os diferentes meios-ambientes constituem a realidade à qual a empresa não só se adapta, mas também porque precisa deles, pois garantem a sua existência. Assim, conforme refere Bernoux (1995), a

[9] Max Weber (1864-1920) é considerado por muitos, ainda hoje, como um dos fundadores da sociologia moderna. Neste contexto, foi um dos primeiros teóricos a abordar o papel da burocracia nos Estados modernos, alertando que a racionalização progressiva que libertou o homem da ignorância e das superstições, acabaria por escravizá-lo através das estruturas institucionais, extremamente rígidas e inflexíveis.

[10] Entende-se "constructo social" como sendo um espaço onde se criam, desenvolvem e regulam as relações e laços sociais que são interiorizados pelos atores sociais que partilham esse mesmo espaço produtor de identidade.

empresa acaba por criar um meio social próprio que imprime a sua marca sobre os indivíduos, ou seja, este meio social próprio não se limita exclusivamente ao seu espaço interior, porque a empresa não retém os seus colaboradores de forma permanente - eles acabam sempre por se reintegrar na comunidade onde praticam os comportamentos aprendidos na empresa, influenciando deste modo toda a sociedade envolvente.

E, nos correios, esta realidade não poderia ser diferente, os CTT também criaram o seu meio social próprio, imprimindo a sua influência, primeiro sobre os indivíduos, posteriormente sobre a sociedade envolvente, e mais tarde, sobre o próprio país. Os CTT como instituição foram-se construindo ao longo de cinco séculos, desde o reinado de D. Manuel I até aos nossos dias.

No início, a sua atividade nasceu como uma resposta ao isolamento e à necessidade humana de comunicar. Posteriormente, e segundo Cardoso (2001), desenvolveram-se com os descobrimentos marítimos e com a introdução do "selo postal" que acabaria por generalizar e democratizar o acesso de todos os cidadãos ao mercado postal. Mais tarde, e já no século XX, dando o melhor uso à evolução industrial e tecnológica, colocaram o barco, o comboio, o automóvel e o avião ao serviço dos correios, tornando a circulação de correspondência muito mais rápida e eficiente.

Atualmente, sendo uma empresa prestadora de serviço público, os CTT – Correios de Portugal SA, têm como principal atividade a exploração do serviço público de correios, nomeadamente, recolha, tratamento, transporte e distribuição de correspondência, objetos EMS (do inglês, *Express Mail Service*), encomendas e outros envios postais de âmbito nacional e internacional. Também prestam serviços financeiros e da sociedade de informação, através das redes de comunicações eletrónicas. São seus potenciais clientes os cidadãos de todo o mundo, sejam eles nacionais ou estrangeiros.

As linhas de orientação estratégica dos CTT, conforme o Relatório de Sustentabilidade de 2012, assentam, essencialmente, em garantir e assegurar a prestação do serviço postal universal, permitindo o acesso de todos os cidadãos aos serviços considerados essenciais, a preços acessíveis, garantindo condições de equidade, universalidade e continuidade territorial.

O compromisso de excelência assumido pela gestão e pelo acionista Estado, tem como princípio a criação de um modelo de gestão que transforme a empresa numa organização mais sustentável, quer a nível económico, na relação com clientes/gestão de *riscos*; quer em termos ambientais, com a implementação de políticas amigas do ambiente; e

até mesmo, ao nível social, através da adoção de estratégias orientadas para a valorização dos recursos humanos, códigos de ética e de conduta, e responsabilidade social.

Atualmente a instituição rege-se por legislação nacional comunitária e internacional, constituindo um dos seus traços culturais, a observância e aplicabilidade de todo este acervo normativo. Neste contexto e no que concerne aos recursos humanos, os CTT cumprem as orientações emanadas pela Carta de Valores, pelos Acordos da Empresa e pelo Código de Ética da instituição.

Nesta perspetiva, o Código de Ética da instituição, datado de fevereiro de 2006, define os valores e as normas de conduta aplicáveis a todos os trabalhadores da organização. No ano de 2010, foi ainda aprovado um diploma com os procedimentos a adotar em situações de incumprimento das referidas normas de conduta. Por outro lado e a nível externo, a instituição também está sujeita a auditorias da Inspeção Geral de Finanças, Tribunal de Contas, Aeroportos e Navegação Aérea (ANA), Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), Conferência Europeia de Aviação Civil (ECAC, do inglês, *European Civil Aviation Conference*), ICAO, etc.

No que diz respeito ao modelo de gestão, os Correios estão orientados para o serviço/cliente, ou seja, vendas, assistência pós-venda, clientes e marketing, e os seus negócios assentam em grandes linhas de produtos e serviços. Neste contexto, os CTT têm como responsabilidade principal, assegurar o cumprimento do contrato de concessão do serviço postal universal, enquanto que as restantes empresas do grupo atuam em mercado aberto e concorrencial.

Com a liberalização do mercado postal em Portugal, consubstanciada através da Lei 17/2012 de 26 de abril, aliada à atual conjuntura económica de quebra na procura de bens e serviços, levou a empresa CTT a apostar no mercado internacional, promovendo a expansão dos seus negócios a Espanha, África e América Latina.

2.1.1 História da Instituição

A necessidade dos seres humanos comunicarem entre si, através da troca de mensagens, conduziu Estados, monarcas e governos, ao longo dos tempos, à mobilização de recursos, cujo desafio era vencer as enormes distâncias que os separavam do mundo. Parelhas de cavalos, cavaleiros, peregrinos, diligências da mala-posta e carruagens ferroviárias, foram

sendo progressivamente usados, para fazerem chegar as tão ansiadas notícias aos seus destinatários.

À semelhança do que aconteceu um pouco por todo mundo, os primeiros serviços de correios portugueses, foram fruto da necessidade e da conjuntura económica e social que o país atravessava. Cardoso (2001) refere que, inicialmente, eram aproveitados os viajantes, especialmente os peregrinos, para levarem as mensagens destinadas a pessoas que iriam encontrar no seu percurso. Por sua vez, o rei e a nobreza, que necessitavam de um serviço regular de comunicações, para assegurar a concretização e o conhecimento por parte dos súbditos de atos políticos, diplomáticos e económicos, também possuíam os seus mensageiros. A igreja também tinha o seu próprio sistema de mensagens, seguro e eficaz, apoiado em membros do clero.

Seguindo o pensamento de Barata (2003), com a evolução comercial entre países, também a burguesia mercantil criou os seus serviços privativos de correio, que iam respondendo tenuemente às suas expetativas. Porém, só mais tarde, com a descoberta do «selo adesivo» e com o desenvolvimento dos meios de transporte, nomeadamente o barco, o comboio, o automóvel e o avião, é que se tornou possível e acessível a todos os cidadãos um serviço público de correios de qualidade.

2.1.1.1 Os Primórdios dos Correios Portugueses

Portugal atingiu no século XVI um período crucial da sua história através dos Descobrimentos Marítimos e das novas conquistas além-mar, que tiveram o seu apogeu no reinado de D. Manuel I. Através das epopeias realizadas pelos navegadores portugueses, o país tornou-se num império de extensas dimensões, mas com grandes carências no transporte e entrega de mensagens escritas, quer por parte do rei, quer da própria nobreza. Segundo Cardoso (2001), pela dimensão do território nacional era natural que D. Manuel I considerasse ser urgente e premente, o estabelecimento em Portugal de um serviço de Correios em tudo parecido ao que existia no vasto império governado pelo seu genro, Carlos V, Imperador da Alemanha e rei de Aragão e Castela.

Nesta perspetiva, e segundo o mesmo autor, seriam os descobrimentos a democratizar o acesso aos correios. A descoberta de novos mundos, iniciada no século XV, colocava Portugal no centro das atenções, obrigando a coroa portuguesa, a nobreza e a burguesia a contactos intensos com outros países e mercadores. Mais do que nunca, impunha-

se a existência de um serviço de correio seguro e eficiente. Assim, em 6 de novembro de 1520, D. Manuel I publicou a Carta Régia que criou o ofício de Correio-Mor, entregando-o ao seu cavaleiro Luís Homem. Este serviço era público, isto é, qualquer cidadão mediante o pagamento de uma franquia podia utilizá-lo.

O Correio-Mor, conforme refere Cardoso (2001), foi um cargo de nomeação real até 1606, altura em que foi vendido por D. Filipe II ao Marquês português Luís Gomes da Mata. A família Gomes da Mata manteve a posse da exploração dos Correios durante dois séculos, promovendo ao logo deste período ligeiras inovações ao nível dos serviços postais.

Contudo, e apesar desta evolução, até ao século XVII o serviço continuou a ser usado, especialmente pela coroa, pela nobreza e pelos homens de negócios, sendo a sua eficiência ainda muito reduzida. O Correio-Mor prestava um serviço mais orientado pela procura do que pela regularidade, enfrentando condições climatéricas desfavoráveis e uma deplorável qualidade das estradas, já que o transporte só poderia ser feito a pé ou a cavalo. A lentidão, o *perigo* e a incerteza eram enormes. Para ilustrar esta lentidão, o percurso Lisboa - Braga, na melhor das hipótese, nunca demorava menos de uma semana e para destinos além-mar a demora ainda era maior, porque dependia totalmente das rotas e dos navios.

2.1.1.2 As Primeiras Inovações no Transporte de Correio

O aumento do número de utilizadores, e as muitas críticas feitas ao serviço postal prestado pelo Correio-Mor levaram a Rainha D. Maria I a incorporá-lo no Estado, no ano de 1797. Para além do objetivo de tornar o serviço totalmente público, Barata (2003) refere que o Estado pretendia chamar a si uma fonte de lucros e ter o controlo da informação que circulava pelo Correio.

No prosseguimento desta política, em setembro de 1798, a Administração Central materializava mais um projeto dos Correios e publicava um documento revolucionário: "A instrução para o estabelecimento das diligências entre Lisboa e Coimbra", que deu origem à primeira carreira da Mala-Posta. Esta carreira era composta por várias diligências, cuja função primária era transportar o correio, garantindo, pela primeira vez, um serviço regular, realizando os percursos às segundas, quartas e sextas-feiras. À mesma hora, 5 horas da manhã, uma diligência partia de Lisboa, enquanto outra saía de Coimbra. Com pernoita este percurso só terminava às 21 horas do dia seguinte.

O estabelecimento de carreiras regulares de Mala-Posta em todo o território nacional, só seria materializado 50 anos depois, especialmente através da carreira Lisboa - Porto. O serviço da Mala-Posta deu origem à criação de infraestruturas especiais, as chamadas Estações de Muda, onde eram trocados os cavalos.

Com a criação da Mala-Posta, e seguindo o raciocínio de Cardoso (2001), o Estado apostava decisivamente nas pequenas redes de correio, ou seja, na primeira distribuição de correspondência ao domicílio. O impulso fundamental para a criação deste serviço partiu do primeiro Superintendente Geral dos Correios e da Posta do Reino, Diogo de Mascarenhas Neto, que apresentou muitos projetos decisivos para a reorganização funcional destes serviços. Em 1800, Diogo Neto fazia aprovar o diploma da distribuição domiciliária de correio em Lisboa, criando 17 distritos postais, identificando ruas e números de casas, os denominados números de polícia, contratando «portadores», os antepassados dos atuais carteiros, que fariam a distribuição porta a porta. Para receber ou enviar cartas, os utentes apenas tinham de se inscrever mediante o pagamento de uma pequena taxa, passando a constar no serviço de assinantes.

Por outro lado, Cardoso (2001) também refere, que este diploma criou as caixas postais públicas, que posteriormente viriam a dar origem aos marcos de correio, colocados em muitos pontos das cidades nacionais. Por dificuldades variadas, nomeadamente, por não estarem identificadas todas as ruas e cadastros das residências, a distribuição domiciliária para os lisboetas, só começou a funcionar em pleno no ano de 1821.

2.1.1.3 Fontes Pereira de Melo e as Grandes Reformas nos Correios

Em 1852, Fontes Pereira de Melo, Ministro do reino, ao criar um conjunto de reformas estruturais para o país - Fontismo -, revolucionou a rede viária portuguesa, que passou de uns escassos 218 km para 678 km, acabando por concluir a ligação Lisboa/Porto no ano de 1859.

Conforme Cardoso (2001), através deste conjunto de reformas, Fontes Pereira de Melo deixava a sua marca impregnada no futuro dos Correios. Como tal, ainda em 1852, aprovava o diploma da Reforma Postal, considerado hoje em dia como a matriz do correio moderno português. Este diploma dividia o país em dez administrações postais, por sua vez subdivididas em direções e delegações postais. Os funcionários afetos aos serviços dos correios passaram a pertencer aos quadros do Estado. Esta reforma também consagrou o envio

de malas diárias para as capitais de distrito, e com frequência trissemanal para as sedes de concelho.

Mas, a grande inovação associada aos correios surgiu no ano de 1853, com a introdução do primeiro selo postal português. A partir de então, e como referido por Barata (2003), toda a correspondência entregue ao domicílio, obrigatoriamente, teria de utilizar um selo adesivo, o que veio alterar por completo todo o modelo de funcionamento dos correios, ou seja, esta inovação veio permitir transferir o pagamento do porte da correspondência do destinatário para o remetente.

Ainda neste contexto e no caso português, os primeiros selos da autoria de Borja Freire, com a efígie da Rainha D. Maria I, tornaram-se até hoje peças de valor incalculável, sendo procurados por filatelistas de todo o mundo.

No prosseguimento desta evolução, em 1866, os serviços postais acompanharam a chegada do comboio criando a ambulância-postal ferroviária, que não era mais do que uma carruagem postal atrelada ao comboio, onde eram transportadas cartas e volumes para todo o território. A ambulância-postal teve tanto êxito que só foi eliminada definitivamente, 120 anos depois.

Seguindo o raciocínio de Cardoso (2001), as medidas tomadas por Fontes Pereira de Melo, também contribuíram para mais dois grandes acontecimentos, o primeiro foi a escolha da cidade de Lisboa para a realização, em 1885, do congresso da União Postal Universal, devido ao prestígio alcançado pelos correios portugueses no mundo, graças à gestão do conselheiro Guilhermino de Barros. O segundo foi o estabelecimento da Posta Rural, em 1893, que fez chegar a correspondência aos locais mais remotos do território português, tornando-a verdadeiramente acessível a toda a população.

2.1.1.4 Os Correios na Travessia pela Modernidade

No grande período temporal que vai da implementação da República de 1910 até à década de 60 deste mesmo século, os Correios consolidaram a sua organização e estrutura, e apostaram em tudo o que dizia respeito a inovação e tecnologia postal.

Logo nos primeiros anos da República, a Direção Geral dos Correios mudou de nome, passando a denominar-se de Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, adotando a sigla CTT, que se manteria até aos dias de hoje, apesar de algumas alterações na denominação oficial da instituição. Cardoso (2001) refere ainda que, o Estado

Novo manteve este modelo, centrando a sua aposta no crescimento do património público nacional, orientando a sua utilização para os cidadãos. Neste contexto, assistiu-se à construção de estações de correio por todo o território nacional, sendo que muitas delas ainda continuam a funcionar nos dias de hoje.

Relativamente à indústria postal, e seguindo o raciocínio de Cardoso (2001), os Correios acompanharam toda a evolução proporcionada pelo setor dos transportes. O automóvel tornou-se num veículo imprescindível, tendo as primeiras auto ambulâncias postais entrado em funcionamento em 1952. Estes veículos desempenharam funções de autênticas estações de correios móveis, que se consolidaram até finais dos anos 80. Acresce ainda, que para além do barco, do comboio e do automóvel, o avião tornou-se num meio de transporte crucial, essencialmente pela rapidez que veio imprimir ao transporte de correio e mercadorias em todo o mundo.

Prosseguindo o caminho da reestruturação, em 1970 os Correios transformam-se em empresa pública, passando a ser designados por CTT - Correios e Telecomunicações de Portugal, EP. A administração, prevendo que o futuro dos Correios iria depender muito da velocidade da distribuição, criou em 1972 o Comboio Expresso Postal, que seria o precursor de todos os serviços rápidos de correio surgidos nos anos 80 e 90.

No entanto, a medida operacional mais importante é tomada no final dos anos 70, com o surgimento do Código Postal, que permitiu o encaminhamento direto e tratamento eletrónico da correspondência, logo a partir da sua aceitação.

No início dos anos 80, a rodovia, por permitir a entrega de correio em todo o território continental, substituiu definitivamente a ferrovia como meio preferencial de transporte da correspondência, e surgiram as primeiras aplicações informáticas nas estações de correio e centrais de tratamento de correspondência.

2.1.1.5 Os CTT no Mercado Aberto e Concorrencial

Com a entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia (CEE), em 1 de janeiro de 1986, o progresso da indústria postal portuguesa continuou a acompanhar a evolução no campo da eficácia. Como tal, foram introduzidos novos equipamentos de tratamento automático de correspondência, nomeadamente, a instalação de novas aplicações informáticas de reconhecimento e leitura de endereços. Simultaneamente, ao nível da rede de

atendimento - Estações de Correio - deu-se a migração das antigas aplicações informáticas para as novas plataformas digitais, muito mais evoluídas e eficazes.

Em 1992, a empresa Pública CTT - Correios e Telecomunicações de Portugal, EP, transformou-se em duas grandes sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos, com as designações de, CTT - Correios de Portugal SA, os correios, e Portugal Telecom SA, as telecomunicações. Com o surgimento destas novas empresas deu-se a separação definitiva entre a atividade de correios e de telecomunicações.

Mas, a década de 90 foi também o período onde a informatização foi estendida a toda a rede de estações de correios, através da utilização de *software* desenvolvido em Portugal, em parceria com o Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores (INESC). É de referir ainda, que neste período surgiram e passaram a ser utilizados massivamente novos serviços de correios, e a mecanização postal atingiu um novo patamar de desenvolvimento.

Contudo, as novas ferramentas de comunicação acabadas de emergir no início do século XXI passaram a exercer uma enorme influência sobre o correio físico. A carta, muito progressivamente, foi sendo substituída pelo *e-mail*, *internet*, *SMS e electronicbanking*, e, por isso, assistiu-se a quebras acentuadas no volume do tráfego postal. Perante esta nova realidade, o mercado postal foi-se transferindo, lentamente, para outras áreas de negócio, entre elas, a da logística e da distribuição, que passaram a assumir uma maior relevância na atividade dos correios.

É de salientar que o Relatório e Contas do primeiro semestre de 2012, reflete a tendência generalizada dos CTT em seguirem outras organizações similares, através de novos serviços *online* customizados e de valor acrescentado, respondendo assim às expectativas de uma clientela dinâmica e cada vez mais exigente.

Simultaneamente, os grandes integradores transnacionais alargaram a suas operações aos segmentos postais tradicionais, às correspondências e às encomendas e passaram a atuar diretamente nestes mercados domésticos. Em paralelo, assistiu-se à entrada no mercado postal de novos operadores *low cost*, que utilizando mão-de-obra temporária e contratos de trabalho a tempo parcial conseguem praticar preços muito mais baixos, desencadeando novos tipos de respostas e de serviços por parte dos correios.

A nível mundial, o continente europeu passou a integrar o palco dos grandes operadores privados globais do *courier*, nomeadamente, *Thomas Nationwide Transport* (TNT), *Dalsey Hillblom and Lynn* (DHL), *Federal Express* (FedEx), *United Parcel Service* (UPS), etc., e os CTT sentiram necessidade de defender os seus produtos/serviços face a este

novo tipo de *ameaças*. Para tal, passaram a reforçar as suas competências, recorrendo a parcerias e redes de logística global/local e constituíram novas alianças estratégicas através de novos processos de fusões e aquisições.

Na União Europeia, a aprovação da terceira Diretiva Postal - Diretiva 2008/6/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro - veio consolidar o processo de liberalização do mercado postal, salvaguardando um nível comum de Serviço Universal para todos os utilizadores dos Estados-Membros, bem como, a definição dos princípios gerais para a regulação dos serviços postais em mercado aberto e concorrencial.

Nesta perspetiva, esta mesma Diretiva alterou a Diretiva Postal de 1997 - 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de dezembro - no que respeita à liberalização dos serviços postais ao nível da União Europeia, determinando a abertura total do mercado postal a um grande número de Estados-Membros, até 31 de dezembro de 2010, possibilitando a alguns países o adiamento da liberalização total por um período de mais dois anos, no máximo até 31 de dezembro de 2012.

No tocante ao financiamento do Serviço Universal, e atendendo a que a prestação de serviços postais reservados como meio de financiamento deixaria de existir, este novo quadro legal prevê uma série de mecanismos que os Estados-Membros poderão socorrer-se para proteção do Serviço Universal. É de referir ainda que, também, fazem parte desta nova Diretiva um conjunto de orientações associadas ao cálculo do custo líquido do Serviço Universal.

A nível nacional, estas novas diretivas comunitárias produziram alterações no quadro regulamentar postal português, tendo a Diretiva nº 2008/6/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, contribuído para a aprovação, ainda em 2012, da Lei nº 17/2012, de 26 de abril, que estabelece o regime jurídico aplicável à prestação dos serviços postais em regime de total concorrência. Assim, este novo regime de exploração postal em mercado aberto estende-se a todo o território nacional e a todos os serviços internacionais com origem ou destino no espaço português. Deste modo, esta nova lei procede à total liberalização do nosso mercado postal, eliminando praticamente todas as áreas no âmbito do Serviço Universal que ainda se encontravam reservadas ao seu prestador, os CTT.

Contudo, por imperativos nacionais e por razões de ordem e *segurança* pública, algumas atividades e serviços postais foram reservados a determinados operadores postais. Neste domínio, foi determinado pelo Governo que até 2020 os CTT manter-se-iam com a exclusividade das seguintes atividades/serviços:

- Colocação de marcos e caixas de correio na via pública, destinados à aceitação de objetos postais;
- Emissão e venda de selos postais com a menção Portugal;
- Serviço de correio registado utilizado em procedimentos judiciais ou administrativos.

Porém, esta lei apesar de garantir o exercício da livre concorrência no mercado postal, também visa a continuidade de um Serviço Universal, acessível a todos os cidadãos portugueses. Assim, considera como fazendo parte do Serviço Universal, nacional e internacional, os seguintes serviços:

- Envio de correspondência até 2 Kg, excluindo a publicidade endereçada em livros, catálogos, jornais e outras publicações periódicas;
- Aceitação e entrega de encomendas postais até 10 Kg, bem como a entrega no território nacional de encomendas postais recebidas de outros Estados-Membros da União Europeia, com peso até 20 Kg;
- Envio de objetos registados;
- Envio de objetos com valor declarado.

Ainda assim, o prestador ou os prestadores do Serviço Universal têm direito a uma compensação do custo líquido pela prestação deste serviço, sempre que este constitua um encargo financeiro excessivo para os mesmos. Esta compensação será paga através de um fundo de compensação suportado por todos os prestadores dos serviços postais.

Como tal, o próprio regime de prestação de serviços postais prevê um sistema de licenças e de autorizações, em que os serviços abrangidos pelo âmbito do Serviço Universal ficam sujeitos a um regime de licença individual. Os restantes serviços, tais como *courier express mail*, apenas ficam sujeitos a um regime de autorização geral.

No que diz respeito ao acesso às redes postais e a elementos da infraestrutura postal, os operadores de Serviço Universal são obrigados a garantir o acesso às suas redes mediante acordo com os prestadores que o solicitarem, sendo atribuídas à entidade reguladora diversas competências de atuação, principalmente, no caso de as partes não chegarem a acordo.

À luz deste novo enquadramento legal – normativo institucional (Weber) – os parâmetros de qualidade de serviço e os objetivos de desempenho associados à prestação do Serviço Universal, bem como os critérios de formação dos preços passaram a ser fixados pela

entidade reguladora. Em termos de qualidade da prestação do serviço Postal Universal, o convénio manterá os mesmos padrões de exigência impostos aos CTT.

Capítulo 3

Correio Aéreo, Segurança e Norma

3.1 A Génese do Correio Aéreo

As origens do correio aéreo remontam a muito antes da invenção das primeiras máquinas voadoras. Já na antiguidade eram utilizadas setas com pergaminhos minúsculos colados, para enviar mensagens aéreas para dentro das muralhas das cidades ocupadas.

Na Idade Média, o pombo-correio foi outro meio aéreo muito utilizado para entrega de mensagens, tendo sido introduzido na Europa nos séculos XII e XIII, pela mão dos cruzados. Muito mais tarde, e já no século XIX, voltaram a ser usados durante o Cerco de Paris - 1870/1871 - para enviar e receber mensagens. Os militares também chegaram a utilizar os pombos como um meio privilegiado e rápido para entrega de mensagens.

A invenção do balão de ar quente foi outra descoberta com impacto muito positivo no correio aéreo. Nos Estados Unidos da América, em 1859, um balão de ar quente pilotado fez a ligação aérea entre St. Louis e Nova Iorque, percorrendo uma distância de 1.290 Km, transportando pela primeira vez um saco de correio da companhia *American Express*.

Perante o despoletar de inúmeras descobertas na conquista e utilização do espaço aéreo, um pouco por todo o mundo, Pinto (2010) refere que, após a primeira Grande Guerra o conceito de locomoção aérea já estava construído, no entanto, o avanço tecnológico neste domínio continuou o seu caminho. Segundo ele, em julho de 1900, *Ferdinand Von Zeppelin*, concebeu um novo aparelho de voo, o dirigível rígido, que registou com o número de série LZ-1. Este novo aparelho apresentava uma construção totalmente metálica e chegou a atravessar o lago Constância, no sudoeste alemão, fazendo parte de um tempo de explosão do conhecimento sustentado pelas novas descobertas e invenções no campo da locomoção aérea.

Continuando o caminho de aperfeiçoamento de novos modelos, surgiu em 8 de agosto de 1929, o *Graf-Zeppelin* LZ-127, que iniciou uma viagem de circum-navegação, partindo de *Lakehurst* em *New Jersey* e chegando a 29 desse mesmo mês, depois de ter percorrido uma distância de 55.000 Km. Neste trajeto passou por cidades como Nova Iorque, Los Angeles e Tóquio e, Pinto (2010) realça que, para dar o máximo de proteção e conforto

aos seus passageiros durante a viagem, este dirigível estava equipado com salões de luxo, muito semelhantes aos dos navios da marinha mercante.

Na sequência destes acontecimentos, as viagens para a América do Sul iniciaram-se um pouco mais tarde, em 1934, tendo o *Zeppelin* chegado ao Rio de Janeiro em maio deste mesmo ano.

Pinto (2010) refere que, em junho de 1935, o LZ-127 se desviou do seu trajeto habitual, sobrevoando Lisboa e Sintra, tendo sido seguido por uma assistência em terra que contava com mais de 15.000 espetadores, ansiosos para verem aquele monstro atravessar os céus da nossa capital. Retardado por fortes ventos o *Graf-Zeppelin* acabaria por chegar, mas com algumas horas de atraso. Este acontecimento é relembrado pelo autor da seguinte forma:

> "Às 19h22, ao passar a meio do aeródromo, três volumes caíram, rápidos […] Abriram-se três para-quedas, um dos quais de cor azul [...] um *Heinkel 70* da *Lufthansa*, […] [estava] encarregado de conduzir aos seus destinos o correio lançado [...] Esta decisão de alterar a rota, lançar em Lisboa as correspondências, na sua maioria originárias da América do Sul [...] e [depois] utilizar um avião rápido para conseguir recuperar um atraso que, embora fortuito, poderia ferir de leve a pontualidade e a excelente imagem do serviço." (Pinto, 2010, p. 97)

Contudo, a conquista da locomoção aérea utilizando máquinas mais pesadas que o ar, foi-se concretizando desde finais do século XVIII até à atualidade. Conforme refere Pinto (2010), já no ano de 1799, em Inglaterra, *Sir George Cayley*, criara o conceito do moderno aeroplano, realizando um projeto de um avião com asas hélice e motor. Mas foi no ano de 1808 que construiu o primeiro modelo de planador, concebido para voar em *segurança*. Através desta invenção foi considerado o pai da aviação, tendo publicado as suas descobertas no *Journal of Natural Philosophy* de março de 1810, tendo o artigo o título «*On Aerial Navigation*». O princípio teórico dos seus inventos defendia que o homem poderia voar, se conseguisse que a superfície de uma asa sustentasse o peso requerido, aplicando-lhe a potência necessária para ultrapassar a resistência ao ar.

Muito mais tarde, em 1906, no Bosque de Bolonha, segundo descrição de Pinto (2010), o brasileiro *Santos Dumont* realizou o primeiro voo observado por avaliadores. Face a tamanha proeza poderia ser considerado o pai da aviação, mas o desconhecimento e validação das suas descobertas anteriores por avaliadores credenciados colocou-o fora deste título. Contudo, foi reconhecido em território europeu como tendo pilotado o primeiro aparelho que levantou voo de forma autónoma, desde a descolagem até à aterragem. Para todos os efeitos e perante esta proeza, será sempre considerado como o primeiro aviador da história. Como tal, *Santos Dumont* marcou o percurso da aviação, quer pelo talento das suas criações e pela

utilização pacífica das mesmas, quer pelo desligamento relativo às recompensas materiais, que fizeram com que nunca registasse muitos dos seus eventos.

Associando às recentes descobertas da aviação ao transporte aéreo e aos correios, o primeiro voo de avião com transporte oficial de correio entre duas cidades, deu-se a 18 de fevereiro de 1911, durante uma exposição industrial e agrícola realizada numa província da India. Um jovem piloto francês, *Henri Pequet*, transportou 6.500 cartas do local da exposição para Naini Allahabad, que ficava a 8 km de distância, tendo percorrido esta distância no seu *Sommer* biplano, em apenas 13 minutos.

A data mais importante para a aviação em Portugal, segundo Pinto (2010), foi o ano de 1912, no qual se deram os primeiros passos para a criação da aviação portuguesa. Foi, precisamente, a 6 de maio deste mesmo ano que o Partido Republicano, no poder, aprovou uma proposta para abertura da subscrição de compra de aeroplanos.

As primeiras subscrições foram feitas pelos jornais o Século, o Mundo, o Radical e o Independente de Águeda, tendo-se formado, também, uma Comissão Infantil angariadora de donativos escolares para a Esquadra de Aeroplanos Portugueses, que teve muita aceitação e participação popular. De acordo com Lapa (1928, p. 24) era "tanta a propaganda que se fazia para que a Aviação em Portugal fosse um facto, que muitas classes abriram subscrições, entre elas, a dos empregados dos Correios e Telégrafos." Assim, as subscrições continuaram com um interesse que contagiou toda a população, tendo sido comprados em 1912, cinco aviões, posteriormente entregues ao exército.

Na manhã de 30 de março de 1922, segundo Pereira (1967), o *Fairey*, o avião à venda com maior autonomia, tripulado por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, descolou do Tejo com destino a terras de Vera Cruz, acompanhado por mar por três navios da marinha de guerra portuguesa, para assistência ao voo. Conforme descreve Pinto (2010) o voo realizou-se em quatro etapas planeadas: Las Palmas, S. Vicente de Cabo Verde, Penedo de S. Pedro em Fernando de Noronha e Terras do Brasil. Ao passar por Cabo Verde mudou de nome, passando a chamar-se *Lusitânia* por determinação do governo português. No prosseguimento da sua viagem o *Lusitânia* acabaria por se avariar junto aos rochedos de S. Pedro e S. Paulo, motivando o envio de outro avião *Fairey 16*, que também acabaria por se avariar irremediavelmente. Foi necessário enviar um terceiro avião, um *Fairey 17*, o *Santa Cruz*, no qual descolaram, definitivamente, em direção ao Recife. Nesta última etapa, até à Baia de Guanabara, no Rio de Janeiro, o voo foi efetuado à vista da costa com escala na Bahia, Porto Seguro e Vitória, culminando com a chegando em apoteose ao Rio de Janeiro.

Na sequência desta epopeia aérea, *Santos Dumont* em 1922, dava uma resposta à imprensa relativamente à criação de uma linha aérea sobre o Atlântico, que ligaria Portugal ao Brasil, na qual referia que "a viagem de Sacadura e Coutinho não pode fazer-se muitas vezes, para mais nas condições em que eles a fizeram. É preciso, portanto, esperar que o tempo a torne praticamente realizável, com o desenvolvimento da indústria dos aviões" (Corrêa, 1965, p. 159).

Mas, um outro fator iria dinamizar o desenvolvimento da aviação, o transporte aéreo de correio, como resposta a outros meios de transporte mais lentos e morosos, nomeadamente os barcos a vapor e as carruagens puxadas por cavalos. Assim, é de salientar a situação vivida nos Estados Unidos da América, como o caso mais paradigmático da entrega de correspondências a companhias que voavam segundo rotas programadas pelo Governo, o que normalizou a frequência das linhas domésticas e viabilizou muitas companhias aéreas. No entanto, "não se pode omitir a importância dos jornais diários na dinamização da aviação, ao requererem um transporte rápido e, ao mesmo tempo, a incentivarem o seu desenvolvimento, foi uma situação que se verificou em vários países" (Pinto, 2010, p. 138).

Desta forma, para Pinto (2010) a aviação como meio de transporte tornou-se preferencial, comparativamente com todos os outros meios, principalmente, por se mostrar extremamente eficiente no transporte de correio. Como tal, foi incentivada pelas entidades governamentais de diversos países, que testemunhavam uma resposta a uma necessidade da sociedade e, ao mesmo tempo, uma grande aceitação social.

Em 1917, os primeiros selos do correio aéreo do mundo foram emitidos em Itália, tendo sido usados para o pagamento da taxa de porte do correio aéreo Turim -Roma e Roma -. Palermo, ainda numa fase muito experimental. Na Áustria-Hungria, o primeiro correio aéreo internacional regular entre Viena, Cracóvia e Lviv foi criado em 31 de março de 1918, tendo demonstrado que a entrega do correio aéreo regular era viável, mesmo em tempo de guerra.

De acordo com Notaer (2011), no dia 12 de junho de 1931, os Tenentes *Casimiro Montenegro Filho* e *Nelson Freire Lavenère-Wanderley*, da aviação militar brasileira fizeram a primeira viagem de avião, levando uma mala postal com duas cartas do Rio de Janeiro para São Paulo. Enfrentaram grandes dificuldades neste voo devido a um forte vento, que lhes fez aumentar a duração da viagem em mais duas horas. Contudo, chegaram a São Paulo cinco horas e meia após a descolagem, mas como era de noite não conseguiram localizar o Campo de Marte e aterraram na pista do Jockey Club da Moóca, tomando de imediato um táxi que os levou até à estação central dos correios, onde entregaram a mala postal.

Com efeito, "mais do que levar duas cartas do Rio de Janeiro para São Paulo, os dois pilotos preparam-se para abrir os caminhos do céu para a integração do país." Na realidade, "era a concretização do sonho de um grupo de militares liderados pelo então Major Eduardo Gomes." E assim "nascia em 12 de junho de 1931, o Correio Aéreo Nacional (CAN)." (Notaer, 2011, p. 5).

3.1.1 Correio e Carga Aérea

Já em 1809, segundo Coutinho (2008), *Sir George Cayley* anteviu o transporte aéreo de mercadorias, correio e carga aérea, ao mesmo nível que o transporte de passageiros, pressentindo que este novo meio de transporte, o avião, seria valorizado pela conveniência e interesse geral do homem, que o passaria a utilizar para se transportar, bem como à sua família e às suas mercadorias, muito mais seguramente pelo ar do que por superfície.

Posteriormente, no ano de 1810, *Cayley* publicou um estudo sobre a mecânica de voo, e 50 anos após este seu trabalho pioneiro, os irmãos *Wright* iniciaram os seus primeiros voos.

Em França, um grande empresário da indústria automóvel, *Louis Blériot*, também se converteu à magia da aviação. Em 1909, fez a primeira travessia do Canal da Mancha num monoplano que ele próprio desenhara e construíra, a uma velocidade de 38 quilómetros por hora. Passados dois anos, em 1911, *Louis Blériot*, anteviu o papel da aviação comercial, ao afirmar que "nós devemos preparar-nos para a aviação comercial de amanhã" (Coutinho, 2008, p. 189). Esta declaração teve um peso enorme na indústria do transporte aéreo, porque foi a partir deste momento que começou a vigorar uma nova forma de pensar e agir. Passou-se a valorizar, para além dos recordes de velocidade e distâncias percorridas, o peso transportado. Assim, nasceu um novo desafio no campo da aviação e do transporte aéreo, onde fabricantes e transportadores aéreos se concentravam cada vez mais no recorde de pesos transportados, em detrimento de outros objetivos e limites também importantes. Nesta perspetiva, e para dar resposta a estes novos desafios, a indústria aérea passou a concentrar-se cada vez mais na sua componente inovadora, que se ia materializando em novos modelos, mais evoluídos e eficazes.

E assim, a indústria do transporte aéreo foi evoluindo gradualmente, ou seja, seguindo o raciocínio de Schumpeter (1997), foi-se desenvolvendo aos solavancos, onde prevalecia um elevado grau de *risco* e de incerteza. Graças à persistência de muitos pioneiros

e empreendedores inovadores, que nunca desistindo, foram promovendo inovação após inovação, ou seja, foram capazes de vencer as resistências sociais que impediam a realização de coisas novas.

No entanto, também se pode afirmar que a indústria do transporte aéreo passou por muitos impasses, os chamados equilíbrios estacionários, que conduziam a muitos fluxos circulares, caraterizados pela ausência de evolução e inovação. Assim, o início do processo de desenvolvimento na aviação, ficou a dever-se a muitos processos de destruição criadora, que foram capazes de destruir e substituir velhas fábricas por novas unidades produtivas, tecnologicamente melhor equipadas e inovadoras. Neste processo, as oportunidades para a introdução de inovações foram sendo compreendidas, primeiro pelos pioneiros e pelas instituições e, mais tarde, pelos grandes empreendedores, cujos negócios acabariam por beneficiar deste novo processo de inovação e desenvolvimento.

Fruto de todo este processo criativo e inovador associado à indústria aérea, surgiu uma nova referência no campo do transporte aéreo, o avião a jato. Com o surgimento deste novo tipo de aparelhos, a indústria do correio e da carga aérea entrou num novo patamar de expansão e desenvolvimento.

Ao contrário das expetativas criadas pelo sucesso da carga aérea nas últimas décadas, não foi este negócio, mas sim o movimento aéreo de passageiros, quem primeiro entrou na era do transporte de massas. " E, talvez por isso, a carga aérea tornou-se naquilo que alguns chamaram o gigante adormecido" (Coutinho, 2008, p. 194). Nesta perspetiva, e segundo este mesmo autor, com a chegada dos aviões a jacto deu-se a rutura tecnológica que o correio e a carga aérea precisavam para atingirem novas dimensões de crescimento e evolução.

3.1.2 Transporte Aéreo de Matérias Perigosas pelo Correio (*Dangerous Goods by Post*)

A utilização massiva do transporte aéreo pelos correios evoluiu exponencialmente, principalmente, com a introdução no mercado postal de novos produtos de entrega rápida, - medicamentos, acessórios para automóveis, produtos perecíveis, revistas, jornais, livros escolares, etc. - aceites como cartas, pacotes postais, objetos EMS e encomendas, endereçados aos quatro cantos do mundo. Contudo, a amplitude aérea e global deste negócio tem vindo a inquietar as entidades internacionais ligadas à *segurança* da aviação civil, sobretudo, pela

possibilidade de estarem a circular na rede postal matérias perigosas não declaradas ou mal acondicionadas, colocando em *perigo* toda a cadeia operativa aérea.

Perante a dimensão desta responsabilidade a UPU proibiu o transporte aéreo de matérias perigosas pelo correio, conforme refere o ponto 2.4.1 do manual *Dangerous Goods Regulations*[11] (IATA, 2013, p. 27), salvo determinadas exceções inscritas neste mesmo manual, no ponto 2.4.2, que ressalva que podem circular pelo correio aéreo substâncias infeciosas do tibo B, órgãos humanos para análises, material radioativo de baixa intensidade e alguns tipos de baterias de lítio, quando devidamente aprovados e autorizados pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC).

Nesta perspetiva, e perante as exigências legais em termos de *segurança*, o transporte aéreo de mercadorias perigosas só poderá ser efetuado por operadores credenciados e autorizados pelas autoridades nacionais de *segurança* da aviação civil. No entanto, e tendo em conta o *risco* inerente ao transporte aéreo deste tipo de matérias, os organismos internacionais definiram planos de formação específicos para cada função associada à logística postal. A própria UPU, em conjunto com a ICAO, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, do inglês, *International Air Transport Association*) e as autoridades nacionais de *segurança* da aviação civil, continuam a cooperar entre si no sentido de disseminarem toda a informação relativa à aceitação e transporte de matérias perigosas junto dos operadores postais de todo o mundo.

Assim, todos os trabalhadores e colaboradores dos serviços postais, que aceitem transportem ou manipulem correio aéreo, terão de possuir formação específica sobre matérias perigosas, tendo em vista a aquisição de conhecimentos sobre as normas de prevenção e *segurança* contra os *perigos* que este tipo de substâncias pode causar quando transportadas por avião. Todavia, o Anexo 18 da Convenção de Chicago define que a formação em matéria perigosa para além de abranger todas as companhias aéreas, deverá igualmente, envolver todos os operadores postais, transportem eles ou não carga perigosa. Como tal, o modelo formativo aplicável aos correios deverá contemplar uma formação mínima, conforme tabela 1.5.C do manual *Dangerous Goods Regulations*[12] (IATA, 2013, p. 10) para trabalhadores/colaboradores que aceitam, transportam ou manipulam correio aéreo, que poderá oscilar entre um a dois dias de formação, com avaliação/aproveitamento final nunca inferior a 80%, numa escala de 0% a 100%.

[11] Ver Anexo II, Figura 5

[12] Ver Anexo II, Figura 3

Perante esta realidade, é de referir ainda, que "os CTT estão incluídos num processo de formação (em curso), que visa formar mais de 4000 trabalhadores/colaboradores, cujo objetivo será o de certificar esta empresa junto da Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil e da própria União Postal Universal, como um operador autorizado a transportar matérias perigosas pelo correio." (E4).

No que concerne aos produtos propriamente ditos, determinados produtos poderão ser demasiado *perigosos* para serem transportados em aviões, outros apenas poderão ser transportados em aeronaves de carga e muitos outros, tanto poderão ser aceites em cargueiros como em aviões de passageiros.

Por questões de *segurança*, existem muitas limitações estabelecidas às matérias perigosas no transporte aéreo, que estão devidamente listadas no manual de *Dangerous Goods Regulations*[13] do IATA (2013). Contudo, a grande maioria das matérias perigosas pode ser transportada em aeronaves, desde que devidamente embaladas e em conformidade com as exigências legais vigentes.

Mas, as substâncias perigosas não se resumem apenas aos produtos óbvios apresentados nas diversas classes deste manual. Algumas expedições poderão conter matérias perigosas escondidas, camuflando e ocultando *perigos* eminentes. Nestas situações toda a documentação relativa a este tipo de encomendas terá de ser cuidadosamente verificada e analisada a fim de se detetar a carga perigosa oculta. Ainda poderão existir outras substâncias de uso doméstico ou ferramentas que, quando misturadas ou concentradas poderão, igualmente, representar *perigos* eminentes. Os produtos de higiene pessoal são um desses exemplos, cujo *risco* costuma ser desvalorizado por não aparentar qualquer tipo de *ameaça*, mas que continua a representar um *perigo* elevado, embora escondido.

Relativamente ao aspeto normativo, o transporte aéreo de mercadorias perigosas na União Europeia (UE), é objeto de regulamentação na Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil, alterado pelos Regulamentos (CE) n.os 2176/96, da Comissão, de 13 de novembro de 1996, 1069/1999, da Comissão, de 25 de maio de 1999, 2871/2000, da Comissão, de 28 de dezembro de 2000, 1592/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2002, 1899/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, 1900/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, 8/2008, da

[13] Ver Anexo II, Figura 4

Comissão, de 11 de dezembro de 2007, 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008 e Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de agosto de 2008.

No que diz respeito à legislação portuguesa, o transporte aéreo de mercadorias perigosas é definido no Regulamento 500/2012 do INAC, de 18 de dezembro (Ver Anexo III), que refere que o transporte aéreo de mercadorias perigosas deve ser efetuado nas condições estabelecidas no Anexo 18 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional; na Subparte R do Anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, na última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de agosto de 2008; no DL n.º 289/2003, de 14 de novembro, alterado pelo DL n.º 208/2004, de 19 de agosto; no próprio regulamento; na última edição efetiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, previstas no Documento nº 9284-AN/905 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), aprovadas e publicadas por decisão do Conselho da Organização Internacional da Aviação Civil; na última edição efetiva do *Dangerous Goods Regulations*, aprovado e publicado pela IATA *Dangerous Goods Board*; e ainda, nas normas contidas em regulamentação complementar, em concreto, no Regulamento nº 368/2009, de 11 de agosto, do INAC, I. P., publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 161, de 20 de agosto.

3.2 Correios e Segurança

A *segurança* dos passageiros, tripulações, aeronaves e aeroportos, depende muito da eficácia do rastreio do correio que é introduzido nos porões dos aviões. Este processo tornou-se num assunto muito sério se se tiver em linha de conta a *segurança* durante o voo, ou os vários tipos de *ameaças* e *perigos* que poderão ser desencadeados pelo terrorismo através do correio aéreo.

Para preservar a *segurança* da aviação civil tornou-se fundamental, também ao nível dos correios, a utilização de novos equipamentos de raio x, combinados com sistemas de deteção de explosivos produzidos pela alta tecnologia, que permitem a deteção atempada de matérias perigosas ou proibidas, possibilitando níveis de *segurança* cada vez mais elevados e eficazes.

Os Correios desde muito cedo compreenderam o *risco* e a dimensão deste tipo de *ameaças* e passaram a interiorizar cada vez mais o valor da *segurança*. Facto corroborado por E4, que na sua entrevista, referiu que "com uma história de quase cinco séculos de existência os Correios sempre prezaram e acarinharam a *segurança* das suas instalações, dos seus trabalhadores e dos bens e valores que lhes são confiados." Para além disso, salientou que "a cultura de *segurança* sempre fez parte do universo CTT, desde os primórdios do serviço postal, tendo sido reforçada com o aparecimento do correio aéreo", dando como exemplos "os sacos selados, introdução de AV7's e cartas de aviso, que visavam uma maior *segurança* e *controlo* do correio expedido por avião."

Esta exigência no que respeita à *segurança* é defendida por E4, que afirma que "os correios foram cumprindo e implementando todos os normativos de *segurança* exigidos pelas entidades nacionais e internacionais de *segurança* da aviação civil," instalando "no principal Entreposto Postal Aéreo do País, no Aeroporto de Lisboa, equipamentos de raio x para rastreio de todo o correio aéreo a expedir para as transportadoras aéreas nacionais e estrangeiras."

Aponta ainda E4 que "os Correios portugueses fazem o rastreamento a 100% de todo o correio aéreo expedido", acrescentando " que Portugal foi um dos primeiros países do mundo a implementar o *screening* de objetos postais."

3.2.1 Os CTT e a Segurança da Aviação Civil

Com o novo quadro global de *ameaças* à aviação civil, também os CTT têm vindo a confrontar-se com enormes desafios no domínio da *segurança*, obrigando-se a alterar o seu *modus operandi* e fazendo grandes investimentos em equipamentos de rastreio do correio aéreo, evitando assim que objetos proibidos sejam introduzidos no circuito postal, o que poria em perigo vidas humanas, aeronaves e aeroportos.

Acresce ainda que, sendo os CTT grandes geradores de correio aéreo à escala global, e que a entrada em vigor do "Regulamento (CE) nº 300/2008 e do seu Regulamento de execução (UE) nº 185 de 2010, e respetivos regulamentos de alteração, estabeleceram a cadeia segura de abastecimento *(security supply chain),* no âmbito da carga e correio aéreos" (E1).

Este entrevistado salienta ainda que "a complexidade da logística associada à carga e correio aéreos, exige uma robusta sustentação de regras, as quais visam assegurar que a carga

e correio podem ser transportados tanto em voos de passageiros como em voos cargueiros.", o que implica que os CTT, "enquanto intervenientes na cadeia segura, devem cumprir o normativo europeu em vigor, fomentando a responsabilização securitária e contribuindo, assim, para a *segurança* do transporte aéreo." (E1).

Ou seja, os Correios ao fazerem parte da cadeia segura de abastecimentos (Crozier & Friedberg) – como Agente Reconhecido -, constituída por uma rede interativa de pessoas, tecnologias e processos dirigidos à *segurança* e eficiência das operações de aviação, são obrigados a cumprir todas as exigências de *segurança* no que toca à contratação de pessoal, quer no recrutamento, quer na formação; *segurança* das suas instalações; embalagem de objetos e encomendas; armazenamento e transporte de correio aéreo entre os centros de tratamento e o aeroporto; etc.

Nesta perspetiva, e sendo os CTT uma entidade credenciada, aprovada e auditada pela ANSAC - a quem a autoridade confia e confere um determinado estatuto -, passaram a fazer parte do novo paradigma da *segurança* da aviação civil, o da «*Segurança* por Camadas», que envolve carga e correio aéreo, passageiros, tripulações e aeronaves, etc. A ideia chave deste modelo de *segurança* é a de que, se uma camada for penetrada ou destruída, ainda persistem outras camadas que continuam a servir de barreiras protetoras, garantido deste modo a eficácia da *segurança* do transporte aéreo.

Na mesma linha de pensamento, E2, na sua entrevista, afirma que "os CTT, como geradores de tráfego não podem deixar de se empenhar na luta contra situações de *risco* para a aviação." O entrevistado salienta ainda que "acompanhar as preocupações associadas à *segurança* da aviação é parte da sobrevivência dos CTT como entidade envolvida na cadeia de transporte aéreo."

De notar que a UPU- que envolve mais de 190 países, incluindo Portugal - sentiu necessidade de colaborar no reforço da *segurança* de todos aqueles que viajam de avião, aproximando-se dos organismos mundiais da aviação civil. E2, na sua entrevista, considera que "esta ideia de colaboração foi bem entendida pela UPU quando se aproximou dos organismos internacionais ICAO e IATA." Pois, note-se, só assim, por esta via, sairá reforçada a *segurança* da aviação civil, que passará a ver o correio aéreo, não como uma potencial *ameaça*, mas sim, como um produto seguro, que pode ser transportado para qualquer parte do mundo pelas transportadoras aéreas, com total *segurança* e confiança.

3.3 A Emergência da Normatividade

Relativamente ao campo normativo, E1 refere que a *segurança* da aviação civil é regulamentada por "regras internacionais estabelecidas no âmbito da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1994 e ainda, no contexto da UE, por normas comuns de *segurança* emitidas pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA)."

Porém, segundo o mesmo entrevistado, "as relações aeronáuticas com países terceiros (extra-UE), são regulamentadas por Acordos bilaterais sobre Transporte Aéreo, negociados pelos Estados-Membros (EM) ou pela Comissão Europeia em nome dos EM." Estas regulamentações "integram disposições específicas sobre *segurança* da aviação civil, em que as partes nesses acordos se obrigam a atuar em conformidade com as disposições sobre *segurança* da aviação estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e com o direito da União Europeia " Todavia, "no que respeita ao transporte de carga e correio em serviços aéreos não regulares provenientes ou com destino a países terceiros é aplicável legislação nacional e comunitária específica, a qual assenta nas referidas normas comuns internacionais de *segurança* da aviação da OACI." (E1).

Ou seja, a *segurança* da aviação civil obedece a um conjunto de normas internacionais, europeias e nacionais, extremamente exigentes, que definem as responsabilidades dos diversos atores envolvidos no transporte aéreo. Estas normas, relembrando o controlo burocrático de Weber, contêm especificações de procedimentos de *segurança* para o correio e carga aérea, para as aeronaves, para os aeroportos e para todas as entidades credenciadas pela autoridade competente.

Assim sendo, E3, é da opinião que "só é possível confiar na *segurança* quando todos os intervenientes acatam as normas que regem o sistema e desempenham adequadamente a sua função", ou seja, a confiança numa cadeia segura de abastecimento a aeronaves – pilar essencial da *segurança* da aviação civil – só é possível quando todas as entidades intervenientes se assumem como parte de um sistema regido por normas que as mesmas conhecem e que, simultaneamente, as vincula e as beneficia.

3.3.1 Legislação aplicável à Segurança da Aviação Civil

As primeiras normas internacionais que regulamentam a aviação civil remontam ao período pós-Primeira Guerra Mundial, onde a soberania do espaço aéreo sobre os territórios dos estados ficou garantida numa conferência internacional em Paris, no ano de 1919. Nesse ano, também foram criadas a Associação Internacional de Tráfego Aéreo e a Comissão Internacional para a Navegação Aérea, esta última constituída unicamente por Estados soberanos. Posteriormente, e segundo Duque (2012), já no período pós-Segunda Guerra Mundial, esta Comissão foi substituída pela Organização da Aviação Civil Internacional, mais precisamente, quando a Convenção de Chicago realizada a 7 de Dezembro de 1944, propôs a sua criação aos Estados-membros das Nações Unidas, tornando-a numa das suas agências especializadas.

Presentemente, esta instituição transnacional e intergovernamental conta com 191 Estados membros e está incumbida de criar as condições de *segurança* para o desenvolvimento da aviação civil internacional. No prosseguimento desta sua função, compete-lhe ainda, estabelecer e uniformizar as regras internacionais para o transporte aéreo. Neste contexto, os regulamentos que elabora são acrescentados à Convenção fundadora como anexos, estando sujeitos a constantes alterações.

É de referir ainda que, a nível global, a OACI, produziu um conjunto de normas internacionais associadas à *segurança* da aviação civil - Anexo 17 da Convenção de Chicago - que ainda hoje vigoram. Este documento refere-se à proteção e *segurança* de passageiros, equipas de bordo, pessoal de terra e público em geral, contra atos de interferência ilícita na aviação civil. Apesar de ser um documento de legislação geral sobre *segurança* da aviação civil é seguido por todos os países membros da OACI.

Ao nível europeu, a própria UE promoveu iniciativas de modo a acompanhar e adaptar o seu quadro jurídico às regras internacionalmente definidas pela OACI. Neste contexto, a Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) reuniu pela primeira vez no ano 1955, com a participação de 19 Estados europeus, que já eram membros da OACI. O objetivo principal desta Conferência foi o de promover a coordenação e expandir a utilização do transporte aéreo intraeuropeu.

No entanto, as funções da CEAC são essencialmente consultivas, sendo as suas conclusões e recomendações sujeitas a aprovação dos governos. No campo normativo e

partindo do Anexo 17, a CEAC fez uma conversão deste Anexo num documento europeu - DOC 30-, que contém todas as recomendações sobre *segurança* da aviação civil ao nível da UE. Nesta perspetiva, foram emanados documentos cruciais para a *segurança* da aviação civil a nível europeu, ainda em vigor, nomeadamente:

- O Regulamento (CE) nº 300/2008, de 11 de março, que estabelece as regras comuns para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, que ponham em causa a *segurança* da aviação civil. Estabelece, igualmente, a base para uma interpretação comum do anexo 17 da Convenção de Chicago, sobre Aviação Civil Internacional. Este regulamento veio impor a cada Estado membro da UE um PNSAC; um Programa Nacional de Segurança para cada operador aeroportuário, transportadora aérea e entidade que aplique normas de *segurança* da aviação; e, por último, um Programa Nacional de Controlo de Qualidade de Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC) em cada Estado-Membro.
- O Regulamento (CE) nº 272/2009, de 2 de abril, que visa estabelecer medidas gerais destinadas a complementar as normas de base comuns, definidas no Anexo ao Regulamento (CE) nº 300/2008, de 11 de março, tendo em vista:
    1. Autorizar os métodos de rastreio - parte A do Anexo;
    2. Proibir determinada categoria de artigos - parte B do Anexo;
    3. Estabelecer critérios para a concessão de acesso ao lado ar e às zonas restritas de *segurança* - parte C do Anexo;
    4. Autorizar os métodos de inspeção de veículos, *controlo* da *segurança* das aeronaves e verificação da *segurança* das mesmas - parte D do Anexo;
    5. Estabelecer critérios para o reconhecimento da equivalência das normas de *segurança* de países terceiros - parte E do Anexo;
    6. Determinar as condições em que a carga e o correio são rastreados ou sujeitos a outros *controlos* de *segurança*, e estabelecer o processo de aprovação/designação dos agentes reconhecidos, expedidores conhecidos e avençados - parte F do Anexo;

7. Estabelecer as condições em que o correio e os materiais das transportadoras aéreas são rastreados ou submetidos a outros *controlos* de *segurança* - ponto G do Anexo;

8. Definir critérios para o rastreamento ou outro tipo de *controlos* das provisões do aeroporto e de bordo, bem como determinar o processo de aprovação ou designação de fornecedores reconhecidos/conhecidos - parte H do Anexo;

9. Estabelecer critérios para a definição dos espaços críticos das zonas restritas de *segurança* - parte I do Anexo;

10. Definir os critérios para o recrutamento dos elementos que irão aplicar ou irão ser responsáveis pela aplicação dos rastreios, *controlos* de acesso ou outros *controlos* de *segurança*. Estabelece igualmente critérios para o recrutamento dos instrutores, assim como os métodos de formação desses técnicos e das pessoas para as quais serão emitidos cartões de identificação aeroportuária/tripulante - parte J do Anexo;

11. Estabelecer as condições em que podem ser aplicados procedimentos de *segurança* especiais ou isenções dos *controlos* de *segurança* - parte K do Anexo.

- O Regulamento (UE) nº 185/2010, de 4 de março, que vem estabelecer as medidas de execução das normas de base comuns para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, que possam ameaçar a *segurança* da aviação civil. Estabelece, igualmente, um conjunto de medidas gerais que complementam as normas de base comuns (ver Anexo IV).
- A Decisão C(2010)774 de 13 de abril [não pública], estabelece medidas pormenorizadas para a aplicação das normas de base comuns no domínio da *segurança* da aviação civil. Neste contexto, contém as informações a que se refere o artigo 18º, alínea a), do Regulamento (CE) nº 300/2008, de 11 de março [informação classificada] ou seja, estabelece as medidas e os procedimentos que complementam o Regulamento (UE) nº 185/2010, de 4 de março.

Ainda a nível europeu, a ECAC é responsável pela organização de inspeções e auditorias aos aeroportos dos países membros, para verificar se estão a cumprir com os normativos de *segurança* por si emanados.

A nível nacional, cada país teve de implementar as normas internacionais tendo em consideração as leis nacionais. No caso português, a nossa Constituição da República no seu artigo 8º, relativo ao Direito internacional, refere no ponto 1, que "as normas e os princípios do direito internacional geral ou comum fazem parte integrante do direito português" (Constituição da República Portuguesa, 2005, p. 27). No ponto 3 do mesmo artigo, determina ainda que "as normas emanadas dos órgãos competentes das organizações internacionais de que Portugal seja parte vigoram diretamente na ordem interna, desde que tal se encontre estabelecido nos respetivos tratados constitutivos." (Idem). E no ponto 4 revela também que "as disposições dos tratados que regem a União Europeia e as normas emanadas das suas instituições, no exercício das respetivas competências, são aplicáveis na ordem interna, nos termos definidos pelo direito da União [...] " (Idem). Deste último ponto retira-se que estes regulamentos da UE passam a vigorar no nosso ordenamento jurídico interno.

Capítulo 4

Transporte Aéreo e Controlo

4.1 A Abertura do Espaço Aéreo

O crescimento acentuado de voos de longa distância entre diferentes países obrigou à criação de vários regulamentos e políticas conducentes ao desenvolvimento da aviação civil internacional, principalmente, através de acordos bilaterais que estimularam e permitiram uma maior abertura dos mercados à livre concorrência. Contudo, conforme refere E8 na sua entrevista, "a publicação e adoção a 24 de outubro de 1978 da lei *The Airline Deregulation ACT*, regulamentou a abertura aos mercados do transporte aéreo com a consequente estimulação da concorrência dos mercados, através da liberalização do preço das tarifas, rotas, horários e livre concorrência privada e alterou profundamente todo o sistema do transporte aéreo."

Facto corroborado por E3, que é da opinião que não só "passaram a existir mais opções de escolha para quem viaja ou até mesmo, para quem pretende enviar carga ou correio aéreo", mas também "passaram a existir mais voos associados a um número cada vez maior de operadoras aéreas." Por conseguinte, segundo o mesmo, com mais operadoras, mais voos e maiores possibilidades de escolha "é natural que os preços das tarifas tendem a baixar."

Segundo D`Alfonso, Malighetti & Redondi[14] (2011) estas políticas tiveram a sua génese na Convenção de Chicago, realizada no ano de 1944. No início deste processo negocial, os EUA eram favoráveis a uma regulamentação a «céu aberto», contudo, a Inglaterra ambicionava um mercado muito mais organizado e ordenado, pelo que foram necessários vários anos de negociações e entendimentos que culminariam com a implementação das chamadas «8 liberdades do ar».

Ao nível do continente europeu, e com o fim da Segunda Guerra Mundial a soberania dos Estados sobre os seus espaços aéreos ainda se mantinha demasiado fechada e rígida,

[14] D'Alfonso, T., Malighetti, P. & Redondi, R. (2011). *The pricing strategy of Ryanair*. In C. Walsh & Airline Industry Strategies, *Operations and Safety*, New York: Nova Science Publishers, Inc. In Almeida, C. (2012). *Aeroportos hub, spoke e bases operacionais. Revisão de conceitos.* Artigo apresentado no XII Congresso Panamericano de Escolas de Hotelaria, Turismo e Gastronomia, Brasil.

permitindo apenas que um pequeno número de companhias de aviação pudesse operar num tão restrito grupo de países. Posteriormente, com a entrada em vigor em 1957, do Tratado de Roma, que constituiu a CEE, surgiu a necessidade de dotar a Europa de uma política comum de transportes que, obrigatoriamente teria de envolver o transporte aéreo.

Porém, só em 1987, com a entrada em vigor do Ato Único que veio alterar muitas disposições do Tratado de Roma e que visava a criação do grande mercado de 1992, é que se deram os primeiros passos no sentido da criação de um mercado interno para o transporte aéreo. Foi a partir deste momento que o Conselho decidiu criar o denominado Pacote dos Transportes Aéreos, que passou a ser considerado como um dos primeiros pilares normativos associado à política comum de transporte aéreo.

Estes pacotes desempenharam um papel de crucial importância na liberalização do transporte aéreo, nomeadamente com a adoção do denominado "3º Pacote, de 23 de julho de 1992, [que] integrando três Regulamentos comunitários, permitiu a liberalização dos serviços aéreos intracomunitários" e possibilitou " a abolição das restrições quantitativas na exploração das rotas intercomunitárias" (E1).

Neste contexto, nunca será demais referir que a abertura do mercado aéreo europeu teve um enorme impacto na indústria do transporte aéreo, especialmente, pelo aumento exponencial de tráfego. Para o Conselho Económico e Social (CES) "este aumento de tráfego, em que a liberalização é, em simultâneo, causa e efeito, tem consequências económicas significativas com impacto em todos os sectores da atividade económica." Em simultâneo, "o aumento das frequências dos operadores regulares europeus nas principais rotas, em virtude da liberalização tem originado uma redução de preços e um aumento das facilidades de transporte para os consumidores." (CES, 2008, p. 9).

4.1.1 Transporte Aéreo e Liberalização

O conceito de serviço público pode ser entendido como um conjunto de atividades ou serviços idealizados e criados pelo poder do Estado soberano, operando sob a sua responsabilidade, até mesmo quando a sua exploração é delegada em terceiros – entidades privadas -, visando a satisfação de necessidades e promoção do bem-estar dos seus cidadãos, os utentes. Porém, este conceito aplicou-se durante muito tempo, particularmente, às atividades que funcionavam em rede tais como, fornecimento de água, eletricidade, gás, serviços postais e de telecomunicações, transportes aéreos, etc.

Apesar da abertura dos mercados à concorrência multiplicar as escolhas dos consumidores e das empresas, estimulando a economia em geral, os serviços públicos costumavam estar muito mais protegidos da concorrência do que as restantes atividades económicas na maioria dos países.

Mantendo esta filosofia de serviço público a Comissão Europeia nunca interferiu nas atividades destes serviços, essencialmente, por os considerar da exclusiva responsabilidade e competência dos seus Estados Membros.

Porém, a partir de 1990, a Comissão mudou a sua postura de atuação e passou a assumir um papel mais ativo, orientado para a liberalização destes serviços, ou seja, apesar de reconhecer a sua importância e a necessidade de os capacitar para o cumprimento da sua missão, também considerou ser uma mais-valia para este setor a sua abertura à concorrência. Assim, uma diretiva comunitária, já referida anteriormente neste trabalho, conduziu os serviços postais portugueses, entre outros, ao mercado liberalizado e concorrencial. Deste modo, os dois primeiros mercados a serem abertos à concorrência a nível europeu foram o mercado das telecomunicações e o mercado dos transportes aéreos.

Neste contexto, e conforme Coltman[15] (1989), a liberalização do transporte aéreo consistiu num simples processo de libertação das transportadoras aéreas dos domínios e controlos estatais. Este facto, de acordo com E4, para além de estimular "a abertura do espaço aéreo mundial, europeu, e até mesmo nacional, contribuiu decisivamente para que mais operadores aéreos competissem entre si." Declaração corroborada por E5, que defende que " a liberalização trouxe maior concorrência ao transporte aéreo e por essa via maior rapidez", para além de que "passaram a existir mais voos e horários mais diversificados, o que proporcionou uma maior facilidade/rapidez" para quem viaja, ou para aqueles que pretendem enviar/receber correio ou carga aérea.

Relativamente à Europa, e antes da liberalização, os transportes aéreos caracterizavam-se por um forte relacionamento entre as companhias aéreas e os próprios governos, na maioria das situações detentores exclusivos dos capitais destas empresas, também denominadas de «companhias de bandeira». Nesse período, e segundo Pinto (2010), o símbolo da bandeira constituía o elemento mais visível da identificação nacional, onde o

[15] Coltman, M. M. (1989). *Introduction to travel & tourism - An international approach.* New York: Van Nostrand Reinhold. In Teles, S. (2006). Fatores determinantes na definição da estratégia de uma companhia aérea. Dissertação apresentada ao Departamento de Turismo da Universidade da Madeira para obtenção do grau de mestre, orientada pela professora doutora Maria Manuela M. S. Sarmento Coelho, Funchal.

poder aéreo se materializava no aparelho, como símbolo evolutivo da tecnologia, e na bandeira nacional, que incorporava o poder e a soberania do Estado.

Assim, para reforçar ainda mais esta ligação entre o transporte aéreo e o Estado, "nos primeiros anos da aviação comercial, fazia parte do *habitus* da entrada de um avião no *táxi-way* de um país estrangeiro, a colocação das bandeiras do país de origem e do país visitado" (Pinto, 2010, p. 482). Esta realidade esteve patente desde o início da aviação comercial, onde os Estados se serviam das transportadoras aéreas para complementarem as suas ambições imperialistas de soberania, principalmente, como um meio eficaz para chegar aos seus domínios coloniais.

A nível nacional, e no domínio da soberania, a criação de uma companhia aérea que estabelecesse a ligação ao vasto Império Português era de extrema importância. "Todas as parcelas do vasto e cobiçado Império Português se unirão mais: a distância entre elas terá diminuído de mais de 80%. Assim, Moçambique ficará a 6 dias de viagem, Angola a 4, a Guiné a 2, etc.. Hoje de barco, levam-se 30 (?) dias para ir de Lisboa a Lourenço Marques." (Pinto, 2010, p. 354).

Acresce ainda que, nessa época a grande maioria das transportadoras aéreas constituía-se como propriedade dos próprios governos, também, por razões de defesa nacional e de *segurança*, ou seja, a qualquer momento e em caso de guerra os seus aparelhos poderiam ser requisitados pelo Estado para o desempenho de funções militares. Deste modo, os governos para além de disporem totalmente das companhias aéreas, também estabeleciam o *controlo* de todas as suas rotas. Por conseguinte, a nível intraeuropeu, foram estabelecidos acordos bilaterais entre diversos governos onde se determinava o *controlo* das entradas e a capacidade das rotas. Eram, igualmente negociados, os preços das tarifas sob os auspícios da IATA.

No continente europeu, e segundo Coutinho (2008), o Tratado de Roma celebrado em 1957, dotou a Europa de uma política comum de transportes que previa a eliminação das discriminações nacionais, acompanhada pela implementação de um conjunto de regras comuns aos vários Estados Membros. Contudo, e considerando o nível de especialidade e especificidade do transporte aéreo, associado à falta de técnicos habilitados, o Tratado nada referia sobre as orientações que poderiam ser seguidas neste importante meio de transporte. "E por isso, a aviação civil, durante cerca de três décadas, ficou de fora da construção europeia." (Coutinho, 2008, p. 208).

À luz desta realidade, continuou a vigorar o regime de acordos bilaterais entre Estados soberanos, já referido anteriormente, e posteriores acordos entre estes e as respetivas companhias de «aviação de bandeira», geralmente detidas e financiadas pelas entidades estatais. Ou seja, o transporte aéreo era gerido por princípios monopolistas, o que entrava em contradição com a abertura dos mercados à livre concorrência. "Deste modo, eram os Estados e as suas companhias de aviação que estabeleciam, a seu bel-prazer, as regras de exploração das capacidades disponíveis e, nalguns casos, da partilha das receitas obtidas nos respetivos percursos ou rotas." (Coutinho, 2008, p. 209).

Nesta perspetiva, e segundo o mesmo autor, foi precisamente por razões de caráter protecionista que se verificaram os maiores desvios nas condições de exploração das rotas aéreas no interior do continente europeu, com reflexos nefastos para todos os seus cidadãos. "Apenas como mero exemplo, diremos que era possível encontrar tarifas mais caras num determinado percurso intraeuropeu do que numa viagem transatlântica para os Estados Unidos da América." (Coutinho, 2008, p. 209). E, relativamente a Portugal, este autor lamenta que, ainda hoje, apesar da liberalização do transporte aéreo, existam situações de monopólio algo semelhantes, dando como exemplo a existência de "tarifas aéreas mais caras de Lisboa para o Porto e Regiões Autónomas, do que para algumas cidades europeias." (Coutinho, 2008, p. 209).

Finalmente, e segundo o Comunicado da Comissão das Comunidades Europeias (COM, 2002), após muitos anos de negociações associadas ao processo de desregulamentação na Europa, foram implementadas, de uma forma faseada, um conjunto de medidas que visavam, num primeiro momento, uma progressiva eliminação dos acordos bilaterais regulados pela Convenção de Chicago e, num segundo momento, a criação de um mercado interno europeu. Aliás, foram estas medidas que originaram o quadro jurídico comunitário que conduziu à liberalização do transporte aéreo, nomeadamente, através da regulação das regras de licenciamento e das normas aplicáveis às tarifas de passageiros, carga e correio aéreo. Contudo, só em 1 de abril de 1997 é que ficou concluído todo este processo que, segundo o COM (2002), possibilitou às transportadoras aéreas beneficiar de maior autonomia na fixação das tarifas e aceder a novas rotas anteriormente vedadas à concorrência.

O término deste processo transformou todas as companhias aéreas da Comunidade, independentemente do Estado-membro a que pertenciam, em transportadoras aéreas comunitárias, com direitos iguais de acesso a todo o mercado interno europeu e com responsabilidades iguais face à lei vigente. Estas novas medidas vieram permitir às

companhias aéreas existentes o livre acesso aos mercados anteriormente fechados, bem como o surgimento de novas transportadoras aéreas com base nestes novos princípios e regras.

4.1.2 A Rapidez na Indústria do Transporte Aéreo

Um outro fator de extrema importância no mundo da aviação, e que nunca poderá ser olvidado, tem a ver com a rapidez proporcionada pelo transporte aéreo, cada vez mais conotada com as expetativas das sociedades dos Estados modernos e desenvolvidos.

Porém, não é simples definir um conceito de rapidez no transporte aéreo que gere consensos entre profissionais da aviação civil. Contudo, apesar do vasto leque de vantagens que este meio de transporte oferece "a rapidez é a razão principal que leva os exportadores e importadores a utilizarem a via aérea, de modo a poderem competir nos mercados internacionais" (Coutinho, 2008, p. 110).

No entanto, a rapidez também pode resultar do número de rotas e da quantidade de concorrentes que operam num dado mercado, ou seja, segundo E6, o próprio processo de liberalização revelou que "mais concorrência e mais rotas resultaram em mais soluções (e muitas vezes mais baratas), menores tempos de rotação (escala), e consequentemente menores tempos entre as partidas e os destinos finais."

Mas, esta evolução do transporte aéreo no sentido da rapidez foi acontecendo ao longo do tempo, principalmente, através das grandes invenções e inovações que foram surgindo no campo da aviação, acompanhadas, ainda assim, de algumas inquietações ao nível da *segurança*. Nesta perspetiva, E1 sugere que "a rapidez e a *segurança* deverão ser equilibradas com a adoção de medidas de facilitação, as quais visam agilizar a operação da indústria do transporte aéreo, face às exigências das medidas de *segurança*" fazendo reparar que estas medida de *segurança* "estão em permanente mutação com vista a mitigar a *ameaça* e reduzir o *risco*."

Como consequência, segundo Pinto (2010), a compressão do espaço e do tempo aproximou a superfície terrestre em resultado da velocidade atingida pelo avião, consolidando a ideia de eficácia deste meio de transporte relativamente a todos os outros. Para este autor "o termo emigrou da *efficacitas* ou da virtude, no caso, da virtude de percorrer espaços em tempo reduzido até este momento não atingidos por qualquer outro meio de transporte." (Pinto, 2010, p. 230).

Quando se analisa a rapidez, não como um obstáculo à *segurança* da aviação civil, mas sim como um fator altamente positivo num mercado liberalizado e concorrencial, constata-se, conforme refere E2, que, "a rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo não se confunde com a «desregulamentação» vivida desde 1978 ", dado que não parece "que do ponto de vista da *Security* (combate a atos ilícitos) a rapidez tenha algum impacto negativo", antes pelo contrário, "a rapidez na aviação é vista como fator de qualidade."

Neste domínio, nunca será demais referir a importância da concorrência como uma espécie de combustível impulsionador da rapidez, porque, segundo E3, também ela "acelerou o ritmo das operações de *segurança* […] [e] ampliou os meios humanos e técnicos para se poder dar resposta em tempo útil, a uma maior afluência de passageiros, mercadorias e correio à indústria do transporte aéreo."

Assim sendo, e de acordo com E7, não se pode encarar a velocidade no transporte aéreo como uma vulnerabilidade, porque "genericamente a aviação já implica rapidez e os próprios processos de *controlo* de *segurança* a montante já estão preparados para dar resposta a essa mesma rapidez."

Já no campo da carga aérea, e seguindo o pensamento de Coutinho (2008), foi precisamente no início, quando os aviões iniciaram o transporte de carga e correio entre aeroportos, que a projeção da indústria da carga aérea se consolidou, apoiada na rapidez e na eficiência. À luz desta realidade "foi possível verificar que a indústria aeronáutica teve capacidade técnica e tecnológica para produzir aviões capazes de triplicar - nalguns casos até quadruplicar - a sua velocidade de cruzeiro." (Coutinho, 2008, p. 109).

Simultaneamente, as grandes companhias de aviação especializadas no transporte de correio e carga aérea foram promovendo a expansão das suas rotas através do desenvolvimento de novos métodos de trabalho assentes em novas tecnologias de manuseamento de cargas, por forma a reduzirem drasticamente as demoras de baldeação e encaminhamento das cargas que transportavam. Desta forma, criaram condições para acelerarem a rapidez entre a aceitação das encomendas/mercadorias e a sua entrega aos respetivos destinatários.

4.2 Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil

Conforme já referido anteriormente neste trabalho o transporte de passageiros correio e carga aérea, a nível global, foi grandemente beneficiado com o surgimento do avião, contudo, este benefício foi acompanhado de práticas criminosas associadas a atos de interferência ilícita praticados contra a *segurança* da aviação civil. Como tal, nunca será demais referir que foi a partir do momento em que a circulação de passageiros se tornou possível e acessível a todos os utilizadores, incluindo terroristas, que as *ameaças* à aviação se traduziram num grave problema de *segurança* mundial, que ainda persiste e terá de continuar a ser controlado.

À luz desta realidade, é cada vez maior o número de especialistas, incluindo E3, que defendem, que "o 11 de setembro de 2001 foi mais decisivo para a *segurança* da aviação civil, que a manutenção dos monopólios anteriores à liberalização." E para evitar futuros episódios semelhantes, segundo opinião do mesmo, "a *segurança* da aviação civil deverá ser cada vez mais partilhada por todos os intervenientes da chamada Cadeia Segura." Assim sendo, para que este processo se torne realmente efetivo "terá de haver um compromisso de preservação da *segurança* assumido por todos os intervenientes da Cadeia Segura, desde o primeiro até ao último."

Dito de outra forma, para E7, "a *segurança* tem de ser compreendida, interiorizada e posteriormente praticada por todos os intervenientes", pois só assim se poderá materializar em toda a sua plenitude o novo paradigma da *segurança* da aviação civil - o da chamada *Segurança* por Camadas. Por conseguinte, segundo E3, "a ideia chave deste modelo de *segurança*, é a de que, se uma camada é penetrada ou destruída, continuam a existir mais camadas que servem de barreiras protetoras", garantindo e preservando a *segurança* do transporte aéreo.

Porém, e para além destas interiorizações da *segurança*, extremamente importantes, o elevado grau de *ameaças* a que está sujeito o transporte aéreo obrigou a que todos os Estados-membros da UE tivessem o seu Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC). Neste aspeto, o desenvolvimento, implementação e manutenção do PNCQSAC deverá assegurar e consolidar o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) do próprio país.

Como tal, o PNCQSAC (2012), visa promover e garantir o cumprimento da regulamentação da aviação civil, determinando um grau de *controlo* de qualidade de *segurança* razoável e extensível a todas as entidades envolvidas.

O PNCQSAC (2012) refere, também, que a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC) é responsável pela implementação das políticas e dos procedimentos relativos à condução de investigações, inspeções, auditorias de *segurança* e testes de *segurança*, através do PNCQSAC.

Neste domínio, e segundo o PNCQSAC (2012), a ANSAC, deverá:

- Acompanhar o cumprimento e implementação do PNSAC, tendo sempre presente o tipo e a natureza das operações, o nível de *ameaça*, estado da implementação e outros elementos que possam necessitar de uma monitorização mais continuada;
- Elaborar relatório anual a enviar à Comissão Europeia, onde constam as medidas tomadas e as ações praticadas no âmbito da *segurança* da aviação civil, tendo em vista o cumprimento do acervo normativo nacional e comunitário. Simultaneamente, deverá enviar um ponto de situação, em forma de relatório sobre a *segurança* dos aeroportos e aeródromos nacionais;
- Comunicar à Comissão e aos auditores as melhores práticas relativamente aos programas de *controlo* de qualidade e as metodologias para a realização de auditorias;
- Nos termos do Anexo 17 sobre a Convenção da Aviação Civil Internacional, deverá informar a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) sobre as diferenças identificadas no âmbito das normas da *segurança* da aviação civil, nos termos do artigo 83º da Convenção sobre a aviação internacional;
- Dar apoio a todas as organizações internacionais das quais Portugal seja Estado membro ou contratante, no âmbito das atividades de *controlo* da conformidade efetuadas por essas organizações.

Nesta perspetiva, será possível, através das auditorias e inspeções ao cumprimento dos requisitos técnicos e legais em vigor, identificar e avaliar o grau de cumprimento da qualidade da *segurança* praticada pelas entidades/organizações auditadas.

Assim, todas as instituições e organizações ligadas à aviação civil - expedidores avençados, transportadores, expedidores conhecidos, agentes reconhecidos, *handlers* e

companhias aéreas - têm de ter um programa de *segurança* para a sua atividade e para as suas instalações.

4.2.1 Controlo da Conformidade da Segurança da Aviação Civil

As atividades de *controlo* da conformidade da segurança da aviação civil são executadas de acordo com o PNCQSAC (2012) e realizadas de forma sucessiva e proporcional, relativamente às correções de falhas e às medidas de execução. Como tal, deverão obedecer à seguinte sequência de etapas:

- Aconselhamento e recomendações;
- Advertências formais;
- Imposições;
- Penas administrativas e ações judiciais.

Contudo, a ANSAC pode suprimir uma ou várias destas etapas, principalmente, no caso de as deficiências serem graves ou reincidentes.

Nesta perspetiva, para medir o nível de cumprimento das medidas de *segurança* exigidas pelos normativos nacional, comunitário e internacional, é utilizada uma classificação que obedece aos seguintes graus de conformidade:

- Cumpre inteiramente;
- Cumpre, mas melhorias são recomendáveis;
- Não cumpre;
- Não cumpre, com insuficiências graves;
- Não aplicável;
- Não confirmado.

Segundo o PNCQSAC (2012), através das auditorias à *segurança* da aviação civil a ANSAC averigua se as instituições/organizações ligadas à aviação civil, incluindo os Correios, estão a cumprir ou não com os normativos de *controlo* da *segurança*. Para dar resposta a esta exigência o diretor do Gabinete de Facilitação e Segurança tem de definir e aprovar um plano de auditorias.

Neste contexto, uma auditoria pode ser entendida como uma diligência/ procedimento para constatar até que ponto os requisitos técnicos e legais estão a ser

cumpridos. As auditorias são efetuadas por auditores/inspetores especialistas para desenvolverem atividades da conformidade da *segurança* a nível nacional em nome da respetiva autoridade competente.

Durante as auditorias, são delegados nos auditores/inspetores um conjunto de poderes associados ao exercício das suas funções, de modo a poderem lidar com situações de *ameaças* iminentes à *segurança* da aviação. Como tal, tais poderes poderão incluir a detenção de aeronaves, bem como a suspensão de documentação de aviação. Contudo, a ANSAC alerta que, os inspetores/auditores deverão usar do bom senso para lidarem com situações em que o fator principal está associado à *segurança* de pessoas e bens.

Embora um auditor/inspetor não deva permitir que subsista, depois de identificada, qualquer *ameaça* à *segurança*, é importante que a entidade ou organização visada seja alertada para os factos concretos e que lhe seja proporcionada a possibilidade de resolver a situação voluntariamente.

Deste modo, e em sintonia com o PNCQSAC (2012), o tipo de auditoria é estabelecido pela respetiva finalidade, podendo comportar os seguintes modelos:

- Auditoria de certificação: acontece sempre que uma entidade ou organização solicite à ANSAC o processo de certificação, para confirmação do cumprimento dos requisitos legais;
- Auditoria complementar: é efetuada sempre que se verifiquem modificações nos requisitos de certificação iniciais, mais precisamente, antes de ser autorizada uma nova competência a uma determinada entidade ou organização;
- Auditoria de rotina: é efetuada com a intenção de avaliar a rotina dos procedimentos de *segurança* de uma entidade ou organização relativamente ao exigido pelos normativos legais em vigor;
- Auditoria específica: visa aferir, em determinado momento, questões específicas de *segurança*, que não estejam associadas aos motivos que originaram auditorias de certificação, rotina ou complementar.

O tipo de ações de *controlo* da conformidade é estabelecido pelos respetivos objetivos e âmbito e poderá incluir as seguintes categorias:

- Auditoria à *segurança*: conforme já referido anteriormente, é uma verificação aprofundada de todas as medidas e procedimentos de *segurança*, visando

determinar se estão a ser cumpridos todos os requisitos que fazem parte do acervo normativo nacional, comunitário e internacional. Neste contexto, as auditorias à *segurança* deverão ser sempre anunciadas às instituições ou organizações visadas;

- Inspeção: consiste na verificação da implementação de um ou mais elementos específicos - medidas e procedimentos de *segurança* - por forma a determinar a eficiência dos meios utilizados. Uma inspeção poderá ser anunciada ou não;
- Investigação: é o apuramento de um facto relevante para a *segurança* da aviação civil ou de qualquer outro incidente de *segurança*, através da qual se procura explicar a sua causa, com o objetivo de evitar futuras repetições. As conclusões das ações de investigação poderão dar origem a processos judiciais;
- Inquérito: é um balanço das operações tendo em vista determinar as necessidades de medidas complementares de *segurança*. Inclui a identificação de zonas cinzentas e vulneráveis, que poderão facilitar a prática de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil. Neste contexto, deverá recorrer-se ao uso de medidas de proteção compensatórias e proporcionais ao grau de *ameaça* identificado;
- Teste: consiste na avaliação da *performance* da *segurança* mediante a simulação de um ou mais atos de interferência ilícita, através dos quais é possível testar a eficácia das medidas de *segurança* implementadas.

Assim, e em conformidade com as normas vigentes, os testes podem abranger os seguintes controlos de *segurança*: rastreio de passageiros e bagagem de cabina; rastreio de bagagem do porão; rastreio da carga e correio; rastreio do pessoal e objetos transportados; *controlo* de acessos a zonas restritas de *segurança*; proteção de bagagem de porão; proteção da carga e do correio; e finalmente, proteção das aeronaves.

O *controlo* da conformidade da *segurança* depende muito da gravidade das *ameaças*, da natureza e do tipo das operações, do grau de aplicação, e finalmente, dos resultados do *controlo* interno à qualidade efetuado pelas entidades ou organizações abrangidas.

Os Correios, na qualidade de agentes reconhecidos, estão sujeitos aos controlos da conformidade da *segurança*, pelo menos uma vez em cada cinco anos, para verificação/confirmação do cumprimento de todos os requisitos de *segurança* exigidos, conforme Regulamento (CE) nº 300/2008, de 11 de março e dos seus atos de execução.

Todas estas auditorias implicam sempre a realização de um relatório final, ou seja, um documento que resume os resultados da auditoria, incluindo, quando aplicável, as ações corretivas efetuadas em relação aos registos de resultados emitidos durante a auditoria. Como tal, o relatório deverá ser uma descrição factual da auditoria e nunca poderá incluir afirmações, sugestões ou recomendações subjetivas.

4.2.2 Controlo de Correio e Carga Aérea

O correio e a carga aérea estão sujeitos a um *controlo* ou rastreio antes de serem introduzidos nos porões dos aviões. Este *controlo* visa, através da aplicação de meios técnicos e humanos, identificar artigos perigosos e proibidos na aviação civil, não permitido que os mesmos ponham em *risco* a vida humana, as aeronaves e os próprios aeroportos.

Porém, a *segurança* da aviação civil nunca alcançaria a eficácia se não se apoiasse em regras de *controlo* capazes de dissipar incertezas, *perigos* e *ameaças*. Na opinião de E1, essas regras "assentam na responsabilização securitária dos vários intervenientes na cadeia segura, na correta aplicação dos *controlos* de *segurança*, na adequação dos métodos de rastreio à natureza da carga e correio, e na adequada formação de todas as pessoas envolvidas nessa cadeia segura." Salientando ainda que "só o devido encadeamento destes pressupostos pode garantir a *segurança* do transporte aéreo."

Nesta perspetiva, é reconhecido pelos especialistas, nomeadamente E7, que os métodos de *controlo* aplicados às remessas de correio e carga aérea são mais que suficientes, no entanto, "terá de haver é uma consciência de *segurança* em toda a linha operacional, caso contrário os métodos perderão toda a sua eficácia."

Contudo, o Regulamento (UE) 185/2010, de 4 de março, no ponto 6.2.1 (Anexo IV) refere, que os meios utilizados no rastreio de carga e correio deverão ser os mais adequados para a deteção de artigos proibidos, tendo em consideração a natureza das remessas. Devem, igualmente, ser suficientemente fiáveis garantindo que a remessa não contém artigos proibidos escondidos. Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir certificar-se de que a remessa não contém objetos proibidos, deverá submetê-la a novo rastreio até obter um resultado satisfatório

Neste domínio, os métodos de rastreio permitidos pela Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) para a carga e correio aéreo – que consta na Decisão C(2010)774, de 13 de Abril - são os seguintes:

a) Revista manual;
b) Controlo visual;
c) Raios X;
d) Equipamento de deteção de metais;
e) Sistema de deteção de explosivos;
f) Equipamento de deteção de vestígio de explosivos;
g) Cães detetores de explosivos.

O Regulamento (UE) nº 185/2010, de 4 de março, no seu artigo 6.1 (Ver Anexo IV), no que diz respeito aos *controlos* de *segurança*, refere que toda a carga e correio aéreo deverão ser controlados/rastreados por um Agente Reconhecido, antes de serem carregados nas respetivas aeronaves, exceto se:

a) A remessa já tiver sido submetida a *controlos* de *segurança*, obrigatórios, por um Agente Reconhecido e protegida de interferências não autorizadas até ao respetivo carregamento;

b) A remessa já tiver sido submetida aos *controlos* de *segurança* por um Expedidor Conhecido e protegida de interferências não autorizadas até ao seu carregamento;

c) A remessa tiver sido submetida aos *controlos* de *segurança* por um Expedidor Avençado e protegida de interferências não autorizadas até ao respetivo carregamento, desde que, não seja transportada em aeronave de passageiros;

d) A remessa estiver isenta de rastreio e tiver sido protegida de interferências não autorizadas desde a sua identificação como carga aérea ou correio aéreo, até ao respetivo carregamento.

Este mesmo regulamento refere ainda, no ponto 6.0.2, que são considerados artigos proibidos nas remessas de carga e correio aéreo, todos os engenhos explosivos ou incendiários que não sejam transportados em conformidade com as regras de *segurança* aplicáveis. Acrescenta, também, no ponto 6.1.2 que, se existirem razões para suspeitar que uma remessa que já foi sujeita aos *controlos* de *segurança* foi adulterada ou indevidamente protegida de interferências não autorizadas, desde o momento em que esses *controlos* foram efetuados, a mesma deverá ser novamente rastreada por um Agente Reconhecido, antes de ser introduzida nos porões das aeronaves. As remessas que aparentarem ter sido adulteradas de forma significativa ou que sejam suspeitas, serão tratadas como carga ou correio de alto risco, em conformidade com o ponto 6.7 deste mesmo regulamento.

Assim, pelo grau de responsabilidade que têm, todas as pessoas recrutadas para executar ou para serem responsáveis pela execução de rastreios, *controlos* de acessos ou de outros *controlos* de *segurança* da aviação civil, deverão ter concluído com êxito o respetivo processo de recrutamento e formação, antes de serem autorizadas a executar *controlos* de *segurança* sem supervisão.

Conclusão

O transporte aéreo continuará a ser um alvo de eleição para a prática de atos terroristas associados a campanhas de terror e violência. Porém, conforme já foi referido anteriormente, as *ameaças* não provêm única e exclusivamente de armas comuns, tais como navalhas ou pistolas, ou, ainda, improvisadas, como facas das refeições ou objetos metálicos da bagagem de mão..., mas sim, e tendencialmente, de armas químicas, bacteriológicas e radioativas, que, sem um *controlo* eficaz, muito facilmente se alastrariam pelo mundo através do correio aéreo, criando um sério problema de *segurança* mundial.

Perante este novo quadro mundial de *ameaças* à aviação civil, também os CTT se têm deparado com vários desafios no domínio da *segurança/controlo* do correio aéreo, tendo necessidade de, não só a alterar alguns procedimentos, mas também de investir em equipamentos de *segurança*, de modo a evitar que objetos proibidos sejam introduzidos no circuito postal aéreo, pondo em perigo passageiros, aeronaves, aeroportos e até mesmo, em casos de contaminação, cidades inteiras.

Tendo em conta esta problemática, o nosso trabalho de investigação empírica teoricamente orientado, permitiu identificar os elementos chave para a constituição das respostas às hipóteses formuladas, bem como às respetivas perguntas de investigação levantadas. Feita a revisão da bibliografia e posterior análise de conteúdo das entrevistas, chega-se às seguintes conclusões. Quanto à hipótese 1, "a rapidez imprimida ao transporte aéreo de correio e carga fragilizou a *segurança* desse mesmo transporte", encontrou-se como resposta a não veracidade desta hipótese, ou seja, a rapidez no transporte aéreo é vista como um fator extremamente positivo. Quanto mais rápido for um transporte, mais procurado e valorizado se tornará - a rapidez na aviação é vista como um fator de qualidade. Por outro lado, a rapidez obrigou ao redimensionamento dos meios técnicos e humanos afetos aos *controlos* de *segurança*, cada vez mais assentes nas novas tecnologias, visando uma maior afluência de correio e carga aérea à indústria do transporte aéreo, portanto, uma mais-valia para a *segurança* da aviação civil.

Relativamente à hipótese 2, "a liberalização incutiu maior rapidez e maior *segurança* ao transporte aéreo", confirma-se a sua veracidade. A liberalização incutiu maior concorrência ao transporte aéreo e por essa via um maior número de voos e de operadores, que se

materializou em maior renovação e modernização das frotas, com efeitos muito positivos na *performance* da rapidez e na *segurança* do transporte aéreo. Porém, a liberalização também obrigou à criação de mais regras e maior disciplina nos *controlos*, o que acabou por proporcionar uma maior *segurança* a toda a cadeia operativa aérea.

No que concerne à pergunta secundária 1, "a urgência exigida ao transporte aéreo de correio e carga tornará a *segurança* mais vulnerável?", verificou-se que, quando se iniciou esta investigação tudo indicava que a urgência no transporte aéreo seria uma grave *ameaça* à *segurança* da aviação civil, o que posteriormente se revelou ser falso. A urgência no transporte aéreo de correio e carga tem sido acompanhada de grandes investimentos em meios humanos - com mais elementos e maior exigência formativa - e em melhores ferramentas de *controlo* de *segurança*, nomeadamente, novos equipamentos de raios x - *dual view* - e novos sistemas de deteção de explosivos para melhorar, ainda mais, o *controlo* das remessas a enviar para as aeronaves.

No que respeita à pergunta secundária 2, "será que a liberalização influenciou a rapidez e a *segurança* do transporte aéreo?". Aferiu-se que a liberalização do transporte aéreo foi extremamente positiva quer em temos de rapidez quer em termos de *segurança*, ou seja, ela trouxe maior concorrência à indústria do transporte aéreo e por essa via maior rapidez e maior *segurança* à aviação civil, através de *controlos* mais rigorosos exigentes e regulamentados.

Para a pergunta central, "face à velocidade promovida pela necessidade de comunicação rápida e pela liberalização do transporte aéreo de correio e carga, será que as medidas de *controlo* são suficientes para garantir a *segurança* desse mesmo transporte?". Tudo indica que sim. A própria rapidez no transporte aéreo obrigou ao redimensionamento dos meios técnicos e humanos afetos aos *controlos* de *segurança*. A criação da cadeia segura - *security supply chain* -, apoiada e reforçada com novos métodos de rastreio e *controlos* de *segurança* no âmbito do correio e carga aérea, veio reforçar ainda mais a *segurança* do transporte aéreo. Porém, a complexidade da logística associada ao transporte de correspondência e mercadorias por avião implicou uma robusta sustentação de regras tendentes a assegurar que o correio e a carga aérea poderiam ser transportados com total confiança e *segurança*, tanto em voos de passageiros como em voos de carga.

Por outro lado, as regras de *segurança* aplicadas ao *controlo* do correio aéreo assentam na responsabilização securitária de todos os elementos envolvidos; na adequada e eficaz aplicação dos *controlos* de *segurança*; na adaptação dos processos de rastreio à

especificidade do correio aéreo; e, por último, no ajustado treino e formação de todos os trabalhadores envolvidos no ciclo operativo do correio aéreo.

Acresce ainda, que a existência da cadeia segura - parte integrante do novo paradigma de *segurança* da aviação civil - garante ao transporte aéreo uma espécie de *segurança* por camadas, ou seja, para além de envolver o *controlo* de passageiros, provisões de bordo, bagagem, etc., também envolve o *controlo* do correio aéreo. A grande vantagem deste modelo de *segurança* é a de que, se uma camada for penetrada ou destruída, ainda existem mais camadas protetoras que continuam a proteger a *segurança* do transporte aéreo.

Ainda assim, garantir uma *segurança* a 100% ou atingir a chamada tolerância zero, parece ser uma missão impossível. No entanto, tudo indica que os Correios estão cada vez mais próximo deste objetivo.

Contudo, alguns especialistas estão convictos que os métodos de *segurança* aplicados ao rastreio de correio e carga aérea ainda poderão evoluir mais, apesar de reconhecerem que os *controlos* atuais já são muito bons. Por outro lado, também alertam para o facto do *controlo* de *segurança* de correio e carga aérea ser mais passível de falhas humanas, quando comparado com o rastreio de passageiros ou de bagagem. Isto, segundo os mesmos, deve-se ao facto de o processo de *controlo* de correio e carga ser muito mais longo e envolver uma cadeia de intervenientes extremamente numerosa.

Bibliografia

Livros e Revistas científicas

Adam, B., & Loon, V. J. (2000). Introduction: repositioning risk; the challenge for social theory. In B. Adam, U. Beck, & J. Loon (ed.). *The Risk Society and Beyond. Critical Issues for Social Theory*. London: Sage.

Almeida, J., & Pinto, J. (1990). *A investigação nas ciências sociais* (4ª ed.). Lisboa: Editorial Presença.

Almeida, C. (2012). *Aeroportos hub, spoke e bases operacionais. Revisão de conceitos.* Artigo apresentado no XII Congresso Panamericano de Escolas de Hotelaria, Turismo e Gastronomia, Brasil. Acedido em 10 de junho de 2013. Disponível em http://www.academia.edu/2005551/AEROPORTOS_HUB_SPOKE_E_BASES_OPERACIONAIS._REVISAO_DE_CONCEITOS

Almeida, C. & Costa, C. (2012). A operação das companhias aéreas de baixo custo na Europa. O caso da Ryanair. *Revista Turismo & Desenvolvimento,* Vol. 17/18, Universidade de Aveiro, Aveiro. Acedido em 10 de junho de 2013 em http://www.academia.edu/

Areosa, J. (2010, junho/dezembro). O risco nas ciências sociais: uma visão crítica ao paradigma dominante. *Revista Angolana de Sociologia*, nº 5 e 6. Acedido em 1 de junho de 2013. Disponível em http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/16117/1/Jo%C3%A3o%20Areosa%20O%20risco%20nas%20ciencias%20sociais.pdf

Areosa, J. (2008) O risco no âmbito da teoria social. In VI Congresso Português de Sociologia. *Mundos Sociais Saberes e Práticas*. Universidade Nova de Lisboa. Acedido em 1 de junho de 2013 em http:/www. aps.pt/VI congresso/pdfs/323.pdf

Areosa, J. (2005). A hegemonia contemporânea dos «novos riscos». In Guedes Soares et al. (Eds). *Análise e gestão de riscos, segurança e fiabilidade*. Lisboa: Edições Salamandra.

Barata, J. (2003). *Elogio do Selo*. Lisboa: Edição do Clube do Colecionador dos Correios.

Barata, J. (1995). *Correios, sinais do passado*. Lisboa: Fundação das Comunicações.

Beck, U. (2002, 19 de fevereiro). O Estado cosmopolita. Para uma utopia realista In Eurozine. Eurozine Articles. Acedido em 27 de dezembro de 2012. Disponível em http://www.eurozine.com/pdf/2002-01-30-beck-pt.pdf

Beck, U. (1992). *Risk society. Towards a new modernity*. London: Sage.

Berger, P., & Luckmann, T. (2010). *A construção social da realidade* (3ª ed.). Lisboa: Dinalivro.

Bernoux, P. (1995). *La sociologie des entreprises*. Paris: Seuil.

Bernoux, P. (1985). *La sociologie des organisations*. Paris: Seuil.

Borron, J. (1988). *A filosofia e as ciências métodos e processos*. Lisboa: Silvas, CRL.

Bourdieu, P. (1996). *Razões práticas sobre a teoria de ação*. Campinas: Papirus.

Bourdieu, P., Chamboredon, J. & Passeron, J. (1999). *Oficio de sociólogo metodologia da pesquisa na sociologia* (7ª ed.). Petrópolis: Editora Vozes.

Cardoso, E. (2001). *História dos correios em Portugal em datas e ilustrada.* Lisboa: Gráfica 2000.

Carmo, H., & Ferreira, M. (1998). *Metodologia da investigação. Guia para auto-aprendizagem*. Lisboa: Universidade Aberta.

Castells, M. (2007). *A era da informação: economia, sociedade e cultura - o fim do milénio*. Lisboa: Fundação C. Gulbenkian.

Chiapello, E. (1996). Les tipologies des modes de contrôle et leurs facteurs de contingence:un essai d´organisation de la literature *Comptabilité-Contrôle-Audit,* Tome 2, Vol. 2, 51-74. Acedido em 2 de abril de 2013. Disponível em http://www.cairn. info/resume.php?ID_ARTICLE=CCA_022_0051

Comunicado da Comissão das Comunidades Europeias [COM]. (2002, 19 de novembro). *Comunicação da Comissão sobre as consequências dos acórdãos do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 5 de Novembro de 2002, para a política europeia de transporte aéreo.* Comunicação apresentada na Comissão das Comunidades Europeias, Bruxelas, Bélgica. Acedido em 12 de junho de 2013. Disponível em http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri= COM: 2002:0649:FIN: PT: PDF

Conselho Económico e Social [CES]. (2008). *Os Serviços de interesse geral (Parte II – Transportes).* Lisboa. Atividade. Pareceres. Acedido em 26 de junho de 2013. Disponível em http://www.ces.pt/download/619/ServInterGeral_PII.pdf

Corrêa, P. (1965). *Gago Coutinho. Percussor da navegação aérea*. Lisboa: Edição do autor.

Correios de Portugal, SA. [CTT]. (2012). *Relatório e contas - 1º semestre*. Lisboa: CTT. Acedido em 30 de março de 2013. Disponível em http://www.ctt.pt/ fectt/export/download/grupoctt/infofin/Relatorio_e_Contas_1Sem_2012.pdf

Correios de Portugal, SA. [CTT]. (2012). *Relatório de Sustentabilidade*. Lisboa: CTT.

Costa, M. G. (2009). *Modernidade, segurança e processo normativo - uma análise sociológica na aviação civil*. Lisboa: Centro de Pesquisa e Estudos Sociais da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

Courpasson, D. (2000). *Managerial strategies of domination – power in soft bureaucracies*. Paris: PUF.

Coutinho, J. P. (2008). *Transporte aéreo exportação e aeroportos*. Lisboa: Cargo Edições Lda.

Couto, A. (1988). *Elementos de estratégia: apontamentos para um curso.* (Vol. I). Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.

Covello, V., & Merkhofer, M. (1993). *Risk assessment methods, approaches for assessing health and environmental risks*. New York: Plenum Press.

Crozier, M., & Friedberg, E. (1977). *L´acteur et le système*. Paris: Editions du Seuil.

Douglas, M., & Wildavsky, A. B. (1982). *Risk and culture: An essay on the selection of technical and environmental dangers*. Berkeley: University of California Press.

Duque, R. S. (2012). Aviação civil e segurança internacional. *Working paper #8,* Lisboa. Acedido em 20 de junho de 2013. Disponível em www.observatoriopolitico.pt

Etzioni, A. (1965). Organizational control structure. In March, J. (ed.). *Handbook of organizations*. Chicago: Rand McNally and Company.

Fernandes, S., Leal, G. & Matos, R. (2003*).* Novos modelos organizacionais e repercussões na gestão dos recursos humanos: estudo de caso em Salvador da Baía. *Revista Eletrônica de Ciência Administrativa (RECAM)*, 2 (1). Acedido em 25 de fevereiro de 2013. Disponível em http://revistas.facecla.com.br/index.php/recadm/article/view/445/343

Fortin, M. (1999). *O Processo de investigação: da concepção à realização*. Loures: Lusociência.

Foucault, M. (2008). *Segurança, território, população: curso dado no Collège de France (1977-1978)*. São Paulo: Martins Fontes.

Gibbs, J. P. (1990). *Norms, deviance and social control: Conceptual matters.* New York: Elsevier.

Giddens, A. (2010). *O mundo na era da globalização* (7ª ed.). Lisboa: Editorial Presença.

Giddens, A. (1998). *As consequências da modernidade*. Oeiras: Celta Editora.

Gil, A. (1999). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Editora Atlas S. A.

Guerra, I. (2006). *Pesquisa qualitativa e análise de conteúdo, sentidos e formas de uso*. Lisboa: Principia.

Hodgson, G. (1998). The approach of institutional economics. *Journal of Economic Literature*, 36 (1), 166-192. Acedido em 10 de junho de 2013. Disponível em http://www.proglocode.unam.mx/system/files/Hogdson_The%20Approach%20of%20Institutional%20Economics.pdf

International Air Transport Association [IATA]. (2013). *Dangerous goods regulations (54th edition)*. Montreal: IATA.

Instituto Nacional de Aviação Civil [INAC]. (2012). *Programa nacional de controlo de qualidade da segurança da aviação civil*. Lisboa: INAC. Acedido em 10 de abril 20 de 2013. Disponível em http://www.inac.pt/SiteCollectionDocuments/Facilitacao_Seguranca/PNCQSAC_DEZ12.pdf

Lapa, A. (1928). *Aviação portuguesa.* Lisboa: Libânio da Silva.

Lebas, M. (1980). *Toward a theory of management control: organizational process, information economics, and behavioral approaches.* Jouy-en-Josas: Cahiers de Recherche HEC.

Luhmann, N. (1993). *Risk: a sociological theory*. New York: Aldine de Gruyter.

Notaer. (2011). *Correio aéreo nacional - A saga dos "bandeirantes do ar" que há 80 anos começaram a integrar o país.* Brasília: Aquarius Gráfica e Editora.

Nunes, F. (2004). *Segurança internacional os princípios idealistas e a lógica realista*. Lisboa: Editora Prefácio.

Pereira, H. (1967). *Alguns apontamentos sobre a nossa aviação naval*. Lisboa: Clube Militar Naval.

Pereira, P. (2005). *Os Correios Portugueses entre 1853-1900*. Lisboa: Gráfica 2000.

Perrow, C. (1999). *Normal accidents: living with high-risk technologies*. New Jersey: Princeton University Press.

Perrow, C. (1986). *Complex organizations - a critical essay*. New York: McGraw Hill.

Pinto, M. S. (2011). *Segurança, perspetivas para uma sociologia da ação*. Lisboa: Coisas de Ler.

Pinto, M. S. (2010). *Transporte aéreo e poder político - sob o signo do império*. Lisboa: Coisas de Ler.

Poulantzas, N. (1986). *Poder político e classes sociais*. São Paulo: Martins Fontes.

Quivy, R., & Campenhoudt, L.V. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.

Sainsaulieu, R. (1990). *L'Entreprise Une Affaire de Société* (1ª ed.). Paris: Presses de Sciences Politiques.

Sainsaulieu, R. (1988). *L'identité au travail*. Paris: Presse de la Fondation Nationale des Sciences Politiques.

Sainsaulieu, R. (1987). *Sociologie de l'organisation et de l'entreprise*. Paris: Presse de la Fondation Nationale des Sciences Politiques.

Santos, A. (2002). *Antropologia geral etnografia, etnologia, antropologia social*. Lisboa: Universidade Aberta.

Schumpeter, J. A. (1997). *Teoria do Desenvolvimento Económico*. São Paulo: Editora Nova Cultura Lda.

Shérif, M. (1965). *The psychology of social norms*. New York: Octagon Books, Inc.

Shérif, M. (1936). *The psychology of social norms*. New York: Harper & Brothers.

Silva, R. C. (2003). Controle organizacional, cultural e liderança: evolução, transformações e perspetivas. *RAP Rio de Janeiro*, 37(4), 797-816. Acedido em 21 de junho de 2013. Disponível em http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/6502/5086

Smith, P. (2000). *Transnational security threats and state survival: a role for the military*. Parameters: Autumm.

Solé, A. (1996). *La décision: production de possibles et d´impossibles. In: Traité d´ergonomie. Ouvrage collectif*. Paris: Editions Octares Entreprises.

Steele, R. (2002). *The new craft of intelligence: achieving asymmetric advantage in the face of nontraditional threats*. Carlisle: United States Army War College.

Tannenbaum, A. (1968). *Control in organizations*. New York: McGraw Hill.

Teles, S. (2006). Factores determinantes na definição da estratégia de uma companhia aérea. Dissertação apresentada ao Departamento de Turismo da Universidade da Madeira para obtenção do grau de mestre, orientada pela professora doutora Maria Manuela M. S. Sarmento Coelho, Funchal. Acedido em 9 de junho de 2013. Disponível em http://www.uma.pt/

Turner, B., & Pidgeon, N. (1997). *Man-made disaster*. Oxford: Butterworth-Heinemann.

Turner, J. C. (1999). Social norms. In A. Manstead, & M. Hewstone. *The_Blackwell Encyclopedia of Social Psychology* (3ª Ed.). Maiden: Blackwell.

Tzu, S. (2009). *A arte da guerra* (1ª ed.). Lisboa: Edições Sílabo.

Viana, R. (2003). *O Conceito de segurança alargada e o seu impacto nas missões e organização das Forças Armadas*. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.

Weber, M. (1991). *Economia e sociedade*. Brasília: UNB Editora.

Weber, M. (1979). *Ensaios de sociologia*. Rio de Janeiro: Ed. Guanabara.

Legislação consultada

Convenção de Varsóvia de 12 de outubro de 1929, relativa à unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional.

Constituição da República Portuguesa, revisão de 2005. Lisboa: *Quid Juris?* Sociedade Editorial Lda.

Decreto-Lei nº 176/88 de 18 de maio. Diário da República nº 115/88 - I Série. Regulamento do Serviço Público de Correios. Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Decreto-Lei nº 322/98 de 28 de outubro. Diário da República nº 249/98 - I Série A. Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Diretiva nº 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro, relativa às regras comuns para o desenvolvimento do mercado interno dos serviços postais comunitários e melhoria da qualidade de serviço, *Jornal Oficial da União Europeia*, L 15, 14-25

Diretiva nº 2008/6/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro, que altera a Diretiva nº97/67/CE no respeitante à plena realização do mercado interno dos serviços postais da Comunidade, *Jornal Oficial da União Europeia*, L 52, 3

International Civil Aviation Organization [ICAO]. (2011). *Annex 9 - Facilitation* (13ª ed.). Montréal: ICAO

Lei nº 17/2012 de 26 de abril. Diário da República nº 82/12 - 1ª Série. Assembleia da República.

Protocol to amend the Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 october 1929, done at the Hague on 28 september 1955.

Regulamento (CE) nº 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) nº 2320/2002, *Jornal Oficial da União Europeia*, L 97, 72-84

Regulamento (CE) nº 272/2009, da Comissão, de 2 de abril, que complementa as normas de base comuns para a proteção da aviação civil definidas no Anexo ao Regulamento (CE) nº 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho. *Jornal Oficial da União Europeia*, L 91, 7-13

Regulamento (UE) nº 185/2010 da Comissão, de 4 de março, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre segurança da aviação. *Jornal Oficial da União Europeia*, L 55, 1-55

Regulamento nº 500/2012 de 18 de dezembro. Transporte aéreo de mercadorias perigosas. Diário da República nº 244 - 2.ª série. Instituto Nacional da Aviação Civil.

Sítios da Internet Visitados

ANA, Aeroportos de Portugal. http://www.ana.pt/pt-PT/Paginas/Homepage.aspx, consultado em 4 de janeiro de 2013

Autoridade Nacional de Comunicações [ANACOM]. http://www.anacom.pt/, consultado em 13 de junho de 2013

Correios de Portugal, SA [CTT]. http://www.ctt.pt/fectt/wcmservlet/ctt/landingpage.html, consultado de janeiro a agosto de 2013

European Civil Aviation Conference [ECAC ou CEAC]. https://www.ecac-ceac.org/, consultado em dezembro de 2012

Groundforce Portugal. www.groundforce.pt/ ,consultado em 20 de fevereiro de 2013

Instituto Nacional de Aviação Civil [INAC]. http://www.inac.pt/vPT/Generico/Paginas/Homepage00.aspx, consultado de janeiro a agosto de 2013

International Air Transport Association [IATA]. http://www.iata.org/Pages/default.aspx, consultado em dezembro de 2012

International Civil Aviation Organization [ICAO]. http://www.icao.int/Pages/default.aspx, consultado em novembro de 2012

Portway, handing de Portugal, SA. www.portway.pt/, consultado em 22 de fevereiro de 2013

Prosegur, Portugal. www.prosegur.pt, consultado em 27 de março de 2013

Universal Postal Union [UPU]. http://www.upu.int/en.html, consultado de janeiro a agosto de 2013

Outras Fontes

Apontamentos colhidos nas aulas de Seminário de investigação/acompanhamento, lecionadas na ULHT pelo Professor Doutor Manuel Serafim Fontes Santos Pinto, no período de novembro de 2012 a julho de 2013.

Glossário

Terminologia utilizada na segurança da aviação civil

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, aprovados pela ANSAC e cujos dados constam da base de dados comunitária de Agentes Reconhecidos e Expedidores Conhecidos.

Aprovisionamento – Artigos prontos para consumo ou venda a bordo duma aeronave durante o voo.

Área de Carga – Todo o espaço e instalações destinadas ao manuseamento da carga, incluindo plataformas, edifícios de carga e armazéns e parques de estacionamento de viaturas.

Área Esterilizada – Área que foi submetida a procedimentos de inspeção e sujeita a controlos de segurança, para garantir que não existe nenhum dispositivo ou objeto que possa ser utilizado para a prática de atos de interferência ilícita.

Área Pública – Área à qual o público tem acesso sem restrições, destinada a movimentação e permanência de pessoas.

Área Reservada – Todas as áreas de um aeroporto ou instalação de navegação aérea em que o acesso e permanência são condicionados.

Artigo Proibido – Objeto suscetível de servir para praticar atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legislativas e regulamentares em vigor.

Artigos proibidos na carga – Consideram-se artigos proibidos nas remessas de carga, os engenhos explosivos e incendiários montados que não sejam transportados de acordo com as regras de segurança aplicáveis.

Artigos proibidos no correio – Consideram-se artigos proibidos nas remessas de correio, os engenhos explosivos e incendiários, montados ou não, e os respetivos componentes.

Assistência em escala – Serviços prestados num aeroporto a um utilizador, tal como descrito no anexo da Diretiva da EU, relativa à prestação de serviços de assistência em escala.

Ato de Interferência Ilegal/Ilícita – Qualquer ato ou omissão que coloque em perigo a segurança de uma aeronave, aeroporto, instalação de navegação aérea, tripulante, passageiro e bens ou pessoas em terra, nomeadamente:

a) Violência realizada contra uma pessoa, a bordo de uma aeronave que, pela sua natureza, constitua perigo para a segurança de voo;

b) Dano numa aeronave que, pela sua natureza, constitua perigo para a segurança de voo;

c) Colocação numa aeronave em serviço, por qualquer meio, de objeto ou substância capaz de destruir a aeronave, ou de lhe causar danos que a incapacitem para o voo ou que, pela sua natureza, constitua perigo para a segurança de voo;

d) Destruição ou dano nas instalações, serviços e meios afetos à navegação aérea ou perturbação do seu funcionamento, quando tal ato, pela sua natureza, constitua perigo para a segurança de voo;

e) Comunicação de informação falsa, quando da mesma resultar perigo para a segurança duma aeronave, em voo ou no solo, dos passageiros, dos tripulantes, do pessoal de terra e do público em geral, num aeroporto ou em qualquer outra instalação correlacionada com a aviação civil; e

f) Utilização ilegal e intencional de qualquer dispositivo, substância ou arma para:

- Efetuar um ato de violência contra pessoas que cause ou seja suscetível de causar lesões graves ou morte;
- Destruir ou causar danos nas instalações e serviços de um aeroporto ou numa aeronave parqueada, se esse ato puser em perigo a segurança do aeroporto.

Auditoria – Qualquer procedimento ou processo utilizado para o controlo do cumprimento das normas e procedimentos de segurança da aviação civil a nível nacional, o qual pode englobar auditorias à segurança, inspeções, inquéritos, testes e investigações.

Auditoria à Segurança – Verificação aprofundada de todos os aspetos das medidas e procedimentos de segurança, para determinar se estão a ser aplicados de forma contínua e com um nível constante.

Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil [ANSAC] – A autoridade responsável pela regulamentação, coordenação e supervisão da aplicação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e demais regulamentação relevante.

Bagagem – Artigos de propriedade pessoal, de passageiros ou tripulantes duma aeronave, transportados a bordo, mediante acordo com o transportador aéreo.

Bagagem Extraviada – Bagagem involuntária ou inadvertidamente separada do passageiro ou da tripulação.

Bagagem Não Acompanhada – Bagagem despachada como carga, podendo ou não ser transportada na mesma aeronave com a pessoa à qual pertence.

Bagagem de Porão Não Acompanhada – Bagagem aceite para ser transportada no porão duma aeronave, a bordo da qual não se encontra o passageiro que a registou.

Carga Aérea – Os bens destinados ao transporte numa aeronave que não sejam a bagagem, o correio, o correio da transportadora aérea, o material da transportadora aérea e as provisões a bordo.

Carga Conhecida – Consignação de um Expedidor Conhecido, de um Expedidor Avençado ou de um Agente Reconhecido de carga aérea, à qual foram aplicados controlos de segurança, ou consignação de carga desconhecida, a qual foi sujeita a controlos de segurança na fase de aceitação.

Carga Desconhecida – Carga que ainda não tenha sido submetida a controlos de segurança.

Carta de Porte – Documento formal preparado pelo, ou sob, a responsabilidade do expedidor e que atesta o contrato entre este e o transportador para o transporte de mercadorias por via aérea.

Consignação – Carga aérea, frete expresso, material de *courier* e correio.

Consignador – Cliente, agente de carga aérea, companhia de *courier* ou outra organização que entrega carga, frete expresso, matéria de *courier* ou correio a uma transportadora aérea para transporte.

Controlo de Acesso – Procedimento de segurança que visa garantir que só pessoas, veículos e objetos autorizados podem ter acesso a uma área reservada.

Controlo de Segurança – Conjunto de meios ou de métodos que visa impedir que pessoas e veículos não autorizados, armas, objetos ou substâncias proibidas entrem, ou sejam introduzidas, em zonas restritas, áreas reservadas ou aeronaves.

Controlo de Segurança da Carga – Ação, que através de um conjunto de meios técnicos ou de outro tipo, aplicada à carga, visa impedir que artigos proibidos para transporte como carga ou cargas perigosas não declaradas, os quais possam ser utilizados para a prática de atos ilícitos, sejam transportados por via aérea.

Os métodos de rastreio permitidos são:

a) Revista manual;
b) Rastreio com equipamento de raios-X;
c) Equipamento para sistemas de deteção de explosivos;
d) Cães detetores de explosivos;
e) Equipamento de deteção de vestígios de explosivos;
f) Inspeção visual; e
g) Equipamento de deteção de metais.

Correio Postal – O despacho de correspondência e outros objetos, excluindo correio da transportadora aérea, enviados por serviços postais e a eles destinados, em conformidade com as regras da União Postal Universal.

Correio da Transportadora Aérea – O correio cujo remetente e cujo destinatário são ambos uma transportadora aérea.

***Courier* –** Documento ou pequenas encomendas para serem transportadas nas mesmas condições do frete expresso ou para serem transportadas como bagagem de cabina.

Equipamento de Deteção de Vestígios – Equipamento tecnológico ou combinação de diversas tecnologias que são capazes de detetar quantidades muito pequenas (1/mil

milionésimo de um grama), e de indicar, por meio de um alarme, material explosivo contido na bagagem, ou outros artigos sujeitos a análise.

Equipamento de Segurança – Equipamento destinado a ser utilizado, individualmente ou como parte de um sistema, para detetar objetos e artigos que possam ser utilizados para a prática de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil.

Expedidor Avençado – Expedidor de carga ou correio por conta própria cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte dessa carga em aeronaves de carga ou de correio em aeronaves de correio.

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 de carga ou correio em qualquer aeronave, aprovados pela ANSAC e cujos dados constem na base de dados comunitária de Agentes Reconhecidos e Expedidores Conhecidos.

Expedidor Desconhecido – Expedidor que não é reconhecido por uma transportadora aérea ou por um Agente Reconhecido, que lhes entregue carga ou outra consignação.

Facilitação – Conjuntos de medidas e procedimentos com o objetivo de facilitar o tráfego aéreo expedito entre Estados e eliminar atrasos desnecessários do avião, tripulação, passageiros, carga e correio, no que se refere em especial à imigração, quarentena, alfândega e autorizações.

Frete – Carregamento; coisa transportada (ver carga aérea).

Inquérito Pessoal – Verificação de identidade e do passado histórico duma pessoa, incluindo o registo criminal, como parte da avaliação da sua aptidão para aceder sem escolta às zonas restritas de segurança dos aeroportos.

Lado Ar – Zona de movimento dos aeroportos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, e cujo acesso é controlado.

Lado Terra – Zona do aeroporto que não é o lado ar e que inclui todas as áreas públicas.

Material da Transportadora Aérea – O material cujo remetente e cujo destinatário são ambos uma transportadora aérea ou que é utilizado por uma transportadora aérea.

Mercadorias Perigosas – Todo o artigo ou substância que, quando transportado por via aérea, possa constituir um risco importante para a saúde das pessoas, para a segurança do voo, para a integridade de bens ou preservação do ambiente.

Operador Aéreo – O mesmo que Transportadora Aérea.

Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil [PNCQSAC] - Documento aprovado pela ANSAC, que estabelece a política e procedimentos aplicáveis à condução de auditorias de segurança, inspeções, investigações e testes de segurança, por forma a assegurar o cumprimento das normas, regulamentos, métodos e procedimentos aplicáveis na prossecução dos objetivos da segurança da aviação civil.

Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil [PNSAC] – Documento aprovado pelo Estado Português, que estabelece a estrutura organizativa, o quadro de competências e as responsabilidades cometidas às entidades intervenientes e especifica as normas, regulamentos, métodos e procedimentos aplicáveis na prossecução dos objetivos da segurança da aviação civil.

Programa de Segurança de Aeroporto – Documento elaborado pelo Aeroporto, no qual são detalhadas as medidas e procedimentos de segurança por si implementados, no cumprimento das suas responsabilidades estabelecidas no PNSAC e demais legislação relevante.

Programa de Segurança de Agente Reconhecido – Documento elaborado pelo Agente Reconhecido, no qual são detalhadas as medidas e procedimentos de segurança por si implementados, no cumprimento das suas responsabilidades estabelecidas no PNSAC e demais legislação relevante.

Programa de Segurança de Prestador de Serviço de Assistência em Escala – Documento elaborado pelo Prestador, no qual são detalhadas as medidas e procedimentos de segurança por si implementados, no cumprimento das suas responsabilidades estabelecidas no PNSAC e demais legislação relevante.

Programa de Segurança de Transportadora Aérea – Documento elaborado pela Transportadora Aérea, no qual são detalhadas as medidas e procedimentos de segurança

por si implementados, no cumprimento das suas responsabilidades estabelecidas no PNSAC e demais legislação relevante.

Rastreio – Aplicação de meios técnicos ou outros, destinados a identificar e/ou detetar artigos proibidos.

Reunião Prévia – Reunião realizada no início de um processo de certificação, com o objetivo de orientar o requerente sobre as fases do processo, bem como sobre os requisitos necessários para a certificação.

Sabotagem – Ato deliberado, ou omissão, de interferência ilícita, contra a segurança da aviação civil, que foi perpetrado com a intenção de causar danos ou a destruição de bens.

Sistema de Deteção de Explosivos – Sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detetar, e de indicar por meio de um alarme, o material explosivo contido na bagagem, independentemente do material de que seja feita.

Terminal de Carga – Edifício onde a carga é armazenada e processada entre o seu transporte terrestre e aéreo, ou vice-versa, e onde se encontram localizados os serviços que permitem o seu processamento.

Teste – Aferição das medidas de segurança da aviação civil, no âmbito do qual a ANSAC apresenta ou simula a intenção de cometer um ato ilícito, com o objetivo de examinar a eficácia e a aplicação das medidas de segurança existentes.

Transportadora Aérea – Empresa de Transporte Aéreo titular duma licença de exploração válida, que efetua operações aéreas.

Zona (ou Área) Restrita de Segurança – Lado ar do aeroporto cujo acesso é controlado a fim de garantir a segurança da aviação civil. Essas zonas incluem normalmente, entre outras, todas as zonas de partida de passageiros, situadas entre os pontos de rastreio e a aeronave, a plataforma, as zonas de processamento de bagagem, os terminais de carga, os centros de correio e as instalações de limpeza e restauração do lado ar.

Fonte: Instituto Nacional de Aviação Civil http://www.inac.pt/SiteCollectionDocuments/Facilitacao_Seguranca/ISAC_06_02_PROGRAMA_SEGURANCA_AR_EMENDA_2_22 DE Z11doc.pdf**,** consultado em 10 de agosto de 2013.

Apêndices

Apêndice I – Guião da Entrevista

MODELO DO GUIÃO DA ENTREVISTA

Tema
Correio, transporte aéreo e segurança.

Objetivo
Pretende-se, através do questionamento a informantes privilegiados dar resposta à nossa pergunta de investigação, bem como às respetivas hipóteses de trabalho.

Quadro 1 – Guião da Análise do Conteúdo das Entrevistas.

A) Caraterização	Nome: Função profissional:	
B) Entendimento do entrevistado sobre liberalização, segurança e normatividade, quando aplicadas ao transporte aéreo, ao correio e à carga aérea.	Rapidez Correio Segurança Liberalização Normatividade	B1 - Na sua perspetiva será que a liberalização trouxe maior rapidez ao transporte aéreo? B2 - A seu ver a rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo terá fragilizado a segurança da aviação civil? B3 - Tendo em conta a sua experiência, a legislação aplicada à carga e correio aéreo será suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo?
C) Conhecimento do inquirido sobre ameaças à aviação civil e respetivos controlos de segurança existentes.	Transporte aéreo Rapidez Segurança Controlo	C1 - Na industria do transporte aéreo podemos considerar a rapidez como inimiga da segurança? C2 - Os métodos de controlo/segurança aplicados às remessas de carga e correio aéreo serão suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo?
D) Perceção do inquirido sobre a construção da instituição CTT e o fenómeno da segurança da aviação civil.	Instituição Segurança	D1 - Sendo os CTT grandes geradores de correio aéreo à escala global, parece-lhe bem que esta empresa, para além de cumprir os procedimentos de controlo obrigatórios, acompanhe as preocupações associadas à segurança da aviação civil?

Fonte: Daniel Reis

Pergunta de partida
Face à velocidade promovida pela necessidade de comunicação rápida e pela liberalização do transporte aéreo de correio e carga, será que as medidas de controlo são suficientes para garantir a segurança desse mesmo transporte?

Pergunta secundária 1
A urgência exigida ao transporte aéreo de correio e carga tornará a segurança mais vulnerável?

Pergunta secundária 2
Será que a liberalização influenciou a rapidez e a segurança do transporte aéreo?

Hipótese 1
A rapidez imprimida ao transporte aéreo de correio e carga fragilizou a segurança desse mesmo transporte.

Hipótese 2
A liberalização incutiu maior rapidez e maior segurança ao transporte aéreo**.**

Colocadas todas estas questões chegamos ao fim da nossa entrevista, contudo, se acha que algo pertinente não foi abordado agradecia que falasse sobre esse assunto, pois tal só iria enriquecer o trabalho. Quero ainda agradecer a sua disponibilidade e participação.

Obrigado

Apêndice II – Entrevista I

ENTREVISTADO 1

Dr. Luís Trindade dos Santos, Presidente do Conselho Diretivo do Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.

Observações importantes:

- Antes de se iniciar a entrevista foi dado a conhecer ao entrevistado o tema da investigação, bem como os objetivos que se pretendem alcançar com as questões colocadas ao longo da entrevista. Foi, igualmente, destacada a importância que as respostas dadas representam para o avanço desta investigação, tendo sido evitados quaisquer comentários ou atitudes críticas relativamente às respostas apresentadas pelo entrevistado;

- A entrevista foi finalizada com um agradecimento ao entrevistado pela sua excelente colaboração e pela disponibilidade manifestada em participar nesta ação de investigação.

Seguem-se as questões colocadas durante a entrevista, bem como as respetivas respostas:

1. Na sua perspetiva será que a liberalização trouxe maior rapidez ao transporte aéreo?

A política de liberalização do transporte aéreo, em particular com a adoção do designado 3º pacote, de 23 de julho de 1992, integrando três Regulamentos comunitários, permitiu a liberalização dos serviços aéreos intracomunitários, assente em princípios como, o livre acesso ao mercado intracomunitário, a liberdade de estabelecimento e de circulação de capitais relativamente às empresas de transporte aéreo, a abolição das restrições quantitativas na exploração das rotas intracomunitárias, o igual tratamento para o transporte aéreo regular e não regular, regras comuns de licenciamento e certificação técnica, bem como a liberdade de fixação de tarifas.

A União Europeia veio a adotar uma política gradual e progressiva de modo a incrementar o mercado único europeu permitindo uma maior flexibilidade operacional das empresas de transporte aéreo com benefícios para o consumidor, regulamentando ainda outras áreas relacionadas diretamente com o transporte aéreo (faixas horárias, assistência em escala ainda nos anos 90 e, mais recentemente a criação do céu único europeu e regulamentos

relacionados com a determinação das taxas de rota e de terminal e os planos nacionais de desempenho com objetivos fixados ao nível do custo eficiência e da capacidade e a diretiva sobre taxas aeroportuárias).

2. A seu ver a rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo terá fragilizado a segurança da aviação civil?

A segurança da aviação civil é regulamentada por regras internacionais estabelecidas no âmbito da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944 e ainda, no contexto da União Europeia, por normas comuns de segurança emitidas pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). As relações aeronáuticas com países terceiros (extra-UE), são regulamentadas por Acordos bilaterais sobre Transporte Aéreo, negociados pelos Estados-Membros (EM) ou pela Comissão Europeia em nome dos EM, que integram disposições específicas sobre segurança da aviação civil, em que as Partes nesses Acordos se obrigam a atuar em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e com o direito da União Europeia. A existência de regras internacionais que exigem elevados padrões ao nível da segurança da aviação civil e a monitorização pelas autoridades competentes do cumprimento dessas mesmas regras, mantém a segurança da aviação civil como uma prioridade no setor.

3. Tendo em conta a sua experiência, a legislação aplicada à carga e correio aéreo será suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo?

O transporte de carga e correio em serviços aéreos regulares com destino a países terceiros é regulamentado pelos Acordos sobre Transporte Aéreo referidos na resposta supra, em que cada Parte num Acordo deverá assegurar a aplicação efetiva dentro do seu território, de medidas adequadas de proteção e inspeção. No que respeita ao transporte de carga e correio em serviços aéreos não regulares provenientes ou com destino a países terceiros é aplicável legislação nacional e comunitária específica, a qual assenta nas referidas normas comuns internacionais de segurança da aviação da OACI.

4. Na indústria do transporte aéreo podemos considerar a rapidez como inimiga da segurança?

Na indústria do transporte aéreo afigura-se mais adequado relacionar a questão da segurança com a eficácia e eficiência a prestar pelas transportadoras aéreas no

fornecimento de serviços aéreos internacionais. A rapidez e a segurança deverão ser equilibradas com a adoção de medidas de facilitação, as quais visam agilizar a operação da indústria do transporte aéreo, face às exigências das medidas de segurança (as quais estão em permanente mutação com vista a mitigar a ameaça e reduzir o risco).

5. Os métodos de controlo/segurança aplicados às remessas de carga e correio aéreo serão suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo?

A entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e do seu Regulamento de execução (UE) n.º 185/2010, e respetivos regulamentos de alteração, estabeleceram a cadeia segura de abastecimento (*security supply chain*), no âmbito da carga e correio aéreos, a qual tem vindo a ser reforçada com novos métodos de rastreio e controlos de segurança a aplicar pelos vários intervenientes na cadeia segura. A complexidade da logística associada à carga e correio aéreos, exige uma robusta sustentação de regras, as quais visam assegurar que a carga e correio podem ser transportados tanto em voos de passageiros como em voos cargueiros. Essas regras assentam na responsabilização securitária dos vários intervenientes na cadeia segura, na correta aplicação dos controlos de segurança, na adequação dos métodos de rastreio à natureza da carga e correio, e na adequada formação de todas as pessoas envolvidas nessa cadeia segura. Só o devido encadeamento destes pressupostos pode garantir a segurança do transporte aéreo.

6. Sendo os CTT grandes geradores de correio aéreo à escala global, parece-lhe bem que esta empresa, para além de cumprir os procedimentos de controlo obrigatórios, acompanhe as preocupações associadas à segurança da aviação civil?

Os CTT, enquanto geradores de correio aéreo à escala global e enquanto intervenientes na cadeia segura, devem cumprir o normativo europeu em vigor, fomentando a responsabilização securitária e contribuindo, assim, para a segurança do transporte aéreo.

Lisboa 12 de Junho de 2013

Quadro 2 – Análise do Conteúdo da Entrevista 1, concedida pelo Dr. Luís Trindade dos Santos, Presidente do Conselho Diretivo do Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.

ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS

VARIÁVEIS	ENTREVISTADO (E1)
Liberalização	(...) 3º Pacote, de 23 de julho de 1992, integrando três regulamentos comunitários, permitiu a liberalização dos serviços aéreos intracomunitários (...) (...) a abolição das restrições quantitativas na exploração das rotas intracomunitárias (...)
Rapidez*	(...) A rapidez e a segurança deverão ser equilibradas com a adoção de medidas de facilitação, as quais visam agilizar a operação da indústria do transporte aéreo, face às exigências das medidas de segurança (...)
Segurança	(...) afigura-se mais adequado relacionar a questão da segurança com a eficácia e eficiência a prestar pelas transportadoras aéreas no fornecimento de serviços aéreos internacionais. (...)
Normas	(...) regras comuns de licenciamento e certificação técnica (...) (...) criação do céu único europeu e regulamentos relacionados com a determinação das taxas de rota e de terminal (...) A segurança da aviação civil é regulamentada por regras internacionais estabelecidas no âmbito da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944 e ainda, no contexto da UE, por normas comuns de segurança emitidas pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). (...)Acordos bilaterais sobre Transporte Aéreo, negociados pelos Estados-Membros (EM) ou pela Comissão Europeia em nome dos EM, que integram disposições específicas sobre segurança da aviação civil (...) (...) as Partes nesses acordos se obrigam a atuar em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e com o direito da União Europeia (...) (...) No que respeita ao transporte de carga e correio em serviços aéreos não regulares provenientes ou com destino a países terceiros é aplicável legislação nacional e comunitária específica, a qual assenta as referidas normas comuns internacionais de segurança da aviação da OACI.
Controlo	(...) regras internacionais exigem elevados padrões ao nível da segurança da aviação civil e a monitorização pelas autoridades competentes do cumprimento dessas mesmas regras (...) (...) A existência de regras assentam na responsabilização securitária dos vários intervenientes na cadeia segura, na correta aplicação dos controlos de segurança, na adequação dos métodos de rastreio à natureza da carga e correio, e na adequada formação de todas as pessoas envolvidas nessa cadeia segura. Só o devido encadeamento destes pressupostos pode garantir a segurança do transporte aéreo.
Correios	Regulamento (CE) nº 300/2008 e de seu Regulamento de execução (UE) nº 185 de 2010, e respetivos regulamentos de alteração, estabeleceram a cadeia segura de abastecimento (*security supply chain*), no âmbito da carga e correio aéreos (...) A complexidade da logística associada à carga e correio aéreos, exige uma robusta sustentação de regras, as quais visam assegurar que a carga e correio podem ser transportados tanto em voos de passageiros como em voos cargueiros. (...) Os CTT (...) enquanto intervenientes na cadeia segura, devem cumprir o normativo europeu em vigor, fomentando a responsabilização securitária e contribuindo, assim, para a segurança do transporte aéreo.

* A variável rapidez inclui a velocidade e comunicação rápida

Fonte: Daniel Reis

Apêndice III – Entrevista II

ENTREVISTADO 2

Drª Zineb Tebbal Barracosa – Formadora/especialista em aviação civil e perita do INAC

Observações importantes:

- Antes de se iniciar a entrevista foi dado a conhecer ao entrevistado o tema da investigação, bem como os objetivos que se pretendem alcançar com as questões colocadas ao longo da entrevista. Foi, igualmente, destacada a importância que as respostas dadas representam para o avanço desta investigação, tendo sido evitados quaisquer comentários ou atitudes críticas relativamente às respostas apresentadas pelo entrevistado;

- No final da entrevista foi perguntado ao entrevistado se queria colocar mais alguma questão pertinente sobre o tema;

- A entrevista foi finalizada com um agradecimento ao entrevistado pela sua excelente colaboração e pela disponibilidade manifestada em participar nesta ação de investigação.

Seguem-se as questões colocadas durante a entrevista, bem como as respetivas respostas:

1. **Na sua perspetiva a liberalização trouxe maior rapidez ao transporte aéreo?**

   A liberalização trouxe uma concorrência entre as empresas que se traduziu numa modernização das suas frotas com vista à sua sobrevivência num mundo cada vez mais agressivo do ponto comercial e consequentemente uma maior rapidez e conforto no transporte aéreo.

2. **A seu ver a rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo terá fragilizado a segurança da aviação civil?**

   A rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo não se confunde com a «desregulamentação» vivida desde 1978. A desregulamentação pode ter fragilizado o transporte aéreo e a aviação do ponto de vista da segurança operacional «*Safety*». O espaço aéreo cada vez mais congestionado pode aumentar os riscos de acidentes ou incidentes. Não me parece que do ponto de vista da *Security* (combate aos atos ilícitos) a rapidez tenha algum impacto negativo.

3. Tendo em conta a sua experiência, a legislação aplicada à carga e correio aéreo será suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo?

Os organismos internacionais e nacionais estão atentos às questões da *Security* e da *Safety*. Setembro 2001 despertou as questões sobre a fragilidade da segurança no transporte da carga e correio. Desde então muitas normas vieram regulamentar esta parte do transporte aéreo. Sem dúvida que a introdução de rastreios antes da aceitação e na cadeia de transporte terrestre vão reforçando a confiança da aviação.

4. Na indústria do transporte aéreo podemos considerar a rapidez como inimiga da segurança?

Como já referi, a rapidez na aviação é vista como fator de qualidade. Os aviões da nova geração cada vez mais rápidos, mais confortáveis e mais fiáveis, oferecem, do ponto de vista da segurança operacional (*Safety*) uma garantia de que não haverá imponderáveis.

5. Os métodos de controlo/segurança aplicados às remessas de carga e correio aéreo serão suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo?

De acordo com as preocupações atuais – Combate aos atos ilícitos através de introdução de armas a bordo ou de carregamento de substâncias perigosas- os métodos de rastreio feitos à boca da aceitação da carga são um método seguro. Os programas de formação em toda a linha do transporte, lançados pela UPU em colaboração com a ICAO e a IATA são prova de que se caminha para a «tolerância zero» na aceitação e transporte de produtos lesivos à segurança.

6. Sendo os CTT grandes geradores de correio aéreo à escala global, parece-lhe bem que esta empresa, para além de cumprir os procedimentos de controlo obrigatórios, acompanhe as preocupações associadas à segurança da aviação civil?

Os CTT, como geradores de tráfego não podem deixar de se empenhar na luta contra situações de riscos para a aviação. Acompanhar as preocupações associadas à segurança da aviação é parte da sobrevivência dos CTT como entidade envolvida na cadeia de transporte aéreo. Esta ideia de colaboração foi bem entendida pela UPU quando se aproximou dos organismos internacionais ICAO e IATA.

Lisboa 12 de Junho de 2013

Quadro 3 – Análise do Conteúdo da Entrevista 2, concedida pela Drª Zineb Tebbal Barracosa, Formadora/especialista em aviação civil e perita do INAC

ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS

VARIÁVEIS	ENTREVISTADO (E2)
Liberalização	(...) trouxe uma concorrência entre as empresas que se traduziu numa modernização das suas frotas (...) e consequentemente uma maior rapidez e conforto no transporte aéreo.
Rapidez*	A rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo não se confunde com a «desregulamentação» vivida desde 1978. Não me parece que do ponto de vista da *Security* (combate aos atos ilicitos) a rapidez tenha algum impacto negativo. (...) a rapidez na aviação é vista como fator de qualidade.
Segurança	A desregulamentação pode ter fragilizado o transporte aéreo e a aviação do ponto de vista da segurança operacional «*safety* » (...) Os organismos internacionais e nacionais estão atentos às questões da *Security* e da *Safety*. Setembro de 2001 despertou as questões sobre a fragilidade da segurança no transporte de carga e correio.
Normas	Os organismos internacionais e nacionais estão atentos às questões *Security* e da *Safety*. (...) Desde então muitas normas vieram regulamentar esta parte do transporte aéreo. A rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo não se confunde com a «desregulamentação» vivida desde 1978.
Controlo	(...) a introdução de rastreio antes da aceitação e na cadeia de transporte terrestre vão reforçando a confiança da aviação. (...) os métodos de rastreio feitos à boca da aceitação de carga são um método seguro. (...) programas de formação em toda a linha do transporte, lançados pela UPU em colaboração com a ICAO e a IATA são prova que se caminha para a «tolerância zero» na aceitação e transporte de produtos lesivos à segurança.
Correios	Os CTT, como geradores de tráfego não podem deixar de se empenhar na luta contra situações de risco para a aviação. Acompanhar as preocupações associadas à segurança da aviação é parte da sobrevivência dos CTT como entidade envolvida na cadeia de transporte aéreo. Esta ideia de colaboração foi bem entendida pela UPU quando se aproximou dos organismos internacionais ICAO e IATA.

* A variável rapidez inclui a velocidade e comunicação rápida *Fonte: Daniel Reis*

Apêndice IV – Entrevista III

ENTREVISTADO 3

Dr. Carlos Silva - Diretor de Segurança do Aeroporto de Lisboa – ANA

Observações importantes:

- A entrevista foi feita no gabinete do entrevistado, a seu pedido;
- Antes de se iniciar a entrevista foi dado a conhecer ao entrevistado o tema da investigação, bem como os objetivos que se pretendem alcançar com as questões colocadas ao longo da entrevista. Foi, igualmente, destacada a importância que as respostas dadas representam para o avanço desta investigação, tendo sido evitados quaisquer comentários ou atitudes críticas relativamente às respostas apresentadas pelo entrevistado;
- No final da entrevista foi perguntado ao entrevistado se queria colocar mais alguma questão pertinente sobre o tema;
- A entrevista foi finalizada com um agradecimento ao entrevistado pela sua excelente colaboração e pela disponibilidade manifestada em participar nesta ação de investigação.

Seguem-se as questões colocadas durante a entrevista, bem como as respetivas respostas:

1. **Na sua perspetiva a liberalização trouxe maior rapidez ao transporte aéreo?**

   Sim, claramente. Com a liberalização passaram a existir mais opções de escolha para quem viaja ou até mesmo, para quem pretende enviar carga ou correio aéreo. Nesta perspetiva e em teoria, passaram a existir mais voos associados a um número cada vez maior de operadoras aéreas a operarem para os mesmos destinos. Como tal, havendo mais voos e mais companhias aéreas a competirem entre si, é natural que os preços das tarifas tendem a baixar, para além de se assistir a uma maior eficiência e rapidez de toda a cadeia operacional ligada ao transporte aéreo.

2. A seu ver a rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo terá fragilizado a segurança da aviação civil?

Talvez não. Se é verdade que a liberalização acelerou o ritmo das operações de segurança no transporte aéreo, também é verdade que a liberalização ampliou os meios humanos e técnicos para se poder dar resposta, em tempo útil, a uma maior afluência de passageiros mercadorias e correio à indústria do transporte aéreo. Neste contexto, podemos afirmar que o 11 de setembro de 2001 foi mais decisivo para a segurança da aviação civil, que a manutenção dos monopólios anteriores à liberalização.

3. Tendo em conta a sua experiência, a legislação aplicada à carga e correio aéreo será suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo?

Teria de analisar toda a legislação associada a carga e correio aéreo, o que não é propriamente a minha área de atuação, pelo que prefiro não responder a esta questão.

4. Na indústria do transporte aéreo podemos considerar a rapidez como inimiga da segurança?

Acho que não, desde que seja acompanhada por mais meios humanos e técnicos.

5. Os métodos de controlo/segurança aplicados às remessas de carga e correio aéreo serão suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo?

É bom que sejam (sorrindo), senão haveria fragilidades/vulnerabilidades ao nível da segurança que colocariam em perigo o próprio transporte aéreo.

6. Sendo os CTT grandes geradores de correio aéreo à escala global, parece-lhe bem que esta empresa, para além de cumprir os procedimentos de controlo obrigatórios, acompanhe as preocupações associadas à segurança da aviação civil?

Concordo plenamente, a segurança da aviação civil deverá ser cada vez mais partilhada por todos os intervenientes da chamada "Cadeia Segura" (expedidor, transportador, agente reconhecido, *handler* e transportador aéreo). Neste domínio, terá de haver um compromisso de preservação da segurança assumido por todos os intervenientes da "Cadeia Segura", desde o primeiro até ao último ou seja, só é possível confiar na segurança quando todos os intervenientes acatam as normas que regem o sistema e desempenham adequadamente a sua função.

Por outro lado, os correios ao fazerem parte da "Cadeia Segura" (Agente Reconhecido) passam a integrar por esta via o novo paradigma da segurança da aviação civil ou seja, o da

"Segurança por Camadas" que, para além de envolver o controlo de passageiros, bagagem e mercadorias, também envolve o controlo do correio aéreo. A ideia chave deste modelo de segurança é a de que, se uma camada é penetrada ou destruída, continuam a existir mais camadas que servem de barreiras protetoras, garantido deste modo a preservação e segurança do transporte aéreo.

Lisboa 11 de Junho de 2013

Quadro 4 – Análise do Conteúdo da Entrevista 3, concedida pelo Dr. Carlos Silva, Diretor de Segurança do Aeroporto de Lisboa – ANA

ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS

VARIÁVEIS	ENTREVISTADO (E3)
Liberalização	(...) passaram a existir mais opções de escolha para quem viaja ou até mesmo, para quem pretende enviar carga ou correio aéreo. (...) passaram a existir mais voos associados a um número cada vez maior de operadoras aéreas (...) (...) é natural que os preços das tarifas tendem a baixar (...)
Rapidez*	(...) acelerou o ritmo das operações de segurança (...) ampliou os meios humanos e técnicos para se poder dar resposta em tempo útil, a uma maior afluência de passageiros, mercadorias e correio à indústria do transporte aéreo.
Segurança	(...) o 11 de setembro de 2001 foi mais decisivo para a segurança da aviação civil que a manutenção dos monopólios anteriores à liberalização. (...) a segurança da aviação civil deverá ser cada vez mais partilhada por todos os intervenientes da chamada "Cadeia Segura" (...) (...) terá de haver um compromisso de preservação da segurança assumido por todos os intervenientes da "Cadeia Segura", desde o primeiro até ao último (...) (...) "Segurança por Camadas" (...) A ideia chave deste modelo de segurança, é a de que, se uma camada é penetrada ou destruída, continuam a existir mais camadas que servem de barreiras protectoras (...)
Normas	(...) só é possível confiar na segurança quando todos os intervenientes acatam as normas que regem o sistema e desempenham adequadamente a sua função.
Controlo	(...) o novo paradigma da segurança da aviação civil ou seja, o da "Segurança por Camadas" que para além de envolver o controlo de passageiros, bagagem e mercadorias, também envolve o controlo do correio aéreo.
Correios	Os Correios ao fazerem parte da "Cadeia Segura" (Agente Reconhecido) passam a integrar por essa via o novo paradigma da segurança da aviação civil ou seja o da "Segurança por Camadas" (...)

* A variável rapidez inclui a velocidade e comunicação rápida

Fonte: Daniel Reis

Apêndice V – Entrevista IV

ENTREVISTADO 4

Dr. Mário Rodrigues Silva - Diretor de Segurança dos CTT - Correios de Portugal SA

Observações importantes:

- A entrevista foi feita no gabinete do entrevistado, a seu pedido;
- Antes de se iniciar a entrevista foi dado a conhecer ao entrevistado o tema da investigação, bem como os objetivos que se pretendem alcançar com as questões colocadas ao longo da entrevista. Foi, igualmente, destacada a importância que as respostas dadas representam para o avanço desta investigação, tendo sido evitados quaisquer comentários ou atitudes críticas relativamente às respostas apresentadas pelo entrevistado;
- No final da entrevista foi perguntado ao entrevistado se queria colocar mais alguma questão pertinente sobre o tema;
- A entrevista foi finalizada com um agradecimento ao entrevistado pela sua excelente colaboração e pela disponibilidade manifestada em participar nesta ação de investigação.

Seguem-se as questões colocadas durante a entrevista, bem como as respetivas respostas:

1. **Na sua perspetiva a liberalização trouxe maior rapidez ao transporte aéreo?**

   Sem dúvida que sim. A abertura do espaço aéreo mundial, europeu, e até mesmo nacional, contribuiu decisivamente para que mais operadores aéreos competissem entre si nas novas rotas liberalizadas. Todavia, esta competição entre transportadoras aéreas transformou-se em mais vantagens para os utilizadores ou seja, para além de baixar o preço das tarifas materializou-se numa maior eficiência e rapidez de toda a cadeia operacional ligada ao transporte aéreo.

2. **A seu ver a rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo terá fragilizado a segurança da aviação civil?**

   Penso que não. Se é verdade que a liberalização acelerou o ritmo das operações logísticas do transporte aéreo ou seja, a velocidade a que os controlos de segurança são feitos, quer

ao nível dos passageiros quer em termos de correio e carga aérea, também é verdade que a concorrência resultante da liberalização obrigou à imposição de mais regras e maior disciplina nos controlos de segurança.

3. Tendo em conta a sua experiência, a legislação aplicada à carga e correio aéreo será suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo?

Penso que não, por duas razões: primeiro, é impossível garantir uma segurança total ou seja, a 100%; segundo, basta ver a quantidade de atualizações associadas à legislação de segurança da aviação civil que continua a surgir. A título de exemplo, o Regulamento (UE) 185/2010 de 4 de março, está constantemente a ser atualizado.

4. Na indústria do transporte aéreo podemos considerar a rapidez como inimiga da segurança?

(Sorrindo) Esta resposta já foi dada na pergunta 2.

5. Os métodos de controlo/segurança aplicados às remessas de carga e correio aéreo serão suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo?

Não são suficientes, mas são cada vez melhores. Se falarmos em termos de meios técnicos e humanos podemos dizer que estamos no bom caminho. Todavia, com a introdução de novas tecnologias será possível atingir níveis de eficácia muito mais elevados em termos de controlo de segurança.

6. Sendo os CTT grandes geradores de correio aéreo à escala global, parece-lhe bem que esta empresa, para além de cumprir os procedimentos de controlo obrigatórios, acompanhe as preocupações associadas à segurança da aviação civil?

Completamente de acordo. Com uma história de quase cinco séculos de existência os Correios sempre prezaram e acarinharam a segurança das suas instalações, dos seus trabalhadores e dos bens e valores que lhes são confiados. A cultura de segurança sempre fez parte do universo CTT, desde os primórdios do serviço postal, tendo sido reforçada com o aparecimento do correio aéreo (através dos sacos selados, introdução de AV7's e cartas de aviso, que visavam uma maior segurança e controlo do correio expedido por avião). Posteriormente, os Correios foram cumprindo e implementando todos os normativos de segurança exigidos pelas entidades nacionais e internacionais de segurança da aviação civil. Neste contexto, instalaram no principal Entreposto Postal Aéreo do País, no Aeroporto de Lisboa, equipamentos de raio x para rastreio de todo o correio aéreo a

expedir para as transportadoras aéreas nacionais e estrangeiras (os Correios portugueses fazem o rastreamento a 100% de todo o correio aéreo expedido). Devo acrescentar ainda, que Portugal foi um dos primeiros países do mundo a implementar o *screening* de objetos postais.

No tocante ao transporte de matérias perigosas pelo correio (*Transport of Dangerous Goods by Post*) os CTT estão incluídos num processo de formação (em curso), que visa formar mais de 4 000 trabalhadores/colaboradores, cujo objetivo será o de certificar esta empresa junto da Autoridade Nacional de Segurança da Aviação civil e da própria União Postal Universal, como um operador autorizado a transportar matérias perigosas pelo correio.

E regressando à sua pergunta, para além de me parecer bem que os CTT cumpram toda a legislação de segurança da aviação civil deverão, igualmente, cumprir todos os controlos obrigatórios exigidos. Contudo, para que estes procedimentos sejam executados com eficácia os Correios nunca poderão divorciar-se da segurança da aviação civil.

Lisboa 12 de julho de 2013

Quadro 5 – Análise do Conteúdo da Entrevista 4, concedida pelo Dr. Mário Rodrigues Silva, Diretor de Segurança dos CTT, Correios de Portugal SA

ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS

VARIÁVEIS	ENTREVISTADO (E4)
Liberalização	A abertura do espaço aéreo mundial, europeu, e até mesmo nacional, contribuiu decisivamente para que mais operadores aéreos competissem entre si (…)
Rapidez*	Todavia, esta competição entre transportadoras aéreas transformou-se em mais vantagens para os utilizadores ou seja, para além de baixar o preço das tarifas materializou-se numa maior eficiência e rapidez (...)
Segurança	(...) é impossível garantir uma segurança total ou seja, a 100%.
Normas	(...) basta ver a quantidade de atualizações associadas à legislação de segurança da aviação civil que continua a surgir. A título de exemplo, o Regulamento (UE) 185/2010 de 4 de março, está constantemente a ser atualizado.
Controlo	(...) também é verdade que a concorrência resultante da liberalização obrigou à imposição de mais regras e maior disciplina nos controlos de segurança. Se falarmos em termos de meios técnicos e humanos podemos dizer que estamos no bom caminho. Todavia, com a introdução de novas tecnologias será possível atingir níveis de eficácia muito mais elevados em termos de controlo de segurança.
Correios	A cultura de segurança sempre fez parte do universo CTT, desde os primórdios do serviço postal, tendo sido reforçada com o aparecimento do correio aéreo (...) Posteriormente, os Correios foram cumprindo e implementando todos os normativos de segurança exigidos pelas entidades nacionais e internacionais de segurança da aviação civil. Devo acrescentar ainda, que Portugal foi um dos primeiros países do mundo a implementar o *screening* de objetos postais. (...) os CTT estão incluídos num processo de formação (em curso), que visa formar mais de 4000 trabalhadores/colaboradores, cujo objetivo será o de certificar esta empresa junto da Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil e da própria União Postal Universal, como operador autorizado a transportar matérias perigosas pelo correio. (...) os Correios nunca poderão divorciar-se da segurança da aviação civil.

* A variável rapidez inclui a velocidade e comunicação rápida

Fonte: Daniel Reis

Apêndice VI – Entrevista V

ENTREVISTADO 5

Dr. Rui Manuel Fialho Jacinto da DSI (Direção de Segurança e Inspeção da *Groundforce*) no Aeroporto de Lisboa.

A *Groundforce* é uma empresa de handling portuguesa que surgiu com a privatização dos serviços de assistência em terra da TAP, em março de 2005. Opera atualmente no Aeroporto de Lisboa, Porto, Madeira e Porto Santo, prestando assistência a mais de 150 companhias aéreas (informação retirada do site da empresa *"http://www.groundforce. pt/",* em 2 de julho de 2013, às 21h00).

Observações importantes:

- Antes de se iniciar a entrevista foi dado a conhecer ao entrevistado o tema da investigação, bem como os objetivos que se pretendem alcançar com as questões colocadas ao longo da entrevista. Foi, igualmente, destacada a importância que as respostas dadas representam para o avanço desta investigação, tendo sido evitados quaisquer comentários ou atitudes críticas relativamente às respostas apresentadas pelo entrevistado;

- No final da entrevista foi perguntado ao entrevistado se queria colocar mais alguma questão pertinente sobre o tema;

- A entrevista foi finalizada com um agradecimento ao entrevistado pela sua excelente colaboração e pela disponibilidade manifestada em participar nesta ação de investigação.

Seguem-se as questões colocadas durante a entrevista, bem como as respetivas respostas:

1. Na sua perspetiva a liberalização trouxe maior rapidez ao transporte aéreo?

A liberalização trouxe maior concorrência ao transporte aéreo e por essa via maior rapidez. Com a liberalização passou a existir maior oferta de ligações entre vários destinos ou seja, passaram a existir mais voos e horários mais diversificados, o que proporcionou uma maior facilidade/rapidez de deslocação de um ponto para o outro.

2. A seu ver a rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo terá fragilizado a segurança da aviação civil?

Não fragilizou a segurança da aviação civil porque foram previstos todos os enquadramentos dos espaços de segurança entre aeronaves, e a rapidez obrigou ao redimensionamento dos meios técnicos e humanos afetos aos controlos de segurança.

3. Tendo em conta a sua experiência, a legislação aplicada à carga e correio aéreo será suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo?

Há legislação a mais (em tom sério), principalmente, aquela produzida pela União Europeia. Há órgãos jurídicos que conhecem muito mal a realidade dos aeroportos e continuam a produzir legislação sem nunca terem saído dos seus gabinetes.

4. Na indústria do transporte aéreo podemos considerar a rapidez como inimiga da segurança?

Acho que sim, porque pode motivar o não acautelamento de todos os procedimentos de segurança, e se isso acontecer todo o controlo de segurança poderá ser posto em causa.

5. Os métodos de controlo/segurança aplicados às remessas de carga e correio aéreo serão suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo?

Os métodos são mais que suficientes, agora, a "Cadeia Segura" é que deverá ser reformulada e muito mais auditada pelas entidades competentes, nacionais e supranacionais. Os Expedidores Avençados também deverão ser auditados.

6. Sendo os CTT grandes geradores de correio aéreo à escala global, parece-lhe bem que esta empresa, para além de cumprir os procedimentos de controlo obrigatórios, acompanhe as preocupações associadas à segurança da aviação civil?

Com certeza, os CTT para além de terem de cumprir todos os procedimentos de controlo obrigatórios em termos de segurança, deverão estar conectados com todos os patamares da segurança e possuírem assento em todos os fóruns de discussão sobre segurança da aviação civil.

Lisboa 2 de julho de 2013

Quadro 6 – Análise do Conteúdo da Entrevista 5, concedida pelo Dr. Rui Manuel Fialho Jacinto da DSI (Direção de Segurança e Inspeção da *Groundforce*) no Aeroporto de Lisboa.

ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS

VARIÁVEIS	ENTREVISTADO (E5)
Liberalização	A liberalização trouxe maior concorrência ao transporte aéreo e por essa via maio rapidez.
Rapidez*	Com a liberalização (...) passaram a existir mais voos e horários mais diversificados, o que proporcionou uma maior facilidade/rapidez (...)
Segurança	(...) agora, a *Cadeia Segura* é que deverá ser reformulada e muito mais auditada pelas entidades competentes, nacionais e supranacionais.
Normas	Há legilslação a mais, principalmente, aquela produzida pela União Europeia. Há orgãos juridicos que conhecem muito mal a realidade dos aeroportos e continuam a produzir legislação sem nunca terem saido dos seus gabinetes.
Controlo	(...) a rapidez obrigou ao redimensionamento dos meios técnicos e humanos afetos aos controlos de segurança.
Correios	(...) os CTT, para além de terem de cumprir todos os procedimentos de controlo obrigatórios (...) deverão estar conectados com todos os patamares da segurança e possuirem assento em todos os fóruns de discussão sobre segurança da aviação civil.

* A variável rapidez inclui a velocidade e comunicação rápida

Fonte: Daniel Reis

Apêndice VII – Entrevista VI

ENTREVISTADO 6

Sr. Filipe Maurício Oliveira Leite – Gestor de Segurança da Aviação Civil responsável pela Prosegur no Aeroporto de Lisboa

A Prosegur é a empresa que efetua os controlos de segurança no Aeroporto de Lisboa, nomeadamente, o rastreamento para acesso ao lado ar de passageiros, tripulações, provisões de bordo, carga e correio aéreo, viaturas, etc. Conta com mais de 600 efetivos para o desempenho destas funções.

Outras observações importantes:

- Antes de se iniciar a entrevista foi dado a conhecer ao entrevistado o tema da investigação, bem como os objetivos que se pretendem alcançar com as questões colocadas ao longo da entrevista. Foi, igualmente, destacada a importância que as respostas dadas representam para o avanço desta investigação, tendo sido evitados quaisquer comentários ou atitudes críticas relativamente às respostas apresentadas pelo entrevistado;

- No final da entrevista foi perguntado ao entrevistado se queria colocar mais alguma questão pertinente sobre o tema;

- A entrevista foi finalizada com um agradecimento ao entrevistado pela sua excelente colaboração e pela disponibilidade manifestada em participar nesta ação de investigação;

- Nas respostas ao inquérito que se segue lê-se a opinião individual do gestor de segurança aeroportuária Filipe Maurício Oliveira Leite, que não representa (ou pode não representar) necessariamente a opinião da empresa de segurança privada para a qual presta serviço.

Seguem-se as questões colocadas durante a entrevista, bem como as respetivas respostas:

1. Na sua perspetiva a liberalização trouxe maior rapidez ao transporte aéreo?

Sim, a liberalização acabou por trazer maior rapidez e mesmo fluidez ao transporte aéreo. Mais concorrência e mais rotas resultaram em mais soluções (e muitas vezes mais baratas), menores tempos de rotação (escala), e consequentemente menores tempos entre as partidas e os destinos finais.

No que respeita aos agentes do segmento dos Transportes Aéreos, a liberação trouxe algum impacto ao nível da rentabilidade, o que obrigou as empresas a elevar a aposta nos ganhos da eficiência, aqui por vezes (nem sempre nem em todos os casos) com consequências negativas ao nível do serviço prestado aos passageiros.

2. A seu ver a liberalização do transporte aéreo terá fragilizado a segurança da aviação civil?

Sou da opinião que a liberação *per si* não fragiliza a segurança da aviação civil. No entanto, quando falamos de recursos humanos essa fragilidade pode em alguns casos emergir.

A maior rapidez e menores tempos de rotação colocam pressão sobre os operacionais dos aeroportos, que se vêm obrigados a fazer "depressa e bem", e há pessoas que não se sentem capazes de conciliar estas duas vertentes. Sempre que tal acontece, a segurança da aviação civil acaba por sair de alguma forma fragilizada.

Cabe às entidades/empresas integrantes no sistema de segurança evitar essa fragilização da segurança da aviação civil; sensibilizando, formando e acompanhando os seus operacionais no terreno.

3. Tendo em conta a sua experiência, a legislação aplicada à carga e correio aéreo será suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo?

Sim, se for aplicada na íntegra e sem falhas a legislação que atualmente se aplica à carga e correio aéreo é suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo.

No entanto, o controlo de segurança de carga e correio aéreo é mais passível de falhas do que, por exemplo, o rastreio de bagagem de mão e porão. Isto dá-se essencialmente devido a esse (carga e correio) ser um processo mais longo e com mais intervenientes, daí resultando alguma desresponsabilização que por vezes se traduz num certo desleixo no terreno.

4. Na indústria do transporte aéreo podemos considerar a rapidez como inimiga da segurança?

Não necessariamente (Resposta dada na questão nº 2).

5. Os métodos de controlo/segurança aplicados às remessas de carga e correio aéreo serão suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo?

Os métodos de controlo/segurança aplicados às remessas de carga e correio aéreo são adequados para o garante do cumprimento integral da legislação em vigor. Tendo em conta que considero essa legislação suficiente (resposta à questão nº 3), estou convicto que os métodos atuais, bem aplicados, são suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo.

6. Sendo os CTT grandes geradores de correio aéreo à escala global, parece-lhe bem que esta empresa, para além de cumprir os procedimentos de controlo obrigatórios, acompanhe as preocupações associadas à segurança da aviação civil?

Não tenho a mínima dúvida que os CTT, enquanto grande empresa participante activa no sistema de segurança pode e deve acompanhar as preocupações e tudo o que se relacione com a segurança da aviação civil.

Agindo dessa forma os CTT colocam-se na linha da frente também no campo da teoria da segurança, o que faz com que possam contribuir para o crescimento da solidez do sistema de segurança.

Lisboa 3 de julho de 2013

Quadro 7 – Análise do Conteúdo da Entrevista 6, concedida pelo Sr. Filipe Maurício Oliveira Leite – Gestor de Segurança da Aviação Civil responsável pela Prosegur no Aeroporto de Lisboa.

ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS

VARIÁVEIS	ENTREVISTADO (E6)
Liberalização	(…) a liberalização acabou por trazer maior rapidez e mesmo fluidez ao transporte aéreo. (…) a liberalização trouxe algum impacto ao nível da rentabilidade, o que obrigou as empresas a elevar a aposta nos ganhos da eficiência (…)
Rapidez*	Mais concorrência e mais rotas resultaram em mais soluções (e muitas vezes mais baratas), menores tempos de rotaçõ (escala), e consequentemente menores tempos entre as partidas e os destinos finais.
Segurança	A maior rapidez e menores tempos de rotação colocam pressão sobre os operacionais dos aeroportos, que se vêem obrigados a fazer "depressa e bem", e há pessoas que não se sentem capazes de conciliar estas duas vertentes.
Normas	(…) se for aplicada na íntegra e sem falhas a legislação que atualmente se aplica à carga e correio aéreo é suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo.
Controlo	(…) o controlo de segurança de carga e correio aéreo é mais passível de falhas do que, por exemplo, o rastreio de bagagem de mão e porão. Isto dá-se essencialmente devido a essa (carga e correio) ser um processo mais longo e com mais intervenientes (…) (…) estou convicto que os métodos actuais, bem aplicados, são suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo.
Correios	(…) os CTT, enquanto grande empresa participante ativa no sistema de segurança pode e deve acompanhar as preocupações e tudo o que se relacione com a segurança da aviaçõ civil. Agindo dessa forma os CTT colocam-se na linha da frente também no campo da teoria da segurança, o que faz com que possam contribuir para o crescimento da solidez do sistema de segurança.

* A variável rapidez inclui a velocidade e comunicação rápida *Fonte: Daniel Reis*

Apêndice VIII – Entrevista VII

ENTREVISTADO 7

Sr. Lourenço Chaves Almeida, gestor de segurança da aviação civil da *Portway* no Aeroporto de Lisboa – Direção da Unidade de *Handling* de Lisboa.
A ***Port****way* é uma empresa de handling que presta assistência em escala a mais de oitenta companhias aéreas. Atualmente opera nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Funchal (informação retirada do *site* da empresa *"http://www.portway.pt /",* em 05-07-2013, às 23h00).

Observações importantes:

- Antes de se iniciar a entrevista foi dado a conhecer ao entrevistado o tema da investigação, bem como os objetivos que se pretendem alcançar com as questões colocadas ao longo da entrevista. Foi, igualmente, destacada a importância que as respostas dadas representam para o avanço desta investigação, tendo sido evitados quaisquer comentários ou atitudes críticas relativamente às respostas apresentadas pelo entrevistado;

- No final da entrevista foi perguntado ao entrevistado se queria colocar mais alguma questão pertinente sobre o tema;

- A entrevista foi finalizada com um agradecimento ao entrevistado pela sua excelente colaboração e pela disponibilidade manifestada em participar nesta ação de investigação.

Seguem-se as questões colocadas durante a entrevista, bem como as respetivas respostas:

1. **Na sua perspetiva a liberalização trouxe maior rapidez ao transporte aéreo?**

   Acho que sim, a liberalização trouxe muito mais rapidez ao transporte aéreo, principalmente porque agilizou e facilitou o escoamento de carga e correio aéreo, bem como de passageiros.

2. **A seu ver a rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo terá fragilizado a segurança da aviação civil?**

   Não, por duas razões: primeiro, a segurança tem acompanhado a evolução da rapidez no transporte aéreo, desde o início; segundo, as políticas de segurança são sempre seguidas e praticadas pelos meios humanos afetos aos controlos operacionais.

3. Tendo em conta a sua experiência, a legislação aplicada à carga e correio aéreo será suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo?

A minha experiência não é muita no campo da carga e correio aéreo, mas parece-me que as normas existentes são suficientes, agora, têm é de ser adequadas às realidades dos estados membros. Há características específicas que variam de aeroporto para aeroporto e isso deveria refletir-se na legislação produzida.

4. Na indústria do transporte aéreo podemos considerar a rapidez como inimiga da segurança?

Não necessariamente. Genericamente a aviação já implica rapidez e os próprios processos de controlo de segurança a montante já estão preparados para dar resposta a essa mesma rapidez. Neste aspeto a "Cadeia Segura" é uma referência e um bom exemplo.

5. Os métodos de controlo/segurança aplicados às remessas de carga e correio aéreo serão suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo?

São, agora terá de haver é uma consciência de segurança em toda a linha operacional, caso contrário os métodos perderão toda a sua eficácia. A consciência de segurança provém da formação e informação ou seja, a segurança tem de ser compreendida, interiorizada e posteriormente praticada por todos os intervenientes.

6. Sendo os CTT grandes geradores de correio aéreo à escala global, parece-lhe bem que esta empresa, para além de cumprir os procedimentos de controlo obrigatórios, acompanhe as preocupações associadas à segurança da aviação civil?

Completamente de acordo. Os CTT fazem parte da "Cadeia Segura" e como tal são um elemento importante a ter em conta na segurança da aviação civil, principalmente pelo seu peso e papel na indústria dos correios e do transporte aéreo.

Lisboa 4 de julho de 2013

Quadro 8 – Análise do Conteúdo da Entrevista 7, concedida pelo Sr. Lourenço Chaves Almeida, gestor de segurança da aviação civil da *Portway* no Aeroporto de Lisboa – Direção da Unidade de *Handling* de Lisboa.

ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS

VARIÁVEIS	ENTREVISTADO (E7)
Liberalização	(…) a liberalização trouxe muito mais rapidez ao transporte aéreo, principalmente porque agilizou e facilitou o escoamento de carga e correio aéreo (…)
Rapidez*	Genericamente a aviação já implica rapidez e os próprios processos de controlo de segurança a montante já estão preparados para dar resposta a essa mesma rapidez.
Segurança	(…) primeiro, a segurança tem acompanhado a evolução da rapidez no transporte aéreo, desde o início, segundo, as políticas de segurança são sempre seguidas e praticadas pelos meios humanos afetos aos controlos operacionais. (…) a segurança tem de ser compreendida, interiorizada e posteriormente praticada por todos os intervenientes.
Normas	(…)parece-me que as normas existentes são suficientes, agora, têm é de ser adequadas às realidades dos estados membros. Há características específicas que variam de aeroporto para aeroporto e isso deve refletir-se na legislação produzida.
Controlo	(…) terá de haver é uma consciência de segurança em toda a linha operacional, caso contrário os métodos perderão toda a sua eficácia.
Correios	Os CTT fazem parte da "Cadeia Segura"e como tal são um elemento importante a ter em conta na segurança da aviação civil.

* A variável rapidez inclui a velocidade e comunicação rápida *Fonte: Daniel Reis*

Apêndice IX – Entrevista VIII

ENTREVISTADO 8

O entrevistado 8 para além de ser especialista em segurança da aviação civil, esteve ligado a uma operadora aérea e ao Instituto Nacional de Aviação Civil.

Observações importantes:

- Antes de se iniciar a entrevista foi dado a conhecer ao entrevistado o tema da investigação, bem como os objetivos que se pretendem alcançar com as questões colocadas ao longo da entrevista. Foi, igualmente, destacada a importância que as respostas dadas representam para o avanço desta investigação, tendo sido evitados quaisquer comentários ou atitudes críticas relativamente às respostas apresentadas pelo entrevistado;

- No final da entrevista foi perguntado ao entrevistado se queria colocar mais alguma questão pertinente sobre o tema;

- A participação do entrevistado foi de total cooperação e grande abertura. A seu pedido não iremos fazer referência ao seu nome próprio;

- A entrevista foi finalizada com um agradecimento ao entrevistado pela sua excelente colaboração e pela disponibilidade manifestada em participar nesta ação de investigação.

Seguem-se as questões colocadas durante a entrevista, bem como as respetivas respostas:

1. Na sua perspetiva será que a liberalização trouxe maior rapidez ao transporte aéreo?

Sem dúvida que sim. A "mobilidade física" dos cidadãos deixou de se prender com o "status" de classe do antigamente que, com a evolução das transportadoras aéreas, com a liberalização das tarifas forçou a produtividade para que o lucro almejado se englobasse na simplificação de serviços (catering mais modesto de modo a não encarecer tarifas e tratamento de passageiros mais uniformizado). Consequentemente, o objetivo da aviação civil - sem menosprezar outras questões inerentes, cada vez mais se dirige ao lucro. Ora, todos nós sabemos os custos de uma aeronave em terra e a rentabilidade de uma aeronave quando transporta passageiros.

A logística do transporte aéreo nos EUA e mundial com a publicação e adoção a 24 de Outubro de 1978 da lei : *THE AIRLINE DEREGULATION ACT*, regulamentou a abertura aos mercados do transporte aéreo com a consequente estimulação da concorrência dos mercados, através da liberalização do preço das tarifas, rotas, horários e livre concorrência privada e alterou profundamente todo o sistema do transporte aéreo.

2. A seu ver a rapidez imprimida pela liberalização do transporte aéreo terá fragilizado a segurança da aviação civil?

Como já foi referido anteriormente, põe-se apenas a questão da simplificação da aviação civil sendo que se forem seguidos os parâmetros e a legislação em vigor, nada obsta a que hajam falhas de segurança. Neste sentido não confundamos o "aligeirar" da aviação civil com o não cumprimento das normas.

3. Tendo em conta a sua experiência, a legislação aplicada à carga e correio aéreo será suficiente para garantir e preservar a segurança do transporte aéreo?

Será, se a legislação for efetivamente cumprida, desde o rastreio de carga e correio, à formação do pessoal interveniente bem como o cumprimento (à risca) do Programa de Segurança de Agente Reconhecido da empresa – neste caso os CTT.

4. Na indústria do transporte aéreo podemos considerar a rapidez como inimiga da segurança?

A resposta prende-se com a pergunta anterior pelo que já foi respondido.

5. Os métodos de controlo/segurança aplicados às remessas de carga e correio aéreo serão suficientes para garantir a segurança do transporte aéreo?

A questão não está no método mas sim no cumprimento ou incumprimento do método dos controlos de segurança.

6. Sendo os CTT grandes geradores de correio aéreo à escala global, parece-lhe bem que esta empresa, para além de cumprir os procedimentos de controlo obrigatórios, acompanhe as preocupações associadas à segurança da aviação civil?

As empresas como, é o caso dos CTT, devem acompanhar todos os acontecimentos e como se refere "todas as preocupações associadas à aviação civil", desde que seja seu intuito trocar experiências e melhorar o seu desempenho.

Lisboa 6 de Junho de 2013

Quadro 9 – Análise do Conteúdo da Entrevista 8, concedida por um especialista em segurança da aviação civil.

ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS

VARIÁVEIS	ENTREVISTADO (E8)
Liberalização	(…) a publicação e adoção a 24 de outubro de 1978 da lei *"The airline Deregulation ACT"*, regulamentou a abertura aos mercados do transporte aéreo com a consequente estimulação da concorrência dos mercados, através da liberalização do preço das tarifas, rotas, horários e livre concorrência privada e alterou profundamente todo o sistema do transporte aéreo.
Rapidez*	(…) a "mobilidade física" dos cidadãos deixou de se prender com o "status" de classe do antigamente (…)
Segurança	(…) se forem seguidos os parâmetros e a legislação em vigor, nada obsta a que hajam falhas de segurança. Neste sentido não confundamos o "aligeirar" da aviação civil com o não cumprimento das normas.
Normas	Será, se a legislação for efetivamente cumprida, desde o rastreio de carga e correio à formação do pessoal interveniente bem como o cumprimento (à risca) do Programa de Segurança de Agente Reconhecido da empresa (…)
Controlo	A questão não está no método mas sim no cumprimento ou incumprimento do método dos controlos de segurança.
Correios	As empresas como, é o caso dos CTT, devem acompanhar todos os acontecimentos e (…) "todas as preocupações associadas à aviação civil", desde que seja seu intuito trocar experiências e melhorar o seu desempenho.

* A variável rapidez inclui a velocidade e comunicação rápida *Fonte: Daniel Reis*

Anexos

Anexo I – Regulamento do Serviço Público de Correios

Regulamento do Serviço Público de Correios

PARTE I
Do serviço público de correios

CAPÍTULO I
Disposições gerais

Artigo 1.º
Conteúdo

1 - O presente Regulamento contém as normas gerais reguladoras do estabelecimento, exploração e uso público do serviço público de correios, ou serviço postal.

2 - Em tudo o que não estiver previsto neste Regulamento e regulamentação complementar são aplicáveis as disposições dos Actos da União Postal Universal, regularmente ratificados pelo Estado Português.

Artigo 2.º
Objecto do serviço de correios

1 - O serviço público de correios compreende:

a) A aceitação, transporte, distribuição e entrega de correspondências postais;

b) A emissão e venda de selos e outros valores postais;

c) O serviço público de telecópia.

2 - Além das referidas no número anterior, podem incluir-se na rede pública de correios outras actividades que dela sejam complementares ou subsidiárias que a tradição e a índole da exploração ou o processo técnico aconselhem, bem como aquelas que se apresentem convenientes à respectiva exploração, nomeadamente:

a) A aceitação, transporte, distribuição e entrega de encomendas postais;

b) Os serviços financeiros postais.

Artigo 3.º
Regime de exploração

1 - São explorados em regime de exclusivo:

a) A aceitação, transporte, distribuição e entrega de todas as correspondências fechadas, bilhetes-postais e outras missivas, mesmo que abertas, sempre que o seu conteúdo seja pessoal e actual;

b) A emissão e venda de selos e outros valores postais;

c) O serviço público de telecópia.

2 - O exclusivo referido no n.º 1 não abrange:

a) O transporte particular de correspondências como actividade não lucrativa ou subsidiária de outra actividade principal, desde que esse transporte seja efectuado pelo próprio remetente dentro dos limites da localidade onde tem a sua sede, agência ou sucursal;

b) O transporte de correspondências entre os diversos estabelecimentos, agências ou delegações de uma mesma empresa de transportes, desde que seja efectuado pela própria empresa e as correspondências versem exclusivamente assuntos do seu serviço.

Artigo 4.º
Disponibilidade dos objectos postais

1 - Enquanto não forem entregues aos destinatários, os objectos postais pertencem aos remetentes, que deles podem dispor pessoalmente ou através de pessoa devidamente autorizada.

2 - Para os efeitos do número anterior, consideram-se autorizados mediante apresentação de documento comprovativo:

a) Quanto aos falidos e insolventes, os administradores da massa falida ou insolvente;

b) Quanto aos falecidos, o cabeça-de-casal ou qualquer herdeiro, após a partilha da herança;

c) Quanto aos incapazes, o seu representante legal;

d) Nos restantes casos, qualquer representante que disponha de poderes para o efeito.

3 - O disposto no n.º 1 entende-se sem prejuízo das normas respeitantes à inutilização, apreensão ou retenção dos objectos postais, fixados na legislação penal, no presente Regulamento e regulamentação complementar.

4 - A empresa operadora pode imprimir ou afixar anúncios nos invólucros dos objectos postais, bem como nos bilhetes-postais e nos impressos em forma de bilhete-postal.

5 - Os remetentes podem imprimir ou afixar nas suas correspondências publicidade própria e ainda, em condições a fixar pela empresa operadora, publicidade de terceiros.

Artigo 5.º
Identificação de utentes e autenticação de documentos

1 - A utilização do serviço público de correios pode depender da identificação do utente e da autenticação dos documentos a utilizar.

2 - Compete à empresa operadora definir as formas de identificação e autenticação de documentos, bem como os casos em que tais formalidades são exigíveis, para além das que se encontram fixadas na regulamentação aplicável.

Artigo 6.º
Emissão de documentos

A requerimento dos interessados, são emitidos documentos comprovativos dos serviços prestados, nos termos do presente regulamento e demais legislação aplicável, mediante o pagamento das taxas fiscais e postais fixadas para o efeito

Artigo 7.º
Impressos de serviços

1 - Os impressos de serviços para uso público são emitidos pela empresa operadora, podendo o fornecimento aos utentes ser onerado com o respectivo preço de custo.

2 - A empresa operadora pode autorizar a emissão de impressos de serviço para uso exclusivo de determinados utentes, desde que aqueles obedeçam aos requisitos que forem fixados.

Artigo 8.º
Inviolabilidade e sigilo das correspondências

1 - As correspondências postais são invioláveis e estão protegidas pelo dever de sigilo, com os únicos limites e excepções fixados na lei penal e demais legislação aplicável.

2 - A infracção das normas respeitantes ao dever de sigilo das correspondências e sua inviolabilidade é punida nos termos da lei penal.

3 - Quaisquer informações acerca da existência ou da entrega de correspondência só podem ser prestadas aos destinatários, remetentes ou seus representantes, mediante identificação.

Artigo 9.º
Refugos

1 - Consideram-se em refugo os objectos postais que não possam ser expedidos, entregues aos destinatários ou restituídos aos remetentes, nos casos previstos no presente Regulamento e regulamentação complementar.

2 - Quando se trate de correspondências caídas em refugo, as mesmas podem ser abertas, sem leitura do seu conteúdo, a fim de se verificar se existem indicações que permitam entregá-las aos destinatários ou restituí-las aos remetentes.

3 - Os objectos postais caídos em refugo servem de garantia para o pagamento de taxas, multas, direitos e impostos com que se encontrem onerados.

4 - A parte do produto da venda de objectos postais em refugo que restar após o pagamento dos encargos que os oneram é considerada receita da empresa operadora, se não tiver sido reclamada pelo remetente no prazo fixando.

Artigo 10.º
Selos e impressões de franquia

1 - As disposições relativas à emissão, venda e utilização de selos, de bilhetes-postais estampilhados e de outras formas estampilhadas - estão contidas no estatuto do selo postal.

2 - As normas respeitantes à franquia de objectos postais por impressões mecânicas são fixadas em regulamentação própria.

Artigo 11.º
Normalização e codificação

1 - A empresa operadora pode fixar regras quanto à normalização dos objectos postais, bem como quanto à indicação do código postal.

2 - Os objectos postais que não obedeçam às regras previstas no número anterior têm o tratamento que vier a ser fixado em normas complementares, a estabelecer pela empresa operadora.

Artigo 12.º
Proibições

1 - É vedada a aceitação, expedição ou distribuição de quaisquer objectos postais quando:

a) Neles sejam utilizadas imagens, termos ou expressões obscenos, imorais ou cujo teor constitua injúria ou ofensa da lei;

b) Tenham por objecto incomodar deliberadamente os respectivos destinatários ou fomentar a perpetração de crimes, contravenções ou contra-ordenações;

c) Possam prejudicar a defesa nacional ou a segurança pública;

d) Tenham por objecto impedir a acção da justiça na investigação de crimes ou na perseguição de criminosos;

e) Contenham artigos que, pela sua natureza, fragilidade ou acondicionamento, possam oferecer perigo para o pessoal, danificar as instalações e demais material utilizado pela empresa operadora ou sujar e deteriorar outros objectos postais;

f) Contenham animais vivos, estupefacientes, substâncias psicotrópicas, matérias explosivas, inflamáveis ou outras consideradas perigosas, salvo nos casos especiais previstos na lei ou nos Actos da União Postal Universal;

g) De um modo geral, possam causar danos ao Estado, à empresa operadora e seus agentes, aos destinatários ou a terceiros;

h) Contenham notas de banco, outros títulos ou objectos com valor realizável, salvo quando expedidos como valor declarado;

i) Por qualquer outro motivo não obedeçam aos preceitos legais e regulamentares.

2 - As operações respeitantes aos objectos que infrinjam o disposto no número anterior são suspensas logo que a infracção seja detectada, independentemente do apuramento da responsabilidade civil e criminal em que incorram os infractores.

3 - Nos casos em que a infracção ao disposto no n.º 1 constitua ilícito criminal, os objectos postais são apreendidos para procedimento adequado.

4 - Nos restantes casos em que se verifique violação ao disposto no n.º 1 os objectos postais são sujeitos ao procedimento previsto na regulamentação aplicável.

CAPÍTULO II
Das correspondências postais

SECÇÃO I
Disposições gerais aplicáveis às correspondências postais

Artigo 13.º
Categorias

1 - As correspondências postais compreendem as seguintes categorias: cartas, bilhetes-postais, impressos, cecogramas e pacotes postais.

2 - É fixada, em normas complementares, a definição de cada uma das categorias mencionadas no número anterior, bem como as respectivas características e condições gerais de prestação do serviço, em tudo o que se não encontre previsto no presente diploma.

3 - Podem ser criadas novas categorias de correspondências, extintas ou alteradas as existentes, de acordo com as necessidades dos utentes e as possibilidades do sistema de produção.

Artigo 14.º
Franquia e suas modalidades

1 - As correspondências postais só são expedidas se tiverem sido integralmente franquiadas pelo remetente, sem prejuízo do disposto no artigo seguinte.

2 - A franquia pode efectuar-se por qualquer das modalidades seguintes:

a) Selos postais impressos ou colados nas correspondências;

b) Impressões de máquinas de franquiar;

c) Indicações impressas ou reproduzidas por carimbo, significativas do pagamento da franquia, com ou sem representação de valor, segundo normas a fixar pela empresa operadora.

Artigo 15.º
Falta ou insuficiência de franquia

1 - As cartas e os bilhetes-postais com falta ou insuficiência de franquia cuja regularização não foi possível na origem podem ser expedidos, ficando sujeitos ao pagamento da franquia em falta, acrescida da taxa adicional aplicável, a suportar pelo destinatário ou pelo remetente, no caso de devolução.

2 - O disposto no número anterior é igualmente aplicável às restantes categorias de correspondências com falta ou insuficiência de franquia que tenham sido indevidamente expedidas pela estação de origem.

3 - As correspondências que não tiverem sido expedidas por falta ou insuficiência de franquia são restituídas aos remetentes se estes, avisados para as regularizarem, o não fizerem dentro do prazo fixado, sendo considerados em refugo se o remetente não for conhecido.

4 - As franquias existentes nas correspondências são sempre inutilizadas, quer em caso de restituição, quer em caso de envio aos refugos.

Artigo 16.º
Correspondências com selos postais nulos

1 - As correspondências que tenham afixados selos nulos ou não admitidos para franquia, nos termos do estatuto do selo postal, são consideradas com falta ou insuficiência de franquia, de acordo com o artigo anterior.

Artigo 17.º
Correspondências com selos ou impressões de franquia fraudulentos

1 - As correspondências que apresentem selos ou impressões de franquia fraudulentos são apreendidas para procedimento criminal.

2 - No caso de falta de indicação do remetente a correspondência é expedida e apresentada ao destinatário, só sendo entregue a este a parte não necessária à investigação e prova da infracção, se o mesmo identificar o remetente e pagar a franquia devida, lavrando-se o competente auto.

3 - Sempre que se verifique que a utilizado de um selo nulo ou não admitido para franquia envolva fraude, seguir-se-ão os procedimentos referidos nos números anteriores.

SECÇÃO II
Aceitação das correspondências

Artigo 18.º
Regra geral

1 - As correspondências são depositadas pelos utentes em receptáculos próprios instalados pela empresa operadora em locais convenientes, apenas sendo apresentadas em mão, nos serviços de aceitação, nos casos especiais previstos no presente Regulamento e normas complementares.

2 - Pode proceder-se à recolha das correspondências no domicílio dos remetentes, a pedido destes, nos casos em que tal se justifique e nas condições a estabelecer pela empresa operadora.

Artigo 19.º
Marcação das correspondências na origem

1 - Em todas as correspondências retiradas dos receptáculos ou aceites em mão deve afixar-se a marca do dia, a qual se destina a:

a) Inutilizar os selos de franquia;

b) Indicar a data e o local da entrada das correspondências no correio.

2 - A marca do dia pode ser dispensada nos casos em que se apresente desnecessária pelo tipo de correspondências aceites, ou pela modalidade de franquia utilizada, nos termos a definir pela empresa operadora.

SECÇÃO III
Recepção, distribuição e entrega das correspondências

Artigo 20.º
Marcação das correspondências à chegada

1 - Deve ser afixada a marca do dia da recepção no verso dos sobrescritos, cintas ou outras embalagens das correspondências e na frente dos bilhetes-postais.

2 - O disposto no número antecedente pode deixar de aplicar-se, no todo ou em parte, às correspondências não registadas, nas condições a definir pela empresa operadora.

3 - Os selos não marcados na origem são inutilizados, nos termos a estabelecer pela empresa operadora.

Artigo 21.º
Modalidades de distribuição

1 - A distribuição das correspondências é feita na morada indicada pelo remetente ou no estabelecimento postal da localidade de destino, conforme aí esteja ou não implantada a distribuição postal domiciliária.

2 - O disposto no número anterior entende-se sem prejuízo das modalidades próprias de distribuição previstas nos serviços especiais e de outras que venham a ser estabelecidas pela empresa operadora.

Artigo 22.º
Inicio da distribuição

1 - A distribuição da correspondência deve iniciar-se o mais cedo possível, após a chegada das malas à estação de destino, dentro das condições de funcionamento dos serviços.

Artigo 23.º

Entrega das correspondências

1 - A entrega das correspondências na distribuição domiciliária faz-se:

a) No receptáculo postal domiciliário, quando as correspondências não estejam sujeitas a tratamento especial que requeira procedimento diverso;

b) Na morada indicada pelo remetente, nos casos em que:

1.º Não exista nem seja obrigatório receptáculo postal domiciliário apropriado;

2.º As correspondências, pelo seu volume, não possam ser depositadas nesse receptáculo sem risco de perda ou deterioração;

3.º Haja lugar ao pagamento de taxas;

4.º Tenha lugar tratamento especial que preveja esta modalidade de entrega.

2 - A entrega de correspondências nos estabelecimentos postais da localidade de destino terá lugar:

a) Quando não esteja implantada a distribuição domiciliária;

b) Nos casos em que não seja possível proceder à entrega na morada indicada pelo remetente quando a mesma deva ter lugar nos termos da alínea b) do número anterior;

c) Quando sujeitas a tratamento especial que preveja essa modalidade;

d) Quando as correspondências se encontrem em depósito, nos termos do artigo 25.º;

e) Nos demais casos previstos no presente Regulamento e normas complementares a fixar pela empresa operadora.

3 - A entrega das correspondências nos estabelecimentos postais é feita mediante identificação do destinatário ou seu representante.

4 - As correspondências porteadas com falta ou insuficiência de franquia ou oneradas com taxas só são entregues após a cobrança da importância devida.

5 - As correspondências cuja entrega seja feita em estabelecimentos postais podem ficar sujeitas ao pagamento da taxa de armazenagem.

Artigo 24.º
Correspondências insusceptíveis de entrega

1 - As correspondências não registadas que, por qualquer motivo, não possam ser entregues ao destinatário são devolvidas imediatamente ao remetente; na falta da indicação do nome e morada do remetente são conservadas em depósito até à sua remessa ao serviço de refugos postais.

2 - Os impressos não registados, com excepção dos livros, só são devolvidos se o remetente o solicitar por anotação inscrita no objecto.

3 - As correspondências devolvidas que não possam ser restituídas ao remetente são enviadas para o serviço de refugos postais.

4 - As correspondências registadas que não possam ser entregues ao destinatário são devolvidas ao remetente; na falta de indicação deste são enviadas à estação de origem, que, não as podendo entregar ao remetente, as conservará em depósito até à sua remessa ao serviço de refugos postais.

Artigo 25.º
Correspondências em depósito

1 - Consideram-se correspondências em depósito aquelas que:

a) Por impossibilidade de entrega ou devolução, aguardem nas estações que decorra o prazo previsto para a remessa ao serviço de refugos;

b) Não possam ser colocadas no receptáculo postal domiciliário por este se encontrar avariado, decorrido o prazo legal fixado ao utente para a reparação.

2 - A entrega destas correspondências na estação implica a cobrança da taxa fixada, não sendo esta acumulável com a taxa de armazenagem prevista no n.º 5 do artigo 23.º

Artigo 26.º
Correspondências confiadas ao correio depois de entregues

1 - As correspondências que, depois de regularmente entregues, voltem ao correio para seguir outro destino, seja ele qual for, devem ser novamente franquiadas.

2 - Podem, porém, ser confiadas ao correio para serem devolvidas ou seguirem outro destino sem pagamento de novo porte, dentro do prazo estabelecido, as correspondências não registadas que tenham sido dirigidas:

a) A indivíduos domiciliados em hotéis, pensões ou quartéis;

b) A internados em hospitais, prisões, asilos ou colégios;

c) Ao cuidado de um cônsul ou de uma agência de navegação ou de turismo.

Artigo 27.º
Abertura de correspondência fechada por pessoa diferente do destinatário

1 - Quando uma correspondência fechada tiver sido indevidamente aberta, em consequência de entrega errada, deve ser restituía ao distribuidor ou ao estabelecimento postal pela pessoa que a abriu, depois de no verso do invólucro ter feito declaração do sucedido, com aposição da data e assinatura.

2 - Se a pessoa que procedeu à abertura não souber ou não puder escrever, a declaração é feita pelo agente a quem a correspondência foi apresentada, com indicação do responsável e, se possível, de testemunhas que possam comprovar o facto.

3 - Em qualquer dos casos, a correspondência é novamente fechada, procurando-se entregá-la ao verdadeiro destinatário.

SECÇÃO IV
Correspondências com tratamento especial

Artigo 28.º
Correspondências registadas

1 - Podem ser expedidas sob registo todas as categorias de correspondências postais.

2 - As correspondências para registo são apresentadas em mão, mediante recibo:

a) Nos estabelecimentos postais, dentro dos horários normais e suplementares definidos para a execução deste serviço;

b) Aos carteiros dos giros não urbanos, durante o percurso.

3 - As correspondências podem ser registadas nos domicílios dos remetentes, a pedido destes.

4 - A entrega das correspondências registadas é sempre comprovada por recibo e tem lugar:

a) Na morada do destinatário, desde que esteja implantada a distribuição domiciliária;

b) Nos estabelecimentos postais da localidade de destino, nos casos em que:

1.º Não exista distribuição domiciliária;

2.º Não tenha sido possível a entrega na morada do destinatário;

3.º As correspondências estejam sujeitas a tratamento especial que preveja esta modalidade de entrega;

4.º Se verifique recusa de recepção, nos termos do número seguinte.

5 - As correspondências registadas que tenham sido recusadas pelo destinatário por suspeita de violação são entregues ao mesmo na estação de destino, mediante a elaboração de auto de verificação.

Artigo 29.º
Cartas com valor declarado

1 - Podem aceitar-se com valor declarado as cartas registadas que incluam papéis representativos de valor ou documentos e objectos de valor, segurando-se o conteúdo pela importância declarada pelo remetente.

2 - As notas de banco e outros títulos representativos de valores realizáveis, moedas, jóias, metais, pedras e outros objectos preciosos só podem circular pelo correio nos termos do número antecedente.

3 - O valor declarado não pode exceder o valor real ou o valor de substituição do conteúdo das cartas.

4 - A recepção das cartas com valor declarado e assinatura do recibo correspondente só podem ser efectuadas pelo destinatário ou seu representante com poderes especiais.

5 - Cabe à empresa operadora definir o montante máximo do valor declarado.

Artigo 30.º
Aviso de recepção

1 - O remetente de qualquer correspondência registada pode, no acto de registo, requisitar que lhe seja enviado aviso de recepção.

2 - Nas correspondências com serviço de aviso de recepção, as indicações do nome e morada do remetente são obrigatórias.

Artigo 31.º
Correspondências a entregar em mão própria

1 - A pedido do remetente, a correspondência registada com aviso de recepção pode ser entregue em mão ao próprio destinatário.

2 - No caso de esta correspondência se destinar a altas individualidades, designadamente aos titulares dos órgãos de soberania, o recibo de entrega pode ser assinado pelos chefes de gabinete, secretários, ajudantes-de-campo ou outros colaboradores investidos em funções que incluam esta faculdade.

Artigo 32.º
Correspondências de "última hora"

1 - No espaço de tempo que decorre desde a última abertura do receptáculo do estabelecimento postal, ou do último levantamento de registos, até ao limite possível antes do horário fixado para o fecho da mala ou do inicio da distribuição podem aceitar-se em mão, respectivamente, correspondências não registadas ou registadas, sob condição de aproveitarem essa expedição ou distribuição.

2 - Os períodos a que se refere o número anterior são fixados pela empresa operadora para cada estabelecimento postal, de acordo com a sua categoria e outros condicionalismos, e devem constar de aviso colocado à vista dos utentes.

Artigo 33.º
Aceitação de registos para além do horário de execução deste serviço

1 - Os objectos registados com ou sem valor declarado podem ser aceites para além do horário fixado para a execução deste serviço e com a aplicação do disposto no artigo anterior, se for caso disso.

Artigo 34.º
Correspondências por via aérea

1 - As correspondências podem ser transportadas por via aérea, nos casos em que a mesma esteja instituída no serviço de correio interno e nas relações com as outras administrações postais.

2 - Cabe à empresa operadora definir os casos em que o transporte aéreo de correspondência é efectuado com dispensa da respectiva taxa adicional.

Artigo 35.º
Correspondências com entrega por portador especial

1 - A pedido do remetente, podem as correspondências postais ser entregues na morada do destinatário por portador especial, o mais cedo possível após a recepção.

2 - A distribuição por portador especial pode efectuar-se a pedido do destinatário, desde que este se responsabilize pelo pagamento da taxa correspondente a este serviço.

Artigo 36.º
Posta-restante

1 - São tratadas como posta-restante e como tal entregues no estabelecimento postal de destino as correspondências que:

a) Apresentem esta indicação;

b) Contenham a morada do destinatário e fiquem retidas na posta restante a pedido escrito deste;

c) Apresentem a indicação "em trânsito", "ao cuidado do chefe da estação" ou outra semelhante, donde se conclua a vontade de que a entrega se efectue no estabelecimento postal de destino.

2 - As correspondências dirigidas à posta-restante devem indicar o nome do destinatário, não sendo admitido para o efeito o emprego exclusivo de iniciais, algarismos, simples nomes próprios, nomes supostos ou quaisquer sinais convencionais.

Artigo 37.º
Correspondências sem endereço

Poderão ser aceites correspondências sem endereço para entrega:

a) Em todos os domicílios ou apartados;

b) Nos domicílios abrangidos por um ou mais giros completos ou parte de giros;

c) Nos domicílios ou apartados de pessoas de uma mesma profissão ou actividade.

Artigo 38.º
Serviço de remessa sem franquia

1 - Qualquer categoria de correspondência pode ser autorizada a circular sem ser franquiada, desde que o interessado na sua recepção se comprometa a pagar a franquia correspondente.

2 - Compete à empresa operadora definir as modalidades de remessa sem franquia.

Artigo 39.º
Restituição, modificação ou correcção do endereço

1 - A pedido do remetente, pode proceder-se à restituição de qualquer correspondência postal, bem como à modificação ou correcção das indicações respeitantes ao endereço do destinatário, desde que não tenha sido entregue, inutilizada ou apreendida.

2 - Os selos afixados na correspondência a restituir são sempre inutilizados

Artigo 40.º
Reexpedição de correspondência

1 - A pedido do destinatário, as correspondências postais podem ser reexpedidas, salvo se o remetente o tiver proibido por meio de anotação inscrita junto ao endereço inicial.

Artigo 41.º
Retenção de correspondência

1 - A pedido do destinatário, podem as correspondências ficar retidas no estabelecimento postal da localidade de destino, para entrega posterior.

2 - As correspondências que não forem entregues no prazo fixado são devolvidas ao remetente ou, em caso de impossibilidade de devolução, enviadas para refugo

Artigo 42.º
Correspondências apartadas

1 - A pedido dos destinatários, podem as correspondências ser apartadas para entrega nos estabelecimentos postais.

2 - O prazo de validade de cada concessão termina em 31 de Dezembro do ano a que respeita, renovando-se automaticamente se, até esta data, for paga pelo interessado a taxa correspondente ao ano seguinte.

Artigo 43.º
Receptáculos privativos para correspondências a expedir

1 - A pedido dos interessados, e quando tal se justifique pelo número de potenciais utilizadores, pode a empresa operadora instalar receptáculos para recolha de correspondências a expedir, nos recintos de estabelecimentos comerciais, escolares, hospitalares ou de assistência social, hoteleiros, industriais, militares, prisionais ou outros, desde que seja garantido o acesso fácil ao pessoal encarregado da abertura desses receptáculos.

2 - Ao prazo de validade da concessão é aplicável o regime estabelecido no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 44.º
Taxas dos serviços especiais e normas de execução

1 - A cada um dos serviços especiais corresponde a taxa prevista no tarifário.

2 - As regras de execução dos serviços especiais previstos nesta secção são fixadas em normas complementares a emitir pela empresa operadora.

CAPÍTULO III
Do serviço público de telecópia

Artigo 45.º
Objecto do serviço

O serviço público de telecópia compreende a reprodução à distância de documentos manuscritos ou impressos, apresentados pelo remetente para transmissão por sinais eléctricos num serviço público de comunicações, ou recebida, pelo mesmo sistema, num serviço público de comunicações para entrega em mão ao destinatário num suporte físico.

Artigo 46.º
Rede nacional

1 - O serviço público de telecópia é assegurado pelos estabelecimentos postais, a designar pela empresa operadora, dotados com equipamento apropriado para a reprodução dos documentos referidos no artigo anterior, com utilização da rede pública de telecomunicações.

2 - Qualquer utente que disponha de equipamento compatível com o da empresa operadora terá acesso à rede nacional para depositar os documentos a transmitir ou para receber as reproduções que lhe sejam destinadas.

Artigo 47.º
Aceitação e distribuição

1 - Os documentos a transmitir, nomeadamente quanto ao formato, qualidade e cor do papel e outros requisitos necessários a uma reprodução de boa qualidade, devem obedecer às condições a definir pela empresa operadora.

2 - Os documentos a transmitir podem ser aceites:

a) Nos estabelecimentos postais referidos no n.º 1 do artigo 46.º;

b) Em qualquer outro estabelecimento postal, para serem expedidos pela via postal mais rápida para um estabelecimento dos referidos na alínea anterior.

3 - Conforme opção do remetente, e de acordo com normas a estabelecer pela empresa operadora, as reproduções podem ser distribuídas:

a) Nos estabelecimentos postais;

b) Nos domicílios dos destinatários.

PARTE II
Dos serviços complementares da rede postal

CAPÍTULO I
Das encomendas postais

SECÇÃO I
Disposições preliminares

Artigo 48.º
Objecto do serviço

Podem ser aceites, expedidos, distribuídos e entregues pelos correios, sob a designação de encomendas postais, os volumes que satisfaçam as condições de peso, dimensões, conteúdo, acondicionamento e endereço, a estabelecer pela empresa operadora.

Artigo 49.º
Categorias das encomendas e serviços especiais

1 - As categorias das encomendas, bem como os serviços especiais a elas respeitantes e as respectivas condições de execução, são estabelecidas pela empresa operadora tendo em conta o disposto no presente Regulamento.

2 - Em tudo o que não se encontre especialmente regulado no presente capítulo aplicam-se as disposições relativas às correspondências.

Artigo 50.º
Proibições

1 - Para além do disposto no artigo 12.º, é vedada a expedição em encomendas postais dos objectos seguintes:

a) Correspondências fechadas ou quaisquer missivas abertas com carácter actual e pessoal, incluindo os bilhetes-postais;

b) Remessas proibidas por lei.

SECÇÃO II
Aceitação, distribuição e entrega

Artigo 51.º
Aceitação

As encomendas são aceites em mão nos estabelecimentos postais, podendo a empresa operadora estabelecer condições especiais de aceitação.

Artigo 52.º
Distribuição e entrega

1 - As encomendas a distribuir são objecto de aviso de chegada.

2 - A distribuição das encomendas é feita nos estabelecimentos postais, dentro do prazo fixado para o efeito, podendo, a pedido do remetente ou do destinatário, ser distribuídas nos domicílios, em condições a estabelecer pela empresa operadora.

3 - A entrega é feita ao destinatário contra recibo, devendo as reservas formuladas no acto de entrega de uma encomenda que possam envolver a responsabilidade da empresa operadora ficar consignadas em auto de verificação.

4 - As condições estabelecidas nos números anteriores podem ser dispensadas por acordo das partes em regime contratual.

Artigo 53.º
Falta de entrega

1 - Quando não for possível a entrega da encomenda ao destinatário, são cumpridas as instruções dadas pelo remetente no acto da aceitação, devendo, na ausência destas, ser enviado ao remetente aviso de falta de entrega, no prazo fixado pela empresa operadora.

2 - Qualquer encomenda que aguarde resposta do remetente a um aviso de falta de entrega pode entretanto ser entregue ao destinatário, se este se apresentar a reclamá-la.

Artigo 54.º
Armazenagem

A encomenda que não for levantada dentro do prazo fixado fica sujeita ao regime de armazenagem, salvo casos de retenção determinada para efeitos processuais.

Artigo 55.º
Reexpedição

A pedido do destinatário ou do remetente, e salvo declaração em contrário deste no acto da apresentação, as encomendas podem ser reexpedidas para qualquer outro estabelecimento postal que execute o serviço.

CAPITULO II
Dos serviços financeiros postais

SECÇÃO I
Vales de correio

Artigo 56.º
Vales de correio

1 - A empresa operadora assegura o serviço de permuta de fundos mediante a emissão de ordens de pagamento especiais, denominadas vales de correio.

2 - As disposições respeitantes ao serviço de vales constam de regulamento próprio, aprovado por portaria conjunta dos Ministros responsáveis pelos sectores das finanças e das comunicações.

SECÇÃO II
Cobranças

SUBSECÇÃO I
Objectos à cobrança

Artigo 57.º
Objectos admitidos

Podem aceitar-se à cobrança as correspondências sujeitas a registo e as encomendas postais.

Artigo 58.º
Condições

1 - Os objectos à cobrança são aceites nas condições a fixar pela empresa operadora, devendo conter o valor a cobrar e a indicação do nome e morada do remetente.

2 - A importância a cobrar está sujeita aos limites máximo e mínimo, a fixar pela empresa operadora.

3 - O remetente de um objecto à cobrança pode proceder à anulação, redução ou elevação do valor a cobrar, nos termos do artigo 39.º

Artigo 59.º
Pagamento pelo destinatário

O valor da cobrança deve ser pago pelo destinatário:

a) Tratando-se de correspondências, dentro do prazo a estabelecer pela empresa operadora;

b) Tratando-se de encomendas postais, durante todo o período em que estas se encontrem no estabelecimento postal de destino.

Artigo 60.º
Aplicação das disposições relativas às correspondências e às encomendas

As disposições relativas às correspondências e às encomendas postais são aplicáveis, se necessário, em tudo o que for omisso na presente subsecção.

SUBSECÇÃO II
Títulos à cobrança

Artigo 61.º
Títulos admitidos à cobrança

1 - Podem ser admitidos à cobrança, nas condições a estabelecer pela empresa operadora, os documentos representativos de um direito de crédito, designadamente recibos, ordens de pagamento,

letras, livranças, facturas ou extractos de facturas, cupões de juros e dividendos, títulos amortizados ou ainda qualquer outro documento, assinado ou não pelo devedor, desde que obedeça aos requisitos para tanto fixados.

2 - Não são admitidos à cobrança:

a) Títulos cujo pagamento dependa da apresentação de livros ou documentos que tenham de ser devolvidos ao credor depois da cobrança;

b) Títulos pagáveis a prazo ou sujeitos a diligências de aceite ou protesto

Artigo 62.º
Condições a que os títulos devem obedecer

Cada título deve satisfazer as seguintes condições:

a) Designar com clareza a importância a cobrar, por extenso ou em algarismos, a qual deve estar compreendida dentro dos limites máximo e mínimo fixados pela empresa operadora;

b) Indicar o nome e morada do devedor e, eventualmente, o local de cobrança;

c) Obedecer aos requisitos específicos fixados na lei para a emissão de cada espécie de título;

d) Satisfazer as prescrições da lei do imposto do selo;

e) Ter pelo menos as dimensões das cartas.

Artigo 63.º
Aceitação das remessas de títulos

Os títulos à cobrança, relacionados em suportes, são incluídos em sobrescrito fechado a enviar pelo remetente ao estabelecimento postal cobrador, como carta registada, com pagamento da tarifa correspondente.

Artigo 64.º
Proibições

É vedado ao remetente:

a) Inscrever nos títulos indicações que não digam respeito à natureza da cobrança;

b) Juntar aos documentos cartas ou notas com carácter de correspondência entre o credor e o devedor;

c) Inscrever nos suportes da expedição quaisquer outras indicações que não sejam as que o texto comporta.

Artigo 65.º
Abertura e conferência das remessas de títulos

As remessas de títulos são conferidas no estabelecimento postal de destino, no acto de abertura, dando-se àquelas que não preencham as condições estabelecidas o tratamento que vier a ser fixado pela empresa operadora.

Artigo 66.º
Restituição dos títulos

O remetente pode pedir a restituição da remessa de títulos a cobrar, nos termos e condições estabelecidos no artigo 39.º, desde que a cobrança não tenha sido iniciada.

Artigo 67.º
Reexpedição das remessas de títulos

Quando todos os destinatários dos documentos para cobrança contidos numa remessa forem servidos por um outro estabelecimento postal cobrador, efectuar-se-á a reexpedição da remessa de títulos, sem cobrança de taxa adicional.

Artigo 68.º
Apresentação, cobrança e prazo

1 - Nas localidades com distribuição domiciliária, os títulos são apresentados nos locais indicados para cobrança.

2 - Se a cobrança não se efectuar por qualquer razão que não seja a recusa ou impossibilidade definitiva, o agente cobrador deixará um aviso para que o pagamento possa ser feito no estabelecimento postal que serve o devedor, dentro do prazo fixado.

3 - Para as localidades sem distribuição domiciliária, são expedidos avisos aos devedores para que o pagamento seja efectuado nos estabelecimentos postais que servem essas localidades.

4 - A apresentação dos títulos e o envio do aviso referido no número anterior são efectuados no prazo mais curto possível após a recepção das remessas.

Artigo 69.º
Prazos de liquidação

1 - Qualquer remessa de títulos à cobrança considera-se pronta para liquidação logo que haja solução definitiva para todos os títulos que a ela respeitem.

2 - Só em casos devidamente justificados a liquidação deixará de ser feita no dia útil imediato àquele em que uma remessa de títulos à cobrança ficou em condições de liquidar.

Artigo 70.º
Deduções

1 - Deduzem-se da importância dos títulos cobrados:

a) A taxa de apresentação de cada um, quer sejam ou não cobrados;

b) A taxa que estiver estabelecida para a liquidação.

2 - Não ficam sujeitos à taxa de apresentação os títulos que não sejam apresentados ou avisados por irregularidades ou erro de encaminhamento.

Artigo 71.º
Pagamento ao remetente

1 - A importância a enviar ou a entregar ao remetente é constituída pela diferença entre os valores cobrados e as taxas deduzidas.

2 - As remessas respeitantes à liquidação são consideradas como correspondências de serviço e, no caso de incluírem títulos não cobrados, são expedidas sob registo.

3 - Se nenhum dos títulos for cobrado ou se os valores cobrados forem insuficientes para a dedução integral das taxas de apresentação, será o valor devido cobrado do remetente.

SUBSECÇÃO III
Outras formas de cobrança

Artigo 72.º
Outras formas de cobrança

Pode a empresa operadora criar outras formas de cobrança, de acordo com normas por ela a definir.

PARTE III
Das garantias

Artigo 73.º
Reclamações

1 - As reclamações dos utentes são aceites dentro do prazo de um ano a contar do dia seguinte ao da aceitação dos objectos, a não ser que outro esteja fixado.

2 - As reclamações sobre o serviço público de telecópia são aceites dentro do prazo de quatro meses a contar do dia seguinte ao da aceitação do documento.

3 - Salvo se o remetente tiver pago a taxa de aviso de recepção, cada reclamação está sujeita à taxa prevista no tarifário, sendo esta restituída se vier a reconhecer-se que a reclamação foi motivada por falta imputável à empresa operadora.

4 - As reclamações relativas a correspondências postais registadas só são aceites desde que o nome do remetente conste dos registos de aceitação.

Artigo 74.º
Responsabilidade da empresa operadora

A responsabilidade da empresa operadora em relação aos utentes do serviço de correios rege-se pelas disposições do presente capítulo e, naquilo que nele se não encontrar regulado, pela demais legislação aplicável.

Artigo 75.º
Exclusão da responsabilidade da empresa operadora

A responsabilidade da empresa operadora fica excluída:

a) Quando a perda, espoliação ou avaria dos objectos postais registados ocorra por culpa do remetente;

b) Nos casos fortuitos ou de força maior;

c) Quando tenha expirado o prazo de reclamação;

d) Quando os objectos tenham sido apreendidos ou destruídos pela autoridade competente nos termos da legislação aplicável.

Artigo 76.º
Responsabilidade dos remetentes

1 - Os remetentes são responsáveis pelos prejuízos causados a outros utentes, nos mesmos limites que a empresa operadora, pela expedição de objectos postais sem observância das condições de aceitação, desde que não se prove culpa da empresa operadora ou dos transportadores por ela contratados, e independentemente da aceitação daqueles objectos.

2 - A empresa operadora responde solidariamente pelos prejuízos a que se refere o número anterior, cabendo-lhe exercer o direito de regresso contra o responsável, com recurso à cobrança coerciva, se necessário.

Artigo 77.º
Indemnizações

1 - A indemnização a que o utente tenha direito deve ser paga no prazo máximo de seis meses, contado a partir do dia seguinte ao da apresentação da reclamação, com observância das diligências e formalidades para tanto estabelecidas.

2 - Apurado o fundamento da responsabilidade, o reclamante é contactado por carta registada para, no prazo de 60 dias, indicar em declaração apropriada o montante da indemnização pretendida, dentro dos limites estabelecidos.

3 - A não apresentação da declaração prevista no número anterior no prazo fixado determina a prescrição do direito à indemnização.

4 - O remetente ou o destinatário têm a faculdade de ceder o direito à indemnização entre si ou a terceiro.

5 - Após o pagamento da indemnização, a empresa operadora fica sub-rogada nos direitos da pessoa que a recebeu, até ao respectivo montante.

6 - O utente que tenha recebido indemnização por perda de um objecto posteriormente encontrado pode reavê-lo ou indicar a quem deve ser entregue, mediante restituição da indemnização; na falta de resposta no prazo fixado, o objecto fica pertença da empresa operadora.

Artigo 78.º
Correspondências registadas

1 - No caso de perda, espoliação total ou avaria total do conteúdo de uma correspondência registada, o remetente tem direito à importância reclamada, não podendo exceder a quantia equivalente a vinte vezes a taxa de registo paga; esta importância pode ser elevada ao quíntuplo, por cada saco especial de impressos para o mesmo destinatário e para o mesmo destino expedido sob registo.

2 - A espoliação total ou a avaria total só são de considerar quando:

a) Se reconheça que a embalagem era suficiente para garantir o conteúdo de modo eficaz contra os riscos acidentais de espoliação ou de avaria;

b) Tenham sido comprovadas antes de o destinatário, ou de o remetente, no caso de devolução, tomar posse da correspondência.

3 - O direito à indemnização é transferido para o destinatário após este ter passado recibo da correspondência espoliada ou avariada, com observância do disposto no número anterior.

Artigo 79.º
Cartas com valor declarado

1 - Nas cartas com valor declarado, o montante da indemnização é o correspondente ao valor real da perda, espoliação ou avaria, não podendo em caso algum exceder a importância declarada.

2 - Cessa o direito à indemnização se verificar que o valor declarado excede o valor real do conteúdo.

3 - O direito à indemnização é reconhecido ao remetente; após a entrega, nos casos de espoliação ou avaria, este direito é transferido para o destinatário.

4 - Se a indemnização for motivada pela perda, espoliação total ou avaria total, são restituídas as taxas cobradas, com excepção da taxa de seguro.

5 - A espoliação ou avaria só dá direito à indemnização se:

a) Tiver sido verificada quer antes quer no acto da entrega;

b) O destinatário, ou, em caso de devolução, o remetente, formular reservas no acto da entrega;

c) O destinatário, ou, em caso de devolução, o remetente, não obstante ter passado recibo, declarar sem demora ter verificado o dano e provar que a espoliação ou a avaria se verificou antes da entrega.

Artigo 80.º
Serviço público de telecópia

1 - O remetente tem direito a uma indemnização correspondente ao valor real da perda ou da inutilização, nos circuitos da empresa operadora, do documento apresentado para reprodução, não podendo aquela exceder o limite que estiver legalmente estabelecido pela perda de uma correspondência registada, sendo devida a restituição da taxa paga.

2 - O remetente tem ainda direito à restituição da taxa paga quando a reprodução:

a) Não tenha sido entregue ao destinatário por falta imputável à empresa operadora;

b) Tenha sido entregue com demora considerável, nomeadamente quando haja chegado mais tarde do que se tivesse aproveitado uma expedição pela via postal mais rápida, aérea ou de superfície, posterior à hora da aceitação;

c) Tenha sido incorrectamente transmitida ou recebida, por culpa da empresa operadora.

Artigo 81.º
Encomendas postais

1 - O remetente tem direito a uma indemnização correspondente à importância real da perda, da espoliação ou da avaria de uma encomenda postal registada, não podendo aquela exceder:

a) Para as encomendas com valor declarado, a importância do valor declarado;

b) Para as encomendas registadas, a importância correspondente ao produto da taxa de registo de uma correspondência, em vigor na data de aceitação, pelo factor 20, 30 ou 40, respectivamente para uma encomenda até 5 kg, de mais de 5 kg até 10 kg e de mais de 10 kg.

2 - Nas encomendas com valor declarado cessa o direito à indemnização se verificar que o valor declarado excede o valor do conteúdo.

3 - O direito à indemnização é transferido para o destinatário depois de este ter passado recibo de uma encomenda espoliada ou avariada, cumprindo-se o disposto no n.º 3 do artigo 52.º

4 - Se a indemnização for devida por perda, espoliação total ou avaria total, são restituídas as taxas cobradas, com excepção da taxa de seguro.

Artigo 82.º
Objectos à cobrança

1 - No caso de perda, espoliação ou avaria de um objecto à cobrança antes de esta se ter efectuado, a indemnização é a fixada para uma correspondência ou encomenda simplesmente registada ou com valor declarado, conforme o caso.

2 - Se um objecto à cobrança tiver sido entregue sem o pagamento da totalidade da quantia devida, a indemnização é igual à importância não cobrada.

3 - Quando o destinatário restituir um objecto que lhe foi entregue sem cobrança da importância devida, pode o remetente recebê-la, no prazo fixado, mediante renúncia ao pagamento do valor da cobrança ou à restituição da indemnização que lhe tenha sido paga; se o objecto não for recebido pelo remetente, fica pertença da empresa operadora.

Artigo 83.º
Títulos à cobrança

1 - A indemnização pela perda de títulos à cobrança, depois de aberto o sobrescrito que os contém no estabelecimento postal encarregado da cobrança ou quando da restituição ao remetente dos títulos não pagos, é correspondente à importância real do prejuízo causado, não podendo exceder o limite a que se refere o artigo 78.º

2 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, são aplicáveis ao serviço de títulos à cobrança as disposições do artigo antecedente.

PARTE IV
Das contra-ordenações postais

Artigo 84.º
Tipos de contra-ordenações

Constituem contra-ordenações puníveis com coimas, no âmbito do serviço postal:

a) A aceitação, transporte, distribuição e entrega de objectos postais abrangidos pelo exclusivo atribuído à empresa operadora por indivíduos a esta estranhos;

b) O estabelecimento sem autorização de receptáculos postais ou de depósitos de objectos postais abrangidos pelo exclusivo para expedir ou distribuir;

c) A venda não autorizada de selos e outros valores postais;

d) A venda, ainda que por entidade autorizada, de selos e outros valores postais por preços superiores aos fixados;

e) A declaração de valor superior ao valor real ou de substituição do conteúdo da carta ou encomenda com valor declarado;

f) A reprodução de selos postais com desrespeito das normas aplicáveis;

g) A venda, aluguer, uso ou manipulação de máquinas de franquiar sem observância das condições fixadas nos respectivos regulamentos ou quaisquer outros actos tendentes a obter a manipulação ilícita de máquinas de franquiar;

h) O aproveitamento de impressões de franquia já usadas noutros objectos postais;

i) A execução por estranhos à empresa operadora do serviço de telecópia abrangido pelo exclusivo postal;

j) O não cumprimento das disposições da regulamentação aplicável quanto à instalação, reparação ou substituição dos receptáculos postais domiciliários, sempre que a existência dos mesmos seja obrigatória;

l) A oposição não justificada, por parte dos senhorios, inquilinos ou de quem no prédio os represente, à utilização pelos agentes da empresa operadora dos ascensores e das escadas principais para proceder à entrega dos objectos postais.

Artigo 85.º
Montantes das coimas

Os montantes das coimas a aplicar às contra-ordenações previstas no artigo anterior são os fixados no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro.

Artigo 86.º
Punibilidade da negligência

A negligência nas contra-ordenações postais é sempre punida.

Artigo 87.º
Competência em razão da matéria

1 - O processamento das contra-ordenações postais e a aplicação das respectivas coimas competem ao Instituto de Comunicações de Portugal (ICP), sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 - Até à entrada em funcionamento do ICP, a empresa operadora é competente para o processamento das contra-ordenações postais e aplicação das respectivas coimas, sendo-lhe atribuídos todos os poderes previstos no regime geral das contra-ordenações para as autoridades administrativas.

Artigo 88.º
Medidas cautelares e sanções acessórias

1 - Como sanção acessória das contra-ordenações pode ser ordenada a apreensão de objectos que serviram para a sua prática ou dela resultaram.

2 - A apreensão dos objectos só pode ser ordenada quando:

a) Ao tempo pertençam ao agente;

b) Representem um perigo para a comunidade, ou concorram para a prática de um crime ou de outra contra-ordenação;

c) Tendo sido alienados ou estando onerados a terceiro, este conhecesse ou devesse razoavelmente conhecer as circunstâncias determinantes da possibilidade da sua apreensão.

3 - Quando a gravidade da contra-ordenação ou a frequência da sua prática o justifiquem, pode ainda ser aplicada, como sanção acessória, alguma das seguintes medidas:

a) Interdição, por um período máximo de dois anos, de exercer profissão ou actividade relacionadas com a contra-ordenação;

b) Privação, por um período máximo de dois anos, do direito a subsídio outorgado por entidades ou serviço públicos.

4 - Pode ainda ser determinada a apreensão de objectos, como medida cautelar destinada a:

a) Impedir o desaparecimento das provas da contra-ordenação;

b) Garantir o pagamento das tarifas postais a que se refere o artigo seguinte.

Artigo 89.º
Pagamento de tarifas postais

O pagamento da coima não dispensa o infractor do pagamento das tarifas postais devidas, se o porte postal ainda for possível.

Artigo 90.º
Destino das coimas

O produto das coimas aplicadas, por contra-ordenações postais constituirá receita do Estado.

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, João Maria Leitão de Oliveira Martins.

Fonte: Autoridade Nacional de Comunicações [ANACOM] http://www.anacom.pt/, consultado em 12/03/2013

Anexo II – Excertos do Manual do *Dangerous Goods Regulations*

1.4.3 Provision of Information to Passengers

1.4.3.1 An operator must ensure that information as to the types of dangerous goods which a passenger is forbidden from transporting aboard an aircraft is provided at the point of ticket purchase. Information provided via the Internet may be in text or pictorial form but must be such that ticket purchase cannot be completed until the passenger, or a person acting on their behalf, has indicated that they have understood the restrictions on dangerous goods in baggage.

1.4.3.2 An operator or the operator's handling agent and the airport operator must ensure that notices warning passengers as to the type of dangerous goods which are forbidden for transport aboard an aircraft are available and:

(a) must be prominently displayed in sufficient number at each of the places at an airport:
- where tickets are issued,
- where passengers check-in,
- in aircraft boarding areas,

(b) prominently displayed at any other location where passengers are checked in; and

(c) should be prominently displayed in sufficient numbers in baggage claim areas.

1.4.3.2.1 These notices must include visual examples of dangerous goods forbidden from transport aboard an aircraft.

1.4.3.3 An operator, of passenger aircraft, should have information on those dangerous goods which may be carried by passengers in accordance with 2.3.2 to 2.3.5 available prior to the check-in process on their web sites or other sources of information.

1.4.3.4 When provision is made for the check-in process to be completed remotely (e.g. via the Internet), the operator must ensure that information on the types of dangerous goods which a passenger is forbidden to transport aboard an aircraft is provided to passengers. Information may be in text or pictorial form but must be such that the check-in process cannot be completed until the passenger, or a person acting on their behalf, has indicated that they have understood the restrictions on dangerous goods in baggage.

1.4.3.5 When provision is made for the check-in process to be completed at an airport by a passenger without the involvement of any other person (e.g. automated check-in facility), the operator or the airport operator must ensure that information on the types of dangerous goods which a passenger is forbidden to transport aboard an aircraft is provided to passengers. Information should be in pictorial form and must be such that the check-in process cannot be completed until the passenger has indicated that they have understood the restrictions on dangerous goods in baggage.

1.4.3.6 Any organization or enterprise other than an operator (such as a travel agent) involved in the air transport of passengers, should provide passengers with information about the types of dangerous goods which they are forbidden from transporting aboard an aircraft. This information should consist as a minimum of notices at those locations where there is an interface with the passengers.

1.4.4 Passenger Check-in Procedures

1.4.4.1 Operators' check-in staff must be adequately trained to assist them to identify and detect dangerous goods carried by passengers other than as permitted in Subsection 2.3.

1.4.4.2 Many innocuous-looking items may contain dangerous goods and a list of general descriptions which, experience has shown, are often applied to such items is shown in Subsection 2.2. Check-in staff should therefore seek confirmation from any passenger where there are suspicions that an item of baggage may contain dangerous goods that are not permitted.

1.4.5 Provision of Information at Cargo Acceptance Areas

An operator or the operator's handling agent must ensure that sufficient notices, prominently displayed, are provided at visible location(s) at cargo acceptance points, giving information about the transport of dangerous goods to alert shippers/agents about any dangerous goods that may be contained in their cargo consignment(s). These notices must include visual examples of dangerous goods, including batteries.

1.5 Training Requirements

STATE VARIATIONS: AEG-02, BRG-07, CAG-18, HKG-01, NLG-06

1.5.0 General

1.5.0.1 The successful application of regulations concerning the transport of dangerous goods and the achievement of their objectives are greatly dependent on the appreciation by all individuals concerned of the risks involved and on a detailed understanding of the Regulations. This can only be achieved by properly planned and maintained initial and recurrent training programmes for all persons concerned in the transport of dangerous goods.

△ **1.5.0.2** Personnel identified in the categories specified in Tables 1.5.A, 1.5.B or 1.5.C must be trained or training must be verified prior to the person performing any duty specified in Tables 1.5.A, 1.5.B or 1.5.C.

△ **1.5.0.3** Recurrent training must be provided within 24 months of previous training to ensure knowledge is current. However, if recurrent training is completed within the final 3 months of validity of previous training, the period of validity extends from the month on which the recurrent training was completed until 24 months from the expiry month of that previous training.

1.5.0.4 A test must be provided following dangerous goods training to verify understanding of the regulations. Confirmation is required of successful completion of the test.

1.5.1 Training Programmes

Initial and recurrent training programmes must be established and maintained by or on behalf of:

- operators;
- ground handling agencies which perform, on behalf of the operator, the act of accepting, handling, loading, unloading, transfer or other processing of cargo, mail or stores;
- ground handling agencies located at an airport which perform, on behalf of the operator, the act of processing passengers;
- agencies, not located at an airport, which perform, on behalf of the operator, the act of checking in passengers;
- freight forwarders;
- shippers of dangerous goods, including packers and persons' or organisations' undertaking the responsibilities of the shipper;
- agencies engaged in the security screening of passengers and their baggage and/or cargo, mail or stores; and
- designated postal operators.

1.5.2 Training Curricula

1.5.2.1 Personnel must be trained in the requirements commensurate with their responsibilities.

1.5.2.2 Training must include:

(a) general familiarization training—which must be aimed at providing familiarity with the general provisions;

(b) function specific training—which must provide detailed training in the requirements applicable to the function for which that person is responsible; and

(c) safety training—which must cover the hazards presented by dangerous goods, safe handling and emergency response procedures.

1.5.2.3 In planning training courses, the various categories of personnel must be familiar with minimum subject matter as indicated in Table 1.5.A.

1.5.3 Training Curricula—"No Carry" Operators

1.5.3.1 Operators that do not carry dangerous goods as cargo, mail or stores must ensure that personnel must receive training in the requirements commensurate with their responsibilities.

1.5.3.2 The subject matter to which their various categories of personnel must be familiar is indicated in Table 1.5.B.

Note:
Security staff are required to be trained irrespective of whether the operator on which passenger or cargo is to be transported carries dangerous goods as cargo.

1.5.4 Training Curricula—Designated Postal Operators

Staff of designated postal operators must be trained commensurate with their responsibilities. The subject matter to which their various categories of staff should be familiar with is indicated in Table 1.5.C.

1.5.5 Approvals

Dangerous goods training programmes for operators' personnel must be subjected to review and approval by the appropriate authority of the State of the operator. Dangerous goods training programmes of designated postal operators must be subjected to review and approval by the civil aviation authority of the State where the mail was accepted by the designated postal operator. Dangerous goods training programmes for all categories of staff shown in 1.5.1, other than operators and designated postal operators, should be reviewed and approved as determined by the appropriate national authority.

1.5.6 Record of Training

1.5.6.1 A record of training must be maintained, which must include:

- the individual's name;
- the most recent training completion month;
- a description, copy or reference to training materials used to meet the training requirement;
- the name and address of the organization providing the training; and
- evidence, which shows that a test has been completed satisfactorily.

1.5.6.2 The training records must be retained by the employer for a minimum period of thirty-six months from the most recent training completion month and must be made available upon request to the employee or appropriate national authority.

1.5.7 Instructor Qualifications

1.5.7.1 Unless otherwise provided for by the appropriate national authority, instructors of initial and recurrent dangerous goods training programmes must have adequate instructional skills and have successfully completed a dangerous goods training programme in the applicable category or Category 6 of Table 1.5.A or another training programme that additionally covers all aspects of Table 1.5.A, prior to delivering such a dangerous goods training programme.

Note:
"Adequate instructional skills" can come from a variety of methods. A list of instructional techniques is found in the Guidelines for Instructors of Dangerous Goods Courses.

△ 1.5.7.2 Instructors delivering initial and recurrent dangerous goods training programmes must at least every 24 months deliver such a course, or in the absence of this attend recurrent training. Instructors must receive and understand updates to dangerous goods information and be made familiar with those changes by training or other means on an annual basis or as the Regulations are modified.

☐ 1.5.7.3 Organisations must ensure that the instructor receives updates to the Regulations and training material on an annual basis with the issuance of each edition of the DGR.

☐ 1.5.8 Competency-Based Training and Assessment

Competency-based training and assessment should be used in accordance with the general provisions contained in Chapter 2 of the ICAO *Procedures for Air Navigation Services—Training* (PANS-TRG, Doc 9868).

TABLE 1.5.A
Minimum Requirements for Training Curricula (1.5.2)

Aspects of transport of dangerous goods by air with which they should be familiar, as a minimum	Shippers and packers		Freight forwarders			Operators and ground handling agents						Security screeners
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
General philosophy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Limitations	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
General requirements for shippers	X		X			X						
Classification	X	X	X			X						X
List of dangerous goods	X	X	X			X				X		
General packing requirements	X	X	X			X						
Packing instructions	X	X	X			X						
Labelling and marking	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Shipper's Declaration and other relevant documentation	X		X	X		X	X					
Acceptance procedures						X						
Recognition of undeclared dangerous goods	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Storage and loading procedures					X	X		X		X		
Pilots' notification						X		X		X		
Provisions for passengers and crew	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Emergency procedures	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

KEY

1. *Shippers and persons undertaking the responsibilities of shippers', including operator's staff acting as shippers, operator's staff preparing dangerous goods as Company Materials (COMAT)*
2. *Packers*
3. *Staff of freight forwarders involved in processing dangerous goods*
4. *Staff of freight forwarders involved in processing cargo or mail (other than dangerous goods)*
5. *Staff of freight forwarders involved in the handling, storage and loading of cargo or mail*
6. *Operator's and ground handling agent's staff accepting dangerous goods*
7. *Operator's and ground handling agent's staff accepting cargo or mail (other than dangerous goods)*
8. *Operator's and ground handling agent's staff involved in the handling, storage and loading of cargo or mail and baggage*
9. *Passenger handling staff*
10. △ *Flight crew members, loadmasters and load planners*
11. *Crew members (other than flight crew members)*
12. *Security staff who deal with the screening of passengers and their baggage and cargo or mail, e.g. security screeners, their supervisors and staff involved in implementing security procedures.*

TABLE 1.5.B
Minimum Requirements for Training Curricula for "No Carry" Operators (1.5.3)

Aspects of transport of dangerous goods by air with which they should be familiar, as a minimum	Operators and ground handling agents				
	7	8	9	10	11
General philosophy	X	X	X	X	X
Limitations	X	X	X	X	X
Labelling and marking	X	X	X	X	X
Shipper's Declaration and other relevant documentation	X				
Recognition of undeclared dangerous goods	X	X	X	X	X
Provisions for passengers and crew	X	X	X	X	X
Emergency procedures	X	X	X	X	X

KEY

7. *Operator's and ground handling agent's staff accepting cargo or mail (other than dangerous goods)*
8. *Operator's and ground handling agent's staff involved in the handling, storage and loading of cargo or mail and baggage*
9. *Passenger handling staff*
10. *Flight crew members, loadmasters and load planners*
11. *Crew members (other than flight crew members).*

Notes:

1. *Depending on the responsibilities of the person, the aspects of training to be covered may vary from those shown in Table 1.5.A and Table 1.5.B. For example, in respect of classification, staff involved in implementing security procedures (e.g. screeners and their supervisors) need only be trained in the general properties of dangerous goods.*
2. *A set of detailed dangerous goods training programmes for the various categories of personnel, prepared jointly with ICAO, is available from IATA. These training programmes correspond to the categories of the personnel shown in Table 1.5.A. Also available is a set of guidelines for instructors of dangerous goods courses.*
3. *The categories of personnel identified in Table 1.5.A and Table 1.5.B are not all encompassing. Personnel employed by or interacting with the aviation industry in areas such as passenger reservation centres, and engineering and maintenance, except when acting in a capacity identified in Table 1.5.A or Table 1.5.B, should be provided with dangerous goods training in accordance with 1.5.2.*

IATA Dangerous Goods Training Workbooks	Book 1	Book 2	Book 3	Book 4	Book 5
Category of Personnel	1, 2, 3, 6	10	9, 11, 12	5, 8	4, 7

Workbook 1–Shippers; Packers; Dangerous Goods Acceptance Personnel
Workbook 2–Flight Crew; Load Planners
Workbook 3–Cabin Crew; Passenger Handling Personnel; Security Screening Personnel
Workbook 4–Ramp and Warehouse Personnel
Workbook 5–General Cargo Acceptance Personnel

TABLE 1.5.C
Minimum Requirements for Training Curricula for Designated Postal Operators (1.5.4)

Aspects of transport of dangerous goods by air with which they should be familiar, as a minimum	Designated Postal Operators		
	a	b	c
General philosophy	X	X	X
Limitations	X	X	X
General requirements for shippers	X		
Classification	X		
List of dangerous goods	X		
General packing requirements	X		
Packing instructions	X		
Labelling and marking	X	X	X
Shipper's Declaration and other relevant documentation	X	X	
Acceptance of the dangerous goods listed in 2.4	X		
Recognition of undeclared dangerous goods	X	X	X
Storage and loading procedures			X
Provisions for passengers and crew	X	X	X
Emergency procedures	X	X	X

KEY

(a) Staff of designated postal operators involved in accepting mail containing dangerous goods

(b) Staff of designated postal operators involved in processing mail (other than dangerous goods)

(c) Staff of designated postal operators involved in the handling, storage and loading of mail

1.6 Dangerous Goods Security

STATE VARIATION: USG-17

1.6.0 General

This subsection addresses the security responsibilities of operators, shippers and others involved in the transport of dangerous goods aboard aircraft. It should be noted that ICAO Annex 17–Security provides comprehensive requirements for implementation of security measures by States to prevent unlawful interference with civil aviation or when such interference has been committed. In addition, the ICAO *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference (Doc 8973 - Restricted)* provides procedures and guidance on aspects of aviation security and is intended to assist States in the implementation of their respective national civil aviation security programmes. The current edition of the IATA Security Manual contains guidance material directed at industry entities such as operators and airports. The requirements in this subsection are intended to supplement the requirements of Annex 17 and to implement measures to be taken to minimize theft or misuse of dangerous goods that may endanger persons or property. The provisions of this subsection do not supercede the requirements of Annex 17 and mandatory elements of the associated documents.

1.6.1 General Security Provisions

1.6.1.1 All persons engaged in the transport of dangerous goods should consider security requirements for the dangerous goods commensurate with their responsibilities.

1.6.1.2 Dangerous goods should only be offered to operators that have been appropriately identified.

1.6.1.3 The provisions of this subsection do not apply to:

(a) UN 2908 and UN 2909 excepted packages;

(b) UN 2910 and UN 2911 excepted packages with an activity level not exceeding the A_2 value; and

(c) UN 2912 LSA-I and UN 2913 SCO-I.

1.6.2 Dangerous Goods Security Training

1.6.2.1 The training specified in Subsection 1.5 should include elements of security awareness.

1.6.2.2 Security awareness training should address the nature of security risks, recognition of security risks, methods to address and reduce such risks and actions to be taken in the event of a security breach. It should include awareness of security plans (if appropriate) commensurate with the responsibilities of individuals and their role in implementing security plans.

Note:
Persons who have received security training in accordance with the requirements of a National Security Plan or other security requirements that fulfill the elements of 1.6.2.2 need not receive additional training.

1.6.2.3 Such training should be provided or verified upon employment in a position involving dangerous goods transport. Recurrent training should take place within 24 months of previous training to ensure knowledge is current.

Figura 3 - Excerto do manual *Dangerous Goods Regulations* referente aos requisitos de treino para trabalhar com matérias perigosas.

1.6.2.4 Records of all dangerous goods security training undertaken should be kept by the employer and made available to the employee or appropriate national authority if requested. Records should be kept by the employer for a period of time established by the appropriate national authority.

□ 1.6.3 Provisions for High Consequence Dangerous Goods

OPERATOR VARIATION: BZ-07

1.6.3.1 Definition of High Consequence Dangerous Goods

1.6.3.1.1 High consequence dangerous goods are those which have the potential for misuse in a terrorist event and which may, as a result, produce serious consequences such as mass casualties, mass destruction or, particularly for Class 7, mass socio-economic disruption.

1.6.3.1.2 An indicative list of high consequence dangerous goods in classes and divisions other than Class 7 is given in Table 1.6.A.

TABLE 1.6.A
Indicative List of High Consequence Dangerous Goods (1.6.3.1.2)

Class 1	Division 1.1
Class 1	Division 1.2
Class 1	Division 1.3 compatibility group C
Class 1	Division 1.4, UN 0104, UN 0237, UN 0255, UN 0267, UN 0289, UN 0361, UN 0365, UN 0366, UN 0440, UN 0441, UN 0455, UN 0456, UN 0500
Class 1	Division 1.5
Class 2	Division 2.3 toxic gases (excluding aerosols)
Class 3	desensitized explosives
Class 4	Division 4.1 desensitized explosives
Class 6	Division 6.1 substances of Packing Group I; except when transported under the excepted quantity provisions (see 2.6)
Class 6	Division 6.2 infectious substances of Category A (UN 2814 and UN 2900)

1.6.3.1.3 For dangerous goods of Class 7, high consequence radioactive material is that with an activity equal to or greater than a transport security threshold of 3,000 A_2 per single package (see also 10.3.2.1) except for the following radionuclides where the transport security threshold is given in Table 1.6.B.

1.6.3.1.4 For mixtures of radionuclides, determination of whether or not the transport security threshold has been met or exceeded can be calculated by summing the ratios of activity present for each radionuclide divided by the transport security threshold for that radionuclide. If the sum of the fractions is less than 1, then the radioactivity threshold for the mixture has not been met nor exceeded.

This calculation can be made with the formula:

$$\sum_i \frac{A_i}{T_i} < 1$$

Where:

A_i = activity of radionuclide i that is present in a package (TBq)

T_i = transport security threshold for radionuclide i (TBq).

1.6.3.1.5 When radioactive material possess subsidiary risks of other classes or divisions, the criteria of Table 1.6.A should also be taken into account (see also 10.0.5).

TABLE 1.6.B
Transport Security Thresholds for Specific Radionuclides (1.6.3.1.3)

Radionuclide	Element	Transport Security Threshold (TBq)
Am-241	Americium	0.6
Au-198	Gold	2
Cd-109	Cadmium	200
Cf-252	Californium	0.2
Cm-244	Curium	0.5
Co-57	Cobalt	7
Co-60		0.3
Cs-137	Caesium	1
Fe-55	Iron	8,000
Gd-153	Gadolinium	10
Ge-68	Germanium	7
Ir-192	Iridium	0.8
Ni-63	Nickel	600
Pd-103	Palladium	900
Pm-147	Promethium	400
Po-210	Polonium	0.6
Pu-238	Plutonium	0.6
Pu-239		0.6
Ra-226	Radium	0.4
Ru-106	Ruthenium	3
Se-75	Selenium	2
Sr-90	Strontium	10
Tl-204	Thallium	200
Tm-170	Thulium	200
Yb-169	Ytterbium	3

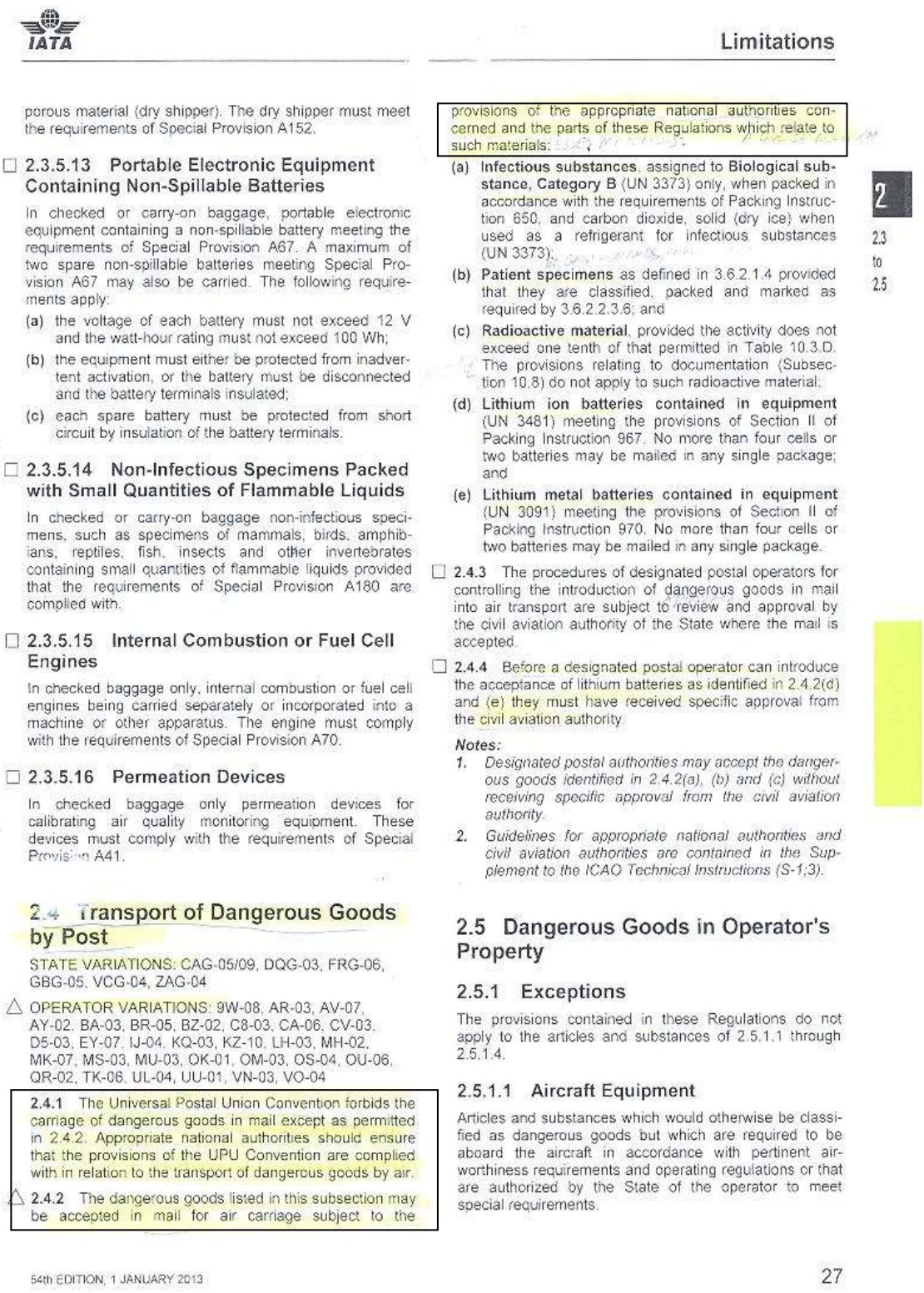
1.6.4 Security Plans

△ 1.6.4.1 Applicability

Operators, shippers and others (including infrastructure managers) engaged in the transport of high consequence dangerous goods (see 1.6.3) should adopt, implement and comply with a security plan that addresses at least the elements specified in 1.6.4.2.

Note:
When national authorities issue exemptions, they should consider all of the provisions in this Section.

Figura 4 - Excerto do manual *Dangerous Goods Regulations* referente às consequências



IATA

Limitations

porous material (dry shipper). The dry shipper must meet the requirements of Special Provision A152.

☐ **2.3.5.13 Portable Electronic Equipment Containing Non-Spillable Batteries**

In checked or carry-on baggage, portable electronic equipment containing a non-spillable battery meeting the requirements of Special Provision A67. A maximum of two spare non-spillable batteries meeting Special Provision A67 may also be carried. The following requirements apply:

(a) the voltage of each battery must not exceed 12 V and the watt-hour rating must not exceed 100 Wh;

(b) the equipment must either be protected from inadvertent activation, or the battery must be disconnected and the battery terminals insulated;

(c) each spare battery must be protected from short circuit by insulation of the battery terminals.

☐ **2.3.5.14 Non-Infectious Specimens Packed with Small Quantities of Flammable Liquids**

In checked or carry-on baggage non-infectious specimens, such as specimens of mammals, birds, amphibians, reptiles, fish, insects and other invertebrates containing small quantities of flammable liquids provided that the requirements of Special Provision A180 are complied with.

☐ **2.3.5.15 Internal Combustion or Fuel Cell Engines**

In checked baggage only, internal combustion or fuel cell engines being carried separately or incorporated into a machine or other apparatus. The engine must comply with the requirements of Special Provision A70.

☐ **2.3.5.16 Permeation Devices**

In checked baggage only permeation devices for calibrating air quality monitoring equipment. These devices must comply with the requirements of Special Provision A41.

2.4 Transport of Dangerous Goods by Post

STATE VARIATIONS: CAG-05/09, DQG-03, FRG-06, GBG-05, VCG-04, ZAG-04

△ OPERATOR VARIATIONS: 9W-08, AR-03, AV-07, AY-02, BA-03, BR-05, BZ-02, C8-03, CA-06, CV-03, D5-03, EY-07, IJ-04, KQ-03, KZ-10, LH-03, MH-02, MK-07, MS-03, MU-03, OK-01, OM-03, OS-04, OU-06, QR-02, TK-06, UL-04, UU-01, VN-03, VO-04

2.4.1 The Universal Postal Union Convention forbids the carriage of dangerous goods in mail except as permitted in 2.4.2. Appropriate national authorities should ensure that the provisions of the UPU Convention are complied with in relation to the transport of dangerous goods by air.

△ **2.4.2** The dangerous goods listed in this subsection may be accepted in mail for air carriage subject to the provisions of the appropriate national authorities concerned and the parts of these Regulations which relate to such materials:

(a) **Infectious substances**, assigned to **Biological substance, Category B** (UN 3373) only, when packed in accordance with the requirements of Packing Instruction 650, and carbon dioxide, solid (dry ice) when used as a refrigerant for infectious substances (UN 3373);

(b) **Patient specimens** as defined in 3.6.2.1.4 provided that they are classified, packed and marked as required by 3.6.2.2.3.6; and

(c) **Radioactive material**, provided the activity does not exceed one tenth of that permitted in Table 10.3.D. The provisions relating to documentation (Subsection 10.8) do not apply to such radioactive material;

(d) **Lithium ion batteries contained in equipment** (UN 3481) meeting the provisions of Section II of Packing Instruction 967. No more than four cells or two batteries may be mailed in any single package; and

(e) **Lithium metal batteries contained in equipment** (UN 3091) meeting the provisions of Section II of Packing Instruction 970. No more than four cells or two batteries may be mailed in any single package.

☐ **2.4.3** The procedures of designated postal operators for controlling the introduction of dangerous goods in mail into air transport are subject to review and approval by the civil aviation authority of the State where the mail is accepted.

☐ **2.4.4** Before a designated postal operator can introduce the acceptance of lithium batteries as identified in 2.4.2(d) and (e) they must have received specific approval from the civil aviation authority.

Notes:

1. *Designated postal authorities may accept the dangerous goods identified in 2.4.2(a), (b) and (c) without receiving specific approval from the civil aviation authority.*
2. *Guidelines for appropriate national authorities and civil aviation authorities are contained in the Supplement to the ICAO Technical Instructions (S-1;3).*

2.5 Dangerous Goods in Operator's Property

2.5.1 Exceptions

The provisions contained in these Regulations do not apply to the articles and substances of 2.5.1.1 through 2.5.1.4.

2.5.1.1 Aircraft Equipment

Articles and substances which would otherwise be classified as dangerous goods but which are required to be aboard the aircraft in accordance with pertinent airworthiness requirements and operating regulations or that are authorized by the State of the operator to meet special requirements.

2

2.3 to 2.5

54th EDITION, 1 JANUARY 2013

27

Figura 5 – Excerto do manual *Dangerous Goods Regulations* referente ao transporte de matérias perigosas.

Anexo III – Regulamento nº 500/2012 – Transporte Aéreo de Mercadorias Perigosas

Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.

Regulamento n.º 500/2012

Transporte aéreo de mercadorias perigosas

O transporte aéreo de mercadorias, ao nível da União Europeia, é objeto de regulamentação na Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil, alterado pelos Regulamentos (CE) n.os 2176/96, da Comissão, de 13 de novembro de 1996, 1069/1999, da Comissão, de 25 de maio de 1999, 2871/2000, da Comissão, de 28 de dezembro de 2000, 1592/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2002, 1899/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, 1900/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, 8/2008, da Comissão, de 11 de dezembro de 2007, 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008 e Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de agosto de 2008.

Por sua vez, na ordem jurídica interna o regime a que obedece o transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis consta do Decreto-Lei n.º 289/2003, de 14 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto, que adotou, designadamente, as normas constantes do Anexo 18 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago).

No âmbito do decreto-lei anteriormente mencionado, o artigo 97.º prevê que o transporte de tais mercadorias se rege pelas regras constantes daquele anexo e do documento n.º 9284-AN/905 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), referente às Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea e, ainda, pelas normas contidas em regulamentação complementar, em concreto, no Regulamento n.º 368/2009, de 11 de agosto, do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., publicado no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 161, de 20 de agosto.

Atentos os riscos operacionais acrescidos associados às operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis, importa estabelecer um quadro normativo que abranja todas as vertentes relacionadas com o transporte de tais mercadorias.

Neste sentido, o presente regulamento procura complementar o regime jurídico referente aos programas de formação do pessoal ao serviço do operador e estabelecer regras relativamente ao registo de tal formação.

Por outro lado, o presente regulamento define ainda as categorias mínimas de conhecimentos que o pessoal ao serviço do operador deve possuir relativamente ao transporte aéreo de mercadorias perigosas, bem como as regras respeitantes aos instrutores.

Face ao exposto, considerando que são introduzidas alterações relativamente extensas ao regime constante do Regulamento n.º 368/2009, de 11 de agosto, por uma questão de simplificação e clareza jurídica, opta-se por revogar tal regulamento.

Foi ouvida a Associação Portuguesa de Transporte e Trabalho Aéreo, nos termos do artigo 117.º do Código do Procedimento Administrativo.

Assim, o Conselho Diretivo do Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P., ao abrigo do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de abril, por deliberação de 28 de novembro de 2012, aprova o seguinte regulamento:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente regulamento complementa o regime jurídico que regulamenta o transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis.

2 — O transporte aéreo de mercadorias perigosas deve ser efetuado nas condições estabelecidas no Anexo 18 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, na Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, na última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de agosto de 2008, no Decreto-Lei n.º 289/2003, de 14 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto, no presente regulamento, na última edição efetiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, previstas no Documento OACI 9284-AN/905, aprovadas e publicadas por decisão do Conselho da Organização Internacional da Aviação Civil e na última edição efetiva do Dangerous Goods Regulations, aprovado pela IATA e publicado pela IATA Dangerous Goods Board.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente regulamento aplica-se a todas as operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas realizadas por aeronaves civis incluídas no certificado de operador aéreo de um operador com sede no território nacional, independentemente de o voo se realizar total, parcialmente dentro ou completamente fora do território português, ou ainda de o operador ser detentor de uma aprovação para transporte de mercadorias perigosas, em conformidade com a norma técnica OPS 1.1155, constante da Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, na última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008.

2 — O presente regulamento aplica-se, ainda, a todas as atividades de carga e de descarga e de transporte rodoviário, ferroviário ou marítimo/ fluvial de artigos e substâncias ou outras mercadorias declaradas perigosas, com origem ou com destino em aeródromos nacionais.

3 — Exclui-se do âmbito de aplicação do presente regulamento o transporte por via aérea dos artigos e substâncias referidos na norma técnica OPS 1.1160, constante da Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, na última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008.

Artigo 3.º

Definições e abreviaturas

1 — Para efeitos de aplicação do presente regulamento, são adotadas as definições estabelecidas na Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, na última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008, no Decreto-Lei n.º 289/2003, de 14 de novembro, na última edição efetiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), na última edição efetiva do Dangerous Goods Regulations aprovado pela IATA, e ainda as seguintes:

a) «Avião de passageiros», avião que transporta passageiros, não sendo como tal considerados os tripulantes, os trabalhadores ao serviço do operador, autorizados e transportados em conformidade com as instruções contidas no Manual de Operações de Voo, o representante autorizado do INAC, I. P. ou a pessoa com funções respeitantes a alguma carga em particular que se encontra a bordo;

b) «Categoria», nível de conhecimentos em transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis exigido aos tripulantes de voo, aos tripulantes de cabine, ao responsável pelas operações de terra e ao supervisor das operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas ao serviço de um operador, previsto nas Tabelas 1-4. «Content of training courses for operators carrying dangerous goods as cargo» e 1-5. «Content of training courses for operators not carrying dangerous goods as cargo», constantes da última edição efetiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, previstas no Documento OACI 9284-AN/905;

c) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de fevereiro de 1947, e ratificada por carta de ratificação de 28 de abril de 1948;

d) «Consignamento», aceitação de um ou mais pacotes de mercadorias perigosas entregues por um expedidor a um operador, que os aceita, de uma única vez e para um único endereço, recebidos num único lote e encaminhados para um consignatário num determinado destino;

e) «Incompatível», termo que descreve mercadorias perigosas que, se forem misturadas, são suscetíveis de provocar um perigoso aumento de calor ou de gases ou produzir uma substância corrosiva;

f) «Manual de Operações de Voo», manual elaborado pelo operador e aprovado pelo INAC, I. P., que contém todas as instruções e informações necessárias para orientação do pessoal de operações no desempenho das suas funções;

g) «Operador», entidade titular de uma licença válida de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo;

h) «Piloto comandante», piloto que, reunindo os requisitos legalmente exigíveis e designado pelo operador de transporte aéreo, exerce o comando da aeronave, incumbindo-lhe a direção e a responsabilidade da condução segura da mesma;

i) «Tripulante» indivíduo que desempenha funções específicas a bordo de uma aeronave, de acordo com a sua licença, qualificação ou autorização.

2 — Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) «AHM» (Aircraft Handling Manual), Manual de Assistência a Aeronaves;

b) «CHM» (Cargo Handling Manual), Manual de Assistência à Carga;

c) «COA», certificado de operador aéreo;

d) «GOM» (Ground Operations Manual), Manual de Operações de Terra;

e) «IATA» (International Air Transport Association), a Associação do Transporte Aéreo Internacional;

f) «INAC, I. P.», o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.;

g) «Instruções Técnicas», as Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, aprovados e publicados por decisão do Conselho da Organização Internacional da Aviação Civil (Documento OACI 9284-AN/905);

h) «JAR-OPS 3», transporte aéreo comercial (Helicópteros);

i) «MOV», Manual de Operações de Voo;

j) «OACI», a Organização da Aviação Civil Internacional;

k) «OPS 1», as normas técnicas comuns da aviação utilizadas em transporte aéreo comercial, constantes do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, na redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de agosto de 2008;

l) «PHM» (Passenger Handling Manual), Manual de Assistência a Passageiros.

CAPÍTULO II

Transporte aéreo de mercadorias perigosas

Artigo 4.º

Aprovação do operador

O transporte aéreo de mercadorias perigosas só pode ser efetuado por operadores aprovados pelo INAC, I. P.

Artigo 5.º

Mercadorias perigosas de transporte absolutamente proibido

É proibido em quaisquer circunstâncias o transporte aéreo dos artigos e das substâncias ou de outras mercadorias declaradas perigosas, especificamente identificados por nome ou geralmente descritos nas Instruções Técnicas como proibidos para transporte.

Artigo 6.º

Mercadorias perigosas de transporte condicionado

Está vedado ao operador o transporte dos artigos e das substâncias ou de outras mercadorias declaradas perigosas, identificados nas Instruções Técnicas como proibidos para transporte aéreo em circunstâncias normais, salvo se o mesmo demonstrar o cumprimento dos requisitos constantes da alínea *b*) da norma técnica OPS 1.1165, constante da Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, na última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008.

CAPÍTULO III

Classificação, embalagem, etiquetagem e marcação de mercadorias perigosas

Artigo 7.º

Classificação de mercadorias perigosas

A classificação dos artigos e das substâncias ou de outras mercadorias declaradas perigosas é efetuada de acordo com o previsto nas Instruções Técnicas e por referência à lista e às classes delas constantes.

SECÇÃO I

Embalagem de mercadorias perigosas

Artigo 8.º

Disposições gerais

As mercadorias perigosas devem ser embaladas de acordo com o previsto no presente regulamento e nas Instruções Técnicas.

Artigo 9.º

Embalagens

1 — As embalagens utilizadas no transporte aéreo de mercadorias perigosas por via aérea devem ser projetadas, concebidas e fabricadas de forma a cumprir a sua função de retenção, de contenção, de acondicionamento e de outras funções de segurança.

2 — As embalagens devem obedecer às especificações de material e de construção referidas nas Instruções Técnicas e serem submetidas aos testes e aos ensaios aí previstos.

3 — As embalagens devem ser estanques de forma a que, em condições normais de manuseamento e de transporte, evitem perdas de conteúdo ou derrames quando submetidas a alterações de temperatura, de humidade, de pressão ou a vibração.

4 — As embalagens devem ser adequadas ao conteúdo e ao fim a que se destinam.

5 — Os materiais constituintes das embalagens e dos fechos não devem ser suscetíveis de ser atacados pelos conteúdos, nem formar com estes compostos perigosos.

Artigo 10.º

Embalagens interiores

1 — As embalagens interiores devem ser acondicionadas, fixadas ou almofadadas de modo a prevenir a sua perfuração e evitar perdas de conteúdo ou derrames.

2 — As embalagens interiores devem, igualmente, ser acondicionadas, fixadas ou almofadadas de modo a serem controlados e minimizados os movimentos no interior das embalagens exteriores durante as condições normais de manuseamento e de transporte.

3 — Os materiais absorventes e os materiais utilizados nas embalagens interiores para fins de travamento, enchimento e amortecimento não devem reagir perigosamente com os conteúdos das embalagens.

Artigo 11.º

Embalagens destinadas a conter matérias líquidas

As embalagens destinadas a conter matérias líquidas devem ser resistentes à pressão indicada nas Instruções Técnicas.

Artigo 12.º

Reutilização de embalagens

1 — As embalagens reutilizáveis só podem ser usadas para o mesmo fim que foram concebidas.

2 — Nenhuma embalagem deve ser reutilizada antes de ter sido inspecionada.

3 — Só podem ser reutilizadas as embalagens que não demonstrem evidência de corrosão, perfuração, deformação, folgas ou outros danos.

4 — Sempre que uma embalagem é reutilizada, devem ser observadas todas as medidas necessárias para evitar a contaminação dos novos conteúdos a transportar.

5 — As embalagens reutilizáveis devem ser totalmente esvaziadas e não devem apresentar quaisquer vestígios, interiores ou exteriores, dos conteúdos transportados.

Artigo 13.º

Embalagens vazias e não limpas

Se, em virtude dos conteúdos anteriormente transportados, as embalagens vazias e não limpas apresentarem risco de contaminação, devem as mesmas ser hermeticamente fechadas e tratadas de acordo com o risco que representam.

SECÇÃO II

Etiquetagem e marcação de mercadorias perigosas

Artigo 14.º

Etiquetas

Salvo disposição das Instruções Técnicas em contrário, as embalagens destinadas ao transporte de mercadorias perigosas devem ser etiquetadas com recurso a etiquetas adequadas para o efeito, conforme especificado nas Instruções Técnicas.

Artigo 15.º

Marcações

Salvo disposição das Instruções Técnicas em contrário, as embalagens usadas no transporte de mercadorias perigosas devem ser marcadas com a identificação oficial do seu conteúdo e o número UN, quando atribuído, bem como outras marcações referidas nas Instruções Técnicas.

Artigo 16.º

Marcações de especificações nas embalagens

1 — Salvo disposição das Instruções Técnicas em contrário, as embalagens construídas de acordo com as especificações aí referidas devem, igualmente, ostentar as marcações referidas nas Instruções Técnicas.

2 — Nenhuma embalagem pode ser marcada com uma especificação de marcação de embalagem a menos que esteja em conformidade com as disposições das Instruções Técnicas relativas às especificações aplicáveis a um determinado tipo de embalagem.

Artigo 17.º

Idioma

Nos procedimentos de classificação, identificação, etiquetagem e marcação das mercadorias perigosas são obrigatoriamente utilizadas a língua inglesa e portuguesa.

CAPÍTULO IV

Responsabilidades do expedidor

Artigo 18.º

Disposições gerais

O expedidor, antes de entregar qualquer embalagem ou *overpack* ao operador, deve assegurar-se de que os artigos, substâncias ou outras mercadorias declaradas perigosas:

a) Não se encontram identificadas por nome ou descritas nas Instruções Técnicas como proibidas para transporte aéreo em quaisquer circunstâncias;

b) Não se encontram identificadas nas Instruções Técnicas como proibidas para transporte aéreo em circunstâncias normais, salvo se demonstrar ter dado cumprimento aos números 1 e ou 2 da alínea *b*) da norma técnica OPS 1.1165, constante da Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, na última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008;

c) Estão classificados, embalados, etiquetados e marcados, de acordo com o previsto no presente regulamento e nas Instruções Técnicas;

d) Sejam acompanhados de dois exemplares de um documento de transporte de mercadorias perigosas devidamente preenchido, tal como previsto no presente regulamento e nas Instruções Técnicas.

Artigo 19.º

Documento de transporte de mercadorias perigosas

1 — Salvo disposição das Instruções Técnicas em contrário, o expedidor deve preencher, assinar e entregar ao operador dois exemplares de um documento para transporte de mercadorias perigosas, o qual deve conter toda a informação exigida nas Instruções Técnicas.

2 — O documento para transporte de mercadorias perigosas deve incluir uma declaração assinada pelo expedidor.

3 — Na declaração referida no número anterior o expedidor deve:

a) Proceder à rigorosa descriminação das mercadorias perigosas pela identificação oficial do seu conteúdo;

b) Indicar que as mercadorias perigosas se encontram classificadas, embaladas, etiquetadas e marcadas e em condições adequadas para transporte por via aérea, de acordo com o previsto no presente regulamento e nas Instruções Técnicas.

Artigo 20.º

Idioma

Nos documentos de transporte de mercadorias perigosas são obrigatoriamente utilizadas a língua inglesa e portuguesa.

CAPÍTULO V

Responsabilidades do operador

SECÇÃO I

Embarque de mercadorias perigosas

Artigo 21.º

Embarque e arrumação de mercadorias perigosas

As embalagens, os *overpacks* e os contentores de carga são embarcados, arrumados e amarrados na aeronave, em conformidade com o especificado nas Instruções Técnicas.

Artigo 22.º

Acondicionamento a bordo de mercadorias perigosas

1 — Nas operações de embarque das mercadorias perigosas, deve o operador tomar todas as medidas necessárias e adequadas para que as mercadorias perigosas não sejam danificadas.

2 — O operador deve acondicionar, fixar e amarrar as embalagens e overpacks na aeronave, de modo a evitar que qualquer movimento durante o voo possa alterar a sua posição.

3 — Os contentores de carga devem ser acondicionados, fixados e amarrados na aeronave de forma a garantir a sua permanente separação, prevista no n.º 3 do artigo seguinte.

Artigo 23.º

Separação de embalagens, *overpacks* e contentores de carga

1 — As embalagens e *overpacks* que contenham mercadorias perigosas passíveis de reagir perigosamente umas com as outras não devem ser arrumados na aeronave próximos uns dos outros ou numa posição em que se possa produzir, em caso de perda de conteúdo ou derrame, uma qualquer interação entre si.

2 — As embalagens e *overpacks* usados no transporte de substâncias tóxicas e infeciosas, devem ser arrumados na aeronave em conformidade com o previsto nas Instruções Técnicas.

3 — Os contentores de carga devem ser arrumados na aeronave de modo a que fiquem separados de pessoas, de animais vivos e de filmes não revelados, de acordo com as especificações das Instruções Técnicas.

Artigo 24.º

Embarque em avião cargueiro

Salvo disposição das Instruções Técnicas em contrário, as embalagens que contenham mercadorias perigosas, com a etiqueta identificada com a designação «Apenas aviões cargueiros», devem ser embarcadas de modo a que qualquer membro da tripulação ou outra pessoa autorizada as possa,

durante o voo, observar, manusear e, quando as dimensões e peso o permitam, separar de outras cargas.

SECÇÃO II

Comunicação de ocorrências

Artigo 25.º

Acidentes com aeronaves

Em cumprimento do disposto nos n.os 1 e 2 do artigo 20.º do Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE, imediatamente após a comunicação do acidente com a aeronave, o operador deve colocar a lista de mercadorias perigosas a bordo à disposição das entidades identificadas no n.º 2 do referido artigo.

Artigo 26.º

Acidentes e incidentes com mercadorias perigosas

Em caso de acidente ou incidente com mercadorias perigosas, o operador deve dar cumprimento ao disposto no ponto 4 da alínea *d*) da norma técnica OPS 1.420, com a remissão aí efetuada para as normas técnicas OPS 1.1225 e ao apêndice 1 à OPS 1.1225, todas constantes da Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, na última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008.

CAPÍTULO VI

Programas de formação em mercadorias perigosas

Artigo 27.º

Obrigatoriedade de autorização

As entidades e organizações responsáveis por ministrar formação de base, formação contínua e formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis estão sujeitas a autorização prévia do INAC, I. P..

Artigo 28.º

Aprovação dos programas de formação

Os programas de formação de base, de formação contínua e de formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis carecem de aprovação prévia pelo INAC, I. P.

Artigo 29.º

Programas de formação

1 — As entidades e organizações abaixo indicadas devem estabelecer e manter programas de formação de base, de formação contínua e de formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis:

a) Os operadores;

b) Os expedidores de matérias perigosas, incluindo os empacotadores e as pessoas singulares ou coletivas que assumam a responsabilidade do expedidor;

c) Os agentes de assistência em escala que, em nome do operador, aceitam, manuseiam, realizam atividades de carga e descarga e de transferência ou outra qualquer forma de processamento de carga, correio ou armazenamento;

d) Os agentes de assistência em escala que prestam serviço em aeródromos e que, em nome do operador, prestam assistência aos passageiros;

e) As pessoas coletivas que não prestam serviço em aeródromos e que, em nome do operador, efetuam o controlo (*check in*) dos passageiros;

f) Os despachantes de carga/transitários;

g) As pessoas coletivas envolvidas no controlo da segurança dos passageiros e da respetiva bagagem ou carga, correio e armazenamento.

2 — O INAC, I. P. pode autorizar organizações de formação e as entidades e organizações referidas no número anterior a ministrar formação de base, formação contínua e formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis.

Artigo 30.º

Programas de formação dos operadores

1 — O operador aprovado pelo INAC, I. P. para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis deve estabelecer e manter programas de formação de pessoal, de acordo com o disposto na norma técnica OPS 1.1220 constante da Subparte R do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, na última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008.

2 — Os programas de formação referidos no número anterior devem constar de, pelo menos, um dos seguintes manuais do operador:

a) MOV;

b) AHM;

c) PHM;

d) CHM;

e) GOM;

f) Manual de treino específico;

g) Manuais de assistência em escala.

Artigo 31.º

Formação contínua e formação específica

1 — Os operadores aprovados e os operadores sem aprovação para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis devem assegurar que o pessoal ao seu serviço frequenta programas de formação contínua e de formação específica em mercadorias perigosas, em intervalos não superiores a dois anos.

2 — As entidades e organizações indicadas nas alíneas *b*) a *g*) do n.º 1 do artigo 29.º devem assegurar que o pessoal ao seu serviço frequenta programas de formação contínua e de formação específica em mercadorias perigosas, em intervalos não superiores a dois anos.

Artigo 32.º

Operadores aprovados para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas

1 — Os operadores aprovados pelo INAC, I. P. para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis, devem assegurar que o pessoal ao seu serviço possui as seguintes categorias mínimas de conhecimentos:

a) Tripulantes de voo: Categoria 10;

b) Tripulantes de cabine: Categoria 11;

c) Responsável pelas operações de terra: Categoria 6;

d) Supervisor das operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas: Categoria 6.

2 — Às categorias de conhecimentos referidas no número anterior é aplicável a Tabela 1-4. «Content of training courses for operators carrying dangerous goods as cargo», constante da última edição efetiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, previstas no Documento OACI 9284-AN/905.

Artigo 33.º

Operadores sem aprovação para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas

1 — Os operadores que não tenham averbado no COA uma aprovação para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis, devem assegurar que o pessoal ao seu serviço possui as seguintes categorias mínimas de conhecimentos:

a) Tripulantes de voo: Categoria 10;

b) Tripulantes de cabine: Categoria 11;

c) Responsável pelas operações de terra: Categoria 6.

2 — Às categorias de conhecimentos referidas nas alíneas *a*) e *b*) do número anterior é aplicável a Tabela 1-5. «Content of training courses for operators not carrying dangerous goods as cargo», constante da última edição efetiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, previstas no Documento OACI 9284-AN/905.

3 — À categoria de conhecimentos referida na alínea *c*) do n.º 1 é aplicável a Tabela 1-4. «Content of training courses for operators carrying dangerous goods as cargo», constante da última edição efetiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, previstas no Documento OACI 9284-AN/905.

Artigo 34.º

Categorias mínimas de conhecimentos

O pessoal ao serviço das entidades e organizações indicadas nas alíneas *b*) a *g*) do n.º 1 do artigo 29.º deve possuir as categorias de conhecimentos indicadas na Tabela 1-4. «*Content of training courses for operators carrying dangerous goods as cargo*» e na Tabela 1-5. «*Content of training courses for operators not carrying dangerous goods as cargo*», conforme aplicável, ambas constantes da última edição efetiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, previstas no Documento OACI 9284-AN/905.

Artigo 35.º

Registo da formação

1 — O operador deve conservar em relação ao pessoal identificado nas alíneas *a*) a *d*) do n.º 1 do artigo 32.º e nas alíneas *a*) a *c*) do n.º 1 do artigo 33.º, os seguintes elementos de informação:

a) Dados de identificação pessoal;

b) Data da conclusão do último programa de formação;

c) Cópia ou descrição pormenorizada dos livros e publicações técnicas indicados ou utilizados durante o programa de formação;

d) Identificação completa da organização ou entidade responsável pela formação;

e) Testes de avaliação de conhecimentos que tenham lugar durante ou no final do curso, administrados pela organização ou entidade responsável pela formação;

f) Resultados obtidos em todos os testes de avaliação e exames efetuados.

2 — As entidades e organizações identificadas nas alíneas *b*) a *g*) do n.º 1 do artigo 29.º devem conservar em relação ao pessoal ao seu serviço os elementos de informação referidos no número anterior.

3 — Os registos referidos nos números anteriores devem ser conservados pelo prazo de três anos.

4 — O operador e as entidades e organizações identificadas nas alíneas *b*) a *g*) do n.º 1 do artigo 29.º devem facultar ao INAC, I. P. os registos do pessoal indicado nos n.os 1 e 2, sempre que tal lhe seja solicitado.

Artigo 36.º

Instrutores

1 — Os instrutores de programas de formação de base, de formação contínua e de formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis devem:

a) Possuir formação e experiência adequadas;

b) Possuir formação adequada às matérias a lecionar;

c) Ter concluído um curso de «Transporte Aéreo de Mercadorias Perigosas», Categoria 6 da Tabela 1-4. «Content of training courses for operators carrying dangerous goods as cargo», constante da última edição efetiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, previstas no Documento OACI 9284-AN/905;

d) Obter, antes da primeira designação, informação favorável, após terem ministrado uma palestra sobre um tópico de uma das matérias a lecionar perante um técnico do INAC, I. P. ou de um técnico de reconhecida competência, designado para o efeito por aquele Instituto;

e) Ser, ou ter sido, titulares de uma qualificação de instrutor; ou

f) Ser titulares de um certificado de aptidão pedagógica de formador, emitido nos termos da lei.

2 — Os instrutores devem ministrar, em cada período de 24 meses, pelo menos, um programa de formação de base, de formação contínua ou de formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis.

3 — Caso o instrutor não ministre no prazo referido no número anterior um programa de formação, deve frequentar numa organização de formação ou numa das organizações e entidades referidas no n.º 1 do artigo 29.º um programa de formação contínua em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis.

CAPÍTULO VII

Notificações

Artigo 37.º

Notificação das medidas restritivas adotadas por um operador

Caso um operador adote medidas mais restritivas do que as referidas nas Instruções Técnicas, deve dar imediato conhecimento ao INAC, I. P., para que sejam desencadeados os mecanismos tendentes à notificação da OACI, para efeitos de publicação nas Instruções Técnicas.

CAPÍTULO VIII

Disposições transitórias e finais

Artigo 38.º

Instrutores em exercício efetivo de funções

1 — Os instrutores de programas de formação de base, de formação contínua e de formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis que, à data da entrada em vigor do presente regulamento, se encontrem em exercício efetivo de funções e não reúnam o requisito constante da alínea *c*) do n.º 1 do artigo 36.º, dispõem do prazo máximo de 12 meses, a contar da data da entrada em vigor do presente regulamento, para completar o respetivo curso.

2 — No prazo indicado no número anterior, os instrutores de programas de formação de base, de formação contínua e de formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis, devem comprovar junto do INAC, I. P. que concluíram o curso previsto na alínea *c*) do n.º 1 artigo 36.º

Artigo 39.º

Norma revogatória

É revogado o Regulamento n.º 368/2009, de 11 de agosto, do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., publicado no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 161, de 20 de agosto.

Artigo 40.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação. 28 de novembro de 2012. — O Presidente do Conselho Diretivo, *LuísMiguel Pereira Trindade Santos.*

206593785

Anexo IV – Extratos do Regulamento (UE) nº 185/2010 da Comissão de 4 de março, relativos às normas comuns sobre a segurança da aviação civil

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) Nº 185/2010 DA COMISSÃO

de 4 de Março de 2010

que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação

(Texto relevante para efeitos do EEE)

[…]

APÊNDICE 5-B

BAGAGEM DE PORÃO

LISTA DE ARTIGOS PROIBIDOS

Os passageiros não podem transportar os seguintes artigos na sua bagagem de porão:

explosivos e substâncias e dispositivos incendiários — materiais e dispositivos explosivos e incendiários que podem ser utilizados para causar ferimentos graves ou para ameaçar a segurança da aeronave, incluindo:

— munições,

— cartuchos explosivos,

— detonadores e espoletas,

— minas, granadas e outros explosivos militares,

— fogo-de-artifício e outros artigos pirotécnicos,

— geradores de fumo,

— dinamite, pólvora e explosivos plásticos.

6. **CARGA E CORREIO**

6.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

6.0.1 Compete à autoridade, ao operador aeroportuário, à transportadora aérea ou à entidade designada no presente capítulo garantir a aplicação das medidas enunciadas no presente capítulo.

6.0.2 Consideram-se artigos proibidos nas remessas de carga:

— os engenhos explosivos e incendiários montados que não sejam transportados de acordo com as regras de segurança aplicáveis.

6.1. CONTROLOS DE SEGURANÇA – DISPOSIÇÕES GERAIS

6.1.1 Toda a carga e correio serão rastreados por um agente reconhecido antes de serem carregados para uma aeronave, excepto se:

a) a remessa tiver sido submetida aos controlos de segurança necessários por um agente reconhecido e protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efectuados até ao respectivo carregamento; ou

b) a remessa tiver sido submetida aos controlos de segurança necessários por um expedidor conhecido e protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efectuados até ao respectivo carregamento; ou

c) a remessa tiver sido submetida aos controlos de segurança necessários por um expedidor avençado e protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efectuados até ao respectivo carregamento, desde que não seja transportada numa aeronave de passageiros; ou

d) a remessa estiver isenta de rastreio e tiver sido protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que foi identificada como carga aérea ou correio aéreo até ao respectivo carregamento.

6.1.2 Se existirem razões para suspeitar que uma remessa submetida aos controlos de segurança foi adulterada ou não foi protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efectuados, a mesma será rastreada por um agente reconhecido antes de ser carregada para a aeronave.

6.1.3 As pessoas que têm acesso sem escolta a carga aérea identificável ou correio aéreo identificável que foi submetido aos controlos de segurança necessários devem ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal ou uma verificação dos antecedentes laborais de acordo com o ponto 11.1.

6.2. RASTREIO

6.2.1. **Rastreio**

6.2.1.1 No rastreio de carga e correio:

a) devem ser utilizados os meios ou métodos mais adequados para detectar artigos proibidos, tendo em consideração a natureza da remessa; e

b) os meios ou métodos empregues devem ser suficientemente fiáveis para garantir, de forma razoável, que a remessa não contém artigos proibidos escondidos.

6.2.1.2 Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir certificar-se, de forma razoável, de que a remessa não contém quaisquer artigos proibidos, deverá rejeitá-la ou submetê-la a novo rastreio até obter um resultado satisfatório.

6.2.1.3 O rastreio de carga e correio será ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

6.2.2. **Isenções do rastreio**

As disposições relativas às isenções do rastreio encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

6.3. AGENTES RECONHECIDOS

6.3.1. **Aprovação de agentes reconhecidos**

6.3.1.1 Os agentes reconhecidos serão aprovados pela autoridade competente.

A aprovação como agente reconhecido será restrita a um local específico.

Qualquer entidade que aplique os controlos de segurança referidos no ponto 6.3.2 deve ser aprovada como agente reconhecido. Incluem-se aqui os fornecedores de serviços logísticos a terceiros que prestam serviços integrados de armazenamento e transporte, as transportadoras aéreas e os agentes de assistência em escala.

Um agente reconhecido pode subcontratar:

a) qualquer dos controlos de segurança referidos no ponto 6.3.2 a outro agente reconhecido;

b) qualquer dos controlos de segurança referidos no ponto 6.3.2 a outra entidade, se os controlos forem efectuados nas instalações do agente reconhecido ou num aeroporto e estiverem integrados no programa de segurança do agente reconhecido ou do aeroporto;

c) qualquer dos controlos de segurança referidos no ponto 6.3.2 a outra entidade, se os controlos forem efectuados num local diferente das instalações do agente reconhecido ou de um aeroporto, e se essa entidade tiver sido certificada ou aprovada e incluída na lista de fornecedores desses serviços pela autoridade competente; e

d) a protecção e o transporte de remessas a um transportador que cumpra os requisitos do ponto 6.6

6.3.1.2 A autoridade competente de cada Estado-Membro definirá no seu programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10º do Regulamento (CE) nº 300/2008 as responsabilidades pela aplicação do seguinte procedimento de aprovação de agentes reconhecidos:

a) O candidato requererá a aprovação junto da autoridade competente do Estado-Membro onde se situam as instalações indicadas no requerimento.

O candidato apresentará à autoridade competente um programa de segurança. Esse programa descreverá os métodos e procedimentos que o agente deve aplicar para dar cumprimento aos

requisitos do Regulamento (CE) nº 300/2008 e dos seus actos de execução. O programa descreverá ainda o modo como o próprio agente deve controlar o cumprimento desses métodos e procedimentos. Considera-se que um programa de segurança de uma transportadora aérea que descreva os métodos e procedimentos que a transportadora aérea deve aplicar para dar cumprimento aos requisitos do Regulamento (CE) nº 300/2008 e dos seus actos de execução cumpre a exigência de um programa de segurança do agente reconhecido.

O candidato apresentará também a «Declaração de compromisso – agente reconhecido» que consta do Apêndice 6-A. Esta declaração será assinada pelo representante legal do candidato ou pela pessoa responsável pela segurança.

A declaração assinada deve ser conservada pela autoridade competente.

b) a autoridade competente, ou um agente de validação independente agindo em seu nome, examinará o programa de segurança e procederá depois a uma verificação no local das instalações especificadas para avaliar se o candidato cumpre os requisitos do Regulamento (CE) nº 300/2008 e dos seus actos de execução.

A autoridade competente, ou um agente de validação independente agindo em seu nome, terá em consideração se o candidato é ou não titular de um certificado AEO de acordo com o artigo 14. o - A, o 1, alíneas b) ou c), do Regulamento (CE) nº 1875/2006 da Comissão (1) que altera o Regulamento (CEE) nº 2454/93 (2).

c) Se considerar satisfatórias as informações fornecidas em cumprimento das alíneas a) e b), a autoridade competente zelará por que os dados necessários do agente sejam introduzidos na «base de dados comunitária de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos», o mais tardar, até ao dia útil seguinte. Ao criar a entrada na base de dados, a autoridade competente atribuirá a cada uma das instalações aprovadas um identificador alfanumérico único no formato padrão.

Se considerar insatisfatórias as informações fornecidas em cumprimento das alíneas a) e b), a autoridade comunicará a sua justificação de imediato à entidade que requereu a aprovação como agente reconhecido.

Se o programa de segurança de uma transportadora aérea descrever os métodos e procedimentos que a transportadora aérea deve aplicar para dar cumprimento aos requisitos do Regulamento (CE) nº 300/2008 e dos seus actos de execução, pode considerar-se que a transportadora aérea cumpre os requisitos estabelecidos nas alíneas a) e b) em todas as instalações especificadas no programa. A verificação no local das instalações especificadas no programa de segurança da transportadora aérea será efectuada, o mais tardar, 2 anos após a entrada em vigor do presente regulamento.

Se um agente reconhecido tiver sido aprovado de acordo com o Regulamento (CE) nº o 2320/2002 da Comissão ou com o Regulamento (CE) nº 820/2008 da Comissão e com a Decisão C (2008) 4333 da Comissão, pode ser considerado como agente reconhecido para efeitos do Regulamento (CE) nº 300/2008 e dos seus actos de execução relativamente a todas as instalações que tenham sido objecto de uma verificação no local.

d) O agente reconhecido não será considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem na «base de dados comunitária de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos».

(1) JL O 360 de 19.12.2006, p. 64
(2) JL O 253 de 11.10.1993, p. 1

6.3.1.3 O agente reconhecido designará pelo menos uma pessoa em cada instalação como responsável pela aplicação do programa de segurança apresentado. Essa pessoa deve ter concluído, com êxito, o inquérito pessoal de acordo com o ponto 11.1.

6.3.1.4 O agente reconhecido será reavaliado a intervalos regulares não superiores a 5 anos. Esta reavaliação incluirá uma verificação no local para apurar se o agente reconhecido continua a cumprir os requisitos do Regulamento (CE) nº 300/2008 e dos seus actos de execução.

Uma inspecção às instalações do agente reconhecido efectuada pela autoridade competente de acordo com o seu programa nacional de controlo da qualidade pode ser considerada uma verificação no local, desde que abranja todos os requisitos necessários à aprovação.

6.3.1.5 Se considerar que o agente deixou de cumprir os requisitos do Regulamento (CE) nº 300/2008 e dos seus actos de execução, a autoridade competente retirar-lhe-á o estatuto de agente reconhecido para as instalações especificadas.

Imediatamente após a retirada e, em todo o caso, no prazo de 24 horas, a autoridade competente providenciará que a mudança de estatuto do agente conste na «base de dados comunitária de agentes de reconhecidos e expedidores conhecidos».

6.3.1.6 Sem prejuízo do direito que assiste a cada Estado-Membro de aplicar medidas mais restritivas nos termos do artigo 6. o do Regulamento (CE) nº 300/2008, um agente reconhecido aprovado de acordo com o ponto 6.3 deve ser reconhecido em todos os Estados-Membros.

6.3.1.7 Os requisitos do ponto 6.3.1, com excepção do ponto 6.3.1.2, alínea d), não serão aplicáveis nos casos em que a própria autoridade competente deva ser aprovada como agente reconhecido.

6.3.2. **Controlos de segurança a aplicar pelos agentes reconhecidos**

6.3.2.1 Quando aceitar quaisquer remessas, o agente reconhecido verificará se a entidade de quem as recebeu é um agente reconhecido, um expedidor conhecido, um expedidor avençado ou nenhum destes.

6.3.2.2 A pessoa que entrega a remessa ao agente reconhecido ou à transportadora aérea deve apresentar um bilhete de identidade, passaporte, carta de condução ou outro documento que inclua a sua fotografia e tenha sido emitido ou reconhecido pela autoridade nacional. O bilhete ou documento será usado para verificar a identidade da pessoa que entrega a remessa.

6.3.2.3 Quando aceitar remessas que não foram submetidas previamente a todos os controlos de segurança necessários, o agente reconhecido assegurará que serão sujeitas a rastreio de acordo com o ponto 6.2.

6.3.2.4 Após a realização dos controlos de segurança referidos nos pontos 6.3.2.1 a 6.3.2.3 do presente regulamento e no ponto 6.3 de uma decisão da Comissão publicada em separado, o agente reconhecido assegurará:

a) o controlo do acesso a essas remessas; e

b) a protecção das remessas contra interferências não autorizadas até serem entregues a outro agente reconhecido ou à transportadora aérea.

6.3.2.5 Após a realização dos controlos de segurança referidos nos pontos 6.3.2.1 a 6.3.2.4 do presente regulamento e no ponto 6.3 de uma decisão da Comissão publicada em separado, o agente

reconhecido assegurará que todas as remessas entregues a uma transportadora aérea ou a outro agente reconhecido sejam acompanhadas pela documentação apropriada, sob a forma de uma carta de porte aéreo ou de uma declaração separada, em formato electrónico ou em papel.

6.3.2.6 A documentação deve ser disponibilizada para inspecção pela autoridade competente em qualquer ponto antes de a remessa ser carregada para a aeronave e incluirá as informações seguintes:

a) o nome e endereço específico das instalações do agente reconhecido que emitiu o estatuto de segurança e/ou o respectivo identificador alfanumérico único atribuído pela autoridade competente;

b) um identificador único da remessa, como, por exemplo, o número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário);

c) o conteúdo da remessa, exceto para as remessas mencionadas no ponto 6.2.3, alíneas d) e e), da Decisão C(2010) 774 final da Comissão, de 13 de abril de 2010 (1);

d) o estatuto de segurança da remessa, com a indicação:

— «SPX», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga ou aviões- -correio, ou

— «SCO», que significa que a remessa pode ser transportada exclusivamente em aeronaves de carga e aviões- -correio;

e) o motivo pelo qual foi emitido o estatuto de segurança, com a indicação:

— «KC», que significa que a remessa foi recebida de um expedidor conhecido, ou

— «AC», que significa que a remessa foi recebida de um expedidor avençado, ou

— dos meios ou métodos de rastreio utilizados, ou

— dos motivos pelos quais a remessa está isenta de rastreio;

f) o nome da pessoa que emitiu o estatuto de segurança, ou uma identificação equivalente, bem como a data e hora de emissão;

g) o nome e endereço específico das instalações, ou o identificador único atribuído pela autoridade competente, de qualquer agente reconhecido que tenha aceitado o estatuto de segurança atribuído à remessa por outro agente reconhecido.

6.3.2.7 No caso de carga consolidada, os requisitos do ponto 6.3.2.6, alíneas c), e), f) e g), serão considerados cumpridos, se o agente reconhecido for capaz de determinar a natureza do conteúdo, o motivo pelo qual foi emitido o estatuto de segurança e/ou o nome da pessoa que emitiu o estatuto de segurança e a data e hora da emissão, respectivamente, através de registos de auditoria verificáveis, em qualquer momento antes de a remessa ser carregada para a aeronave e, posteriormente, durante o período de duração do voo ou durante 24 horas, consoante o que for mais longo.

6.3.2.8 Quando aceitar remessas que não foram submetidas previamente a todos os controlos de segurança necessários, o agente reconhecido também pode optar por não aplicar os controlos de segurança referidos no ponto 6.3.2 e, em vez disso, entregar as remessas a outro agente reconhecido que garantirá a realização desses controlos de segurança.

(1) Não publicada

Os controlos de segurança a aplicar pelo agente reconhecido serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

6.4. EXPEDIDORES CONHECIDOS

6.4.1. **Aprovação de expedidores conhecidos**

6.4.1.1 Os expedidores conhecidos serão aprovados pela autoridade competente.

A aprovação como expedidor conhecido será restrita a um local específico.

6.4.1.2 A autoridade competente de cada Estado-Membro definirá no seu programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10. o do Regulamento (CE) n. o 300/2008 as responsabilidades pela aplicação do seguinte procedimento de aprovação de expedidores conhecidos:

a) O candidato requererá a aprovação junto da autoridade competente do Estado-Membro onde se situam as suas instalações.

b) Se for dispensado de cumprir o requisito de preenchimento da Declaração de compromisso em virtude de ser titular de um certificado AEO, o expedidor avençado informará de imediato o agente reconhecido se deixar de ser titular desse certificado.

c) O agente reconhecido procederá à validação, verificando os seguintes dados do candidato a expedidor avençado:

— os dados da empresa, incluindo o seu endereço comercial *bona fide*; e

— a natureza do negócio; e

— os dados de contacto, incluindo os da pessoa ou pessoas responsáveis pela segurança; e

— o número de identificação fiscal ou número de registo da empresa, e

— nos casos em que se aplica a isenção ao abrigo do ponto 6.5.2, alínea b), o número do certificado AEO.

d) Se considerar satisfatórias as informações fornecidas em cumprimento das alíneas b) e c), o agente reconhecido poderá designar a entidade como expedidor avençado.

6.5.3 O agente reconhecido manterá uma base de dados com as informações referidas no ponto 6.5.2, alínea c). A base de dados estará disponível para inspecção pela autoridade competente.

6.5.4 Se, durante um período de dois anos, não for registada qualquer actividade de movimentação de carga ou correio aéreo por conta do expedidor avençado, o estatuto de expedidor avençado expirará.

6.5.5 Se a autoridade competente ou o agente reconhecido considerar que o expedidor avençado deixou de cumprir as instruções contidas no Apêndice 6-D, o agente reconhecido retirar-lhe-á imediatamente o estatuto de expedidor avençado.

6.5.6 Se, por qualquer motivo, os controlos de segurança especificados nas «Instruções de segurança da aviação para expedidores avençados» não tiverem sido aplicados a uma remessa, ou

se a remessa não foi originada pelo próprio expedidor avençado, este alertará claramente o agente reconhecido para esse facto de modo a que possa ser aplicado o ponto 6.3.2.3.

6.6. PROTECÇÃO DA CARGA E DO CORREIO

6.6.1. **Protecção da carga e do correio durante o transporte**

6.6.1.1 A fim de assegurar que as remessas submetidas aos controlos de segurança necessários são protegidas de interferências não autorizadas durante o transporte:

a) as remessas serão embaladas ou seladas pelo agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado de forma a garantir que qualquer adulteração seja visível; e

b) o compartimento de carga do veículo no qual as remessas serão transportadas será trancado ou selado ou, tratando-se de veículos com cortinas laterais, estas serão fixadas com cabos TIR para garantir que qualquer adulteração seja visível, ou a zona de carga dos veículos de caixa aberta será mantida sob vigilância; e

c) a declaração do transportador contida no Apêndice 6-E será assinada pelo transportador que actua em nome do agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado, excepto se o transportador for, ele próprio, um agente reconhecido aprovado.

A declaração assinada deve ser conservada pelo agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado a quem o transportador presta serviços. A pedido, também deverá ser facultada uma cópia da declaração assinada ao agente reconhecido ou à transportadora aérea que recebe a remessa ou à autoridade competente; ou

d) em alternativa, o transportador fornecerá prova ao agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado a quem presta serviços de transporte de que foi certificado ou aprovado por uma autoridade competente.

Esta prova contemplará os requisitos especificados no Apêndice 6-E, devendo o agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado em causa conservar uma cópia da mesma. A pedido, também deverá ser facultada uma cópia ao agente reconhecido ou à transportadora aérea que recebe a remessa ou a outra autoridade competente.

6.6.1.2 O disposto no ponto 6.6.1, alíneas b), c) e d), não será aplicável durante o transporte do lado ar.

6.6.2. **Protecção da carga e do correio nos aeroportos**

6.6.2.1 As remessas de carga e correio que se encontrem numa área crítica serão consideradas protegidas de interferências não autorizadas.

6.6.2.2 As remessas de carga e correio que se encontrem numa área não crítica serão consideradas protegidas de interferências não autorizadas se:

a) estiverem fisicamente protegidas, de forma a impedir a introdução de quaisquer objectos que possam ser usados para praticar actos de interferência não autorizada; ou

b) não forem abandonadas sem vigilância e o acesso for limitado às pessoas responsáveis pela protecção e carregamento da carga e do correio para a aeronave.

(…)

APÊNDICE 6-A

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO – AGENTE RECONHECIDO

De acordo com o Regulamento (CE) n. o 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e com os seus actos de execução,

Declaro que:

— tanto quanto é do meu conhecimento, as informações contidas no programa de segurança da empresa são autênticas e exactas,

— as práticas e os procedimentos estabelecidos neste programa de segurança serão aplicados e observados em todas as instalações por ele abrangidas,

— o programa de segurança será ajustado e adaptado de modo a cumprir todas as alterações relevantes que venham a ser futuramente introduzidas na legislação comunitária, a não ser que a [nome da empresa] informe a/o [nome da autoridade competente] de que pretende cessar a actividade como agente reconhecido,

— a [nome da empresa] comunicará à/ao [nome da autoridade competente] por escrito:

a) quaisquer alterações menores ao seu programa de segurança, como sejam o nome da empresa, o nome da pessoa responsável pela segurança ou os dados de contacto, a mudança da pessoa que necessita de ter acesso à «base de dados comunitária de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos», prontamente e no prazo máximo de 10 dias úteis; e

b) quaisquer grandes alterações previstas, como sejam novos procedimentos de rastreio, grandes obras de construção que possam afectar o cumprimento da legislação comunitária aplicável ou a mudança de instalações/endereço, com uma antecedência mínima de 15 dias úteis em relação à data de início/da alteração prevista,

— para assegurar o cumprimento da legislação comunitária aplicável, a [nome da empresa] compromete-se a cooperar plenamente em todas as inspecções, sempre que for necessário, e a fornecer acesso a todos os documentos que lhe sejam solicitados pelos inspectores,

— a [nome da empresa] comunicará à/ao [nome da autoridade competente] qualquer violação grave da segurança e qualquer situação suspeita que possa ser relevante para a segurança da carga aérea/do correio aéreo, em particular qualquer tentativa de esconder artigos proibidos nas remessas,

— a [nome da empresa] assegurará que todo o pessoal competente recebe formação adequada e tem conhecimento das suas responsabilidades de segurança ao abrigo do programa de segurança da empresa, e

— a [nome da empresa] informará a/o [nome da autoridade competente] no caso de:

a) cessar a sua actividade;

b) deixar de trabalhar com carga aérea/correio aéreo; ou

c) deixar de poder cumprir os requisitos da legislação comunitária aplicável.

Assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

APÊNDICE 6-B

As disposições relativas ao guia para expedidores conhecidos encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 6-C

As disposições relativas à lista de controlo de validação para expedidores conhecidos encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 6-D

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO PARA

EXPEDIDORES AVENÇADOS

As presentes instruções foram elaboradas para sua utilização e para informação do pessoal que trabalha na preparação e no controlo de remessas de carga aérea/correio aéreo. São fornecidas de acordo com o Regulamento (CE) n. o 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e com os seus actos de execução.

Instalações

O acesso às áreas onde as remessas de carga aérea/correio aéreo identificável são preparadas, embaladas e/ou armazenadas deve ser controlado, a fim de garantir que nenhuma pessoa não autorizada tenha acesso às remessas.

Os visitantes devem ser acompanhados em permanência ou impedidos de aceder às áreas onde as remessas de carga aérea/correio aéreo identificável são preparadas, embaladas e/ou armazenadas.

10. **MEDIDAS DE SEGURANÇA DURANTE O VOO**

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

11. **RECRUTAMENTO E FORMAÇÃO DO PESSOAL**

11.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

11.0.1 Compete à autoridade, ao operador aeroportuário, à transportadora aérea ou à entidade empregadora das pessoas que executam ou são responsáveis pela execução das medidas que são da sua responsabilidade de acordo com o programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10. o do Regulamento (CE) n. o 300/2008 assegurar que essas pessoas cumprem as normas estabelecidas no presente capítulo.

11.0.2 Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «certificação» uma avaliação formal e confirmação emitida pela autoridade competente, ou em seu nome, atestando que a pessoa concluiu com êxito a formação adequada e possui as competências necessárias para desempenhar, com um nível de qualidade aceitável, as funções que lhe são atribuídas.

11.0.3 Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «Estado de residência» qualquer país no qual a pessoa tenha residido de forma permanente durante pelo menos 6 meses e por «intervalo» no registo de educação ou emprego qualquer intervalo superior a 28 dias.

11.0.4 As competências adquiridas pela pessoa antes do seu recrutamento podem ser levadas em conta na avaliação das necessidades de formação previstas na presente secção.

11.1. RECRUTAMENTO

11.1.1 As pessoas que são recrutadas para executar ou para serem responsáveis pela execução do rastreio, do controlo de acessos ou de outros controlos de segurança numa zona restrita de segurança devem ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal.

11.1.2 As pessoas que são recrutadas para executar ou para serem responsáveis pela execução do rastreio, do controlo de acessos ou de outros controlos de segurança em áreas que não sejam zonas restritas de segurança devem ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal ou uma verificação dos antecedentes laborais. Salvo indicação em contrário no presente regulamento, compete à autoridade competente decidir, em conformidade com as regras nacionais aplicáveis, se deve ser realizado um inquérito pessoal ou uma verificação dos antecedentes laborais.

11.1.3 De acordo com a regulamentação comunitária e nacional, um inquérito pessoal deve, no mínimo:

a) determinar a identidade da pessoa com base em documentos comprovativos;

b) abranger a verificação dos registos criminais em todos os países de residência durante, pelo menos, os 5 anos anteriores; e

c) abranger a verificação dos registos de emprego, de educação e de quaisquer intervalos durante, pelo menos, os 5 anos anteriores.

11.1.4 De acordo com a regulamentação comunitária e nacional, uma verificação dos antecedentes laborais deve, no mínimo:

a) determinar a identidade da pessoa com base em documentos comprovativos;

b) abranger a verificação dos registos de emprego, de educação e de quaisquer intervalos durante, pelo menos, os 5 anos anteriores; e

c) exigir que a pessoa assine uma declaração em que especifique quaisquer antecedentes criminais em todos os Estados de residência durante, pelo menos, os 5 anos anteriores.

11.1.5 O inquérito pessoal ou a verificação dos antecedentes laborais devem ser realizados antes de a pessoa receber formação em matéria de segurança que implique o acesso a informação não pública.

11.1.6 O processo de recrutamento de todas as pessoas recrutadas nos termos dos pontos 11.1.1 e 11.1.2 deve incluir, pelo menos, uma fase de candidatura por escrito e uma entrevista pessoal, a fim de permitir uma avaliação inicial das capacidades e aptidões do candidato.

11.1.7 As pessoas recrutadas para executar controlos de segurança devem possuir as capacidades e aptidões mentais e físicas necessárias ao desempenho eficaz das tarefas que lhes são atribuídas e devem ser alertadas para a natureza desses requisitos no início do processo de recrutamento.

Essas capacidades e aptidões serão avaliadas durante o processo de recrutamento e antes da realização de qualquer estágio.

11.1.8 Os registos de recrutamento, incluindo os resultados de quaisquer testes de avaliação efectuados, serão guardados para todas as pessoas recrutadas ao abrigo dos pontos 11.1.1 e 11.1.2, pelo menos durante a vigência dos respectivos contratos de trabalho.

11.2. FORMAÇÃO

11.2.1. **Obrigações gerais de formação**

11.2.1.1 As pessoas devem ter concluído, com êxito, a devida formação antes de serem autorizadas a executar os controlos de segurança sem supervisão.

11.2.1.2 A formação das pessoas que executam as tarefas enumeradas nos pontos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 e no ponto 11.2.4 deve incluir elementos de formação teórica, prática e em contexto real de trabalho.

11.2.1.3 O conteúdo dos cursos deve ser especificado ou aprovado pela autoridade competente antes de:

a) um instrutor ministrar qualquer formação exigida nos termos do Regulamento (CE) n. o 300/2008 e dos seus actos de execução; ou

b) se recorrer a um curso de formação assistida por computador para cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n. o 300/2008 e dos seus actos de execução.

A formação assistida por computador pode ser usada com ou sem o apoio de um instrutor ou monitor.

11.2.1.4 Os registos de formação devem ser guardados para todas as pessoas que receberam formação, pelo menos durante a vigência dos respectivos contratos de trabalho.

11.2.2. **Formação inicial**

A formação inicial das pessoas que executam as tarefas enumeradas nos pontos 11.2.3.1, 11.2.3.4 e 11.2.3.5, assim como nos pontos 11.2.4, 11.2.5 e 11.5 deve proporcionar as seguintes competências:

a) conhecimento dos actos de interferência ilícita na aviação civil e dos actos terroristas ocorridos no passado e das ameaças actuais;

b) conhecimento do enquadramento legal da segurança da aviação;

c) conhecimento dos objectivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança;

d) conhecimento dos procedimentos de controlo de acessos;

e) conhecimento dos sistemas de cartões de identificação usados no aeroporto;

f) conhecimento dos procedimentos de interpelação de pessoas e das circunstâncias em que alguém deve ser interpelado ou denunciado;

g) conhecimento dos procedimentos de denúncia;

h) capacidade de identificar artigos proibidos;

i) capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança;

j) conhecimento das formas como o comportamento e as reacções humanas podem afectar a segurança; e

k) capacidade de comunicar de uma forma clara e confiante.

11.2.3. **Formação específica para as pessoas que executam controlos de segurança**

11.2.3.1 A formação específica das pessoas que executam o rastreio de pessoas, bagagem de cabina, artigos transportados e bagagem de porão deve proporcionar as seguintes competências:

a) compreensão de como se configura o posto de rastreio de segurança e funciona o processo de rastreio;

b) conhecimento das formas como se podem esconder artigos proibidos;

c) capacidade de resposta adequada em caso de detecção de artigos proibidos;

d) conhecimento das capacidades e limitações do equipamento de segurança ou dos métodos de rastreio utilizados;

e) conhecimento dos procedimentos de emergência;

e quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem:

f) competências interpessoais, em particular saber lidar com diferenças culturais e com passageiros potencialmente causadores de distúrbios;

g) conhecimento das técnicas de revista manual;

h) capacidade de realizar revistas manuais com a minúcia suficiente para garantir, de forma razoável, a detecção de artigos proibidos escondidos;

i) conhecimento das condições de isenção do rastreio e dos procedimentos especiais de segurança;

j) capacidade de operar o equipamento de segurança utilizado;

k) capacidade de interpretar correctamente as imagens produzidas pelo equipamento de segurança; e

l) conhecimento dos requisitos de protecção da bagagem de porão.

11.2.3.2 A formação das pessoas que executam o rastreio de carga e correio deve proporcionar as seguintes competências:

a) conhecimento dos actos de interferência ilícita na aviação civil e dos actos terroristas ocorridos no passado e das ameaças actuais;

b) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis;

c) conhecimento dos objectivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança na cadeia de aprovisionamento;

d) capacidade de identificar artigos proibidos;

e) capacidade de resposta adequada em caso de detecção de artigos proibidos;

f) conhecimento das capacidades e limitações do equipamento de segurança ou dos métodos de rastreio utilizados;

g) conhecimento das formas como se podem esconder artigos proibidos;

h) conhecimento dos procedimentos de emergência;

i) conhecimento dos requisitos de protecção da carga e do correio;

e quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem:

j) conhecimento dos requisitos de rastreio aplicáveis à carga e ao correio, incluindo as isenções e os procedimentos especiais de segurança;

k) conhecimento dos métodos de rastreio apropriados para os diferentes tipos de carga e correio;

l) conhecimento das técnicas de revista manual;

m) capacidade de realizar revistas manuais com a minúcia suficiente para garantir, de forma razoável, a detecção de artigos proibidos escondidos;

n) capacidade de operar o equipamento de segurança utilizado;

o) capacidade de interpretar correctamente as imagens produzidas pelo equipamento de segurança; e

p) conhecimento dos requisitos de transporte.

11.2.3.3 A formação das pessoas que executam o rastreio de correio e material da transportadora aérea, de provisões de bordo e de provisões do aeroporto deve proporcionar as seguintes competências:

a) conhecimento dos actos de interferência ilícita na aviação civil e dos actos terroristas ocorridos no passado e das ameaças actuais;

b) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis;

c) conhecimento dos objectivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança na cadeia de aprovisionamento;

d) capacidade de identificar artigos proibidos;

e) capacidade de resposta adequada em caso de detecção de artigos proibidos;

f) conhecimento das formas como se podem esconder artigos proibidos;

g) conhecimento dos procedimentos de emergência;

h) conhecimento das capacidades e limitações do equipamento de segurança ou dos métodos de rastreio utilizados; e quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem:

i) conhecimento das técnicas de revista manual;

j) capacidade de realizar revistas manuais com a minúcia suficiente para garantir, de forma razoável, a detecção de artigos proibidos escondidos;

k) capacidade de operar o equipamento de segurança utilizado;

l) capacidade de interpretar correctamente as imagens produzidas pelo equipamento de segurança; e

m) conhecimento dos requisitos de transporte.

11.2.3.4 A formação específica das pessoas que executam controlos de veículos deve proporcionar as seguintes competências:

a) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis aos controlos de veículos, incluindo as isenções e os procedimentos especiais de segurança;

b) capacidade de resposta adequada em caso de detecção de artigos proibidos;

c) conhecimento das formas como se podem esconder artigos proibidos;

d) conhecimento dos procedimentos de emergência;

e) conhecimento das técnicas de controlo de veículos; e

f) capacidade de realizar controlos de veículos com a minúcia suficiente para garantir, de forma razoável, a detecção de artigos proibidos escondidos;

11.2.3.5 A formação específica das pessoas que executam o controlo de acessos ao aeroporto, assim como as operações de vigilância e as rondas deve proporcionar as seguintes competências:

a) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis ao controlo de acessos, incluindo as isenções e os procedimentos especiais de segurança;

b) conhecimento dos sistemas de controlo de acessos usados no aeroporto;

c) conhecimento das autorizações, incluindo cartões de identificação e livre-trânsitos de veículos, que conferem acesso ao lado ar e capacidade de identificar essas autorizações;

d) conhecimento dos procedimentos para realizar rondas e interpelar pessoas e das circunstâncias em que alguém deve ser interpelado ou denunciado; e

e) capacidade de resposta adequada em caso de detecção de artigos proibidos;

f) conhecimento dos procedimentos de emergência; e

g) competências interpessoais, em particular saber lidar com diferenças culturais e com passageiros potencialmente causadores de distúrbios.

11.2.3.6 A formação das pessoas que executam verificações de segurança da aeronave deve proporcionar as seguintes competências:

a) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis às verificações de segurança da aeronave;

b) conhecimento da configuração do(s) tipo(s) de aeronaves em que a pessoa deve executar as verificações de segurança da aeronave;

c) capacidade de identificar artigos proibidos;

12. **EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**

12.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

12.0.1 Compete à autoridade, ao operador ou à entidade que utiliza equipamento para aplicar as medidas que são da sua responsabilidade de acordo com o programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10. o do Regulamento (CE) n. o 300/2008 adoptar as medidas necessárias para garantir que o equipamento cumpre as normas estabelecidas no presente capítulo.

A autoridade competente deve disponibilizar aos fabricantes as informações classificadas de acordo com a Decisão (CE) n. o 2001/844/CE, CECA, Euratom da Comissão (1), quando estes tiverem necessidade de tomar conhecimento das mesmas.

12.0.2 Todas as partes do equipamento de segurança devem ser sujeitas a testes de rotina.

12.1. PÓRTICOS DE DETECÇÃO DE METAIS (PDM)

12.1.1. **Princípios gerais**

12.1.1.1 Os pórticos de detecção de metais (PDM) devem ser capazes de detectar e sinalizar, por meio de um alarme, a presença de objectos metálicos específicos, tanto isolados como combinados.

12.1.1.2 A detecção pelo PDM não deve depender da posição nem da orientação do objecto metálico.

12.1.1.3 O PDM deve ser fixado com firmeza a uma base sólida.

12.1.1.4 O PDM deve ter um indicador visual para sinalizar que o equipamento está em funcionamento.

(1) JO L 317 de 3.12.2001, p. 1.

12.1.1.5 Os meios para ajustar as definições de detecção do PDM devem ser protegidos e de acesso exclusivo a pessoas autorizadas.

12.1.1.6 O PDM deve emitir um alarme visual e sonoro quando detecta objectos metálicos, conforme referido no ponto 12.1.1.1. Ambos os tipos de alarme devem ser perceptíveis num raio de 2 metros.

12.1.1.7 O alarme visual deve indicar a intensidade do sinal detectado pelo PDM.

12.1.1.8 O PDM deve ser posicionado de modo a garantir que não é afectado por qualquer fonte de interferência.

12.1.2. **Normas aplicáveis aos PDM**

12.1.2.1 Haverá duas normas aplicáveis aos PDM. Os requisitos específicos destas normas encontram-se estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

12.1.2.2 Todos os PDM devem cumprir a norma 1.

A norma 1 expirará no dia 1 de Janeiro de 2011.

12.1.2.3 A norma 2 será aplicável aos PDM instalados a partir de 5 de Janeiro de 2007, excepto se já tiver sido celebrado em data anterior a esta um contrato de instalação de PDM que cumprem a norma 1.

Todos os PDM devem cumprir a norma 2 até 1 de Janeiro de 2011.

12.1.3. **Requisitos adicionais aplicáveis aos PDM**

Todos os PDM cujo contrato de instalação for celebrado após 5 de Janeiro de 2007 devem ser capazes de:

a) gerar um sinal sonoro e/ou visual relativamente a uma percentagem de pessoas que passam pelo PDM sem fazer disparar o alarme conforme referido no ponto 12.1.1.1. Deve ser possível definir essa percentagem; e

b) contar o número de pessoas rastreadas, excluindo as pessoas que passem pelo PDM na direcção oposta; e

c) contar o número de alarmes; e

d) calcular o número de alarmes em percentagem do número de pessoas rastreadas.

12.2. DETECTORES MANUAIS DE METAIS (DMM)

12.2.1 Os detectores manuais de metais (DMM) devem ser capazes de detectar objectos metálicos ferrosos e não ferrosos. A detecção e a identificação da posição do metal detectado devem ser sinalizadas por meio de um alarme.

12.2.2 Os meios para ajustar as definições de sensibilidade dos DMM devem ser protegidos e de acesso exclusivo a pessoas autorizados.

12.2.3 Os DMM devem emitir um alarme sonoro quando detectam objectos metálicos. O alarme deve ser audível num raio de 1 metro.

12.2.4 O desempenho dos DMM não deve ser afectado por fontes de interferência.

12.2.5 Os DMM devem ter um indicador visual para sinalizar que o equipamento está em funcionamento.

12.3. EQUIPAMENTO DE RAIOS X

O equipamento de raios X deve cumprir os requisitos específicos estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

12.4. SISTEMAS DE DETECÇÃO DE EXPLOSIVOS (SDE)

12.4.1. **Princípios gerais**

12.4.1.1 Os sistemas de detecção de explosivos (SDE) devem ser capazes de detectar e sinalizar, por meio de um alarme, quantidades individuais específicas ou maiores de materiais explosivos contidos na bagagem ou noutras remessas.

12.4.1.2 A detecção não deve ser dependente do formato, da posição nem da orientação do material explosivo.

12.4.1.3 O SDE deve emitir um alarme em qualquer uma das seguintes circunstâncias:

— quando detecta material explosivo, e

— quando detecta a presença de um objecto que impede a detecção de material explosivo, e

— quando o conteúdo de um saco ou de uma remessa é demasiado denso para ser analisado.

12.4.2. **Normas aplicáveis aos SDE**

12.4.2.1 Haverá três normas aplicáveis aos SDE. Os requisitos específicos destas normas encontram-se estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

12.4.2.2 Todos os SDE devem cumprir a norma 1.

A norma 1 expirará no dia 1 de Setembro de 2012.

A autoridade competente pode permitir que os SDE conformes com a norma 1 que tenham sido instalados entre 1 de Janeiro de 2003 e 1 de Setembro de 2006 continuem a ser utilizados, no máximo, até 1 de Janeiro de 2014.

12.4.2.3 A norma 2 será aplicável a todos os SDE instalados a partir de 1 de Janeiro de 2007, excepto se tiver sido celebrado em data anterior a 19 de Outubro de 2006 um contrato de instalação de SDE que cumprem a norma 1.

Todos os SDE devem cumprir a norma 2 até 1 de Setembro de 2012, o mais tardar, excepto se se aplicar o disposto no terceiro parágrafo do ponto 12.4.2.2.

A norma 2 expirará no dia 1 de Setembro de 2018.

12.4.2.4 A norma 3 será aplicável a todos os SDE instalados a partir de 1 de Setembro de 2012.

Todos os SDE devem cumprir a norma 3 até 1 de Setembro de 2018, o mais tardar.

12.4.3. **Requisitos de qualidade de imagem dos SDE**

A qualidade de imagem dos SDE deve cumprir os requisitos estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

12.5. PROJECÇÃO DE IMAGENS DE AMEAÇA (PIA)

12.5.1. **Princípios gerais**

12.5.1.1 Os programas de projecção de imagens de ameaça (PIA) devem ser capazes de projectar imagens virtuais de artigos de ameaça na imagem de raios X dos sacos ou de outras remessas sujeitos a rastreio.

As imagens virtuais devem ser inseridas na imagem de raios X dos sacos e remessas a rastrear de uma forma homogeneamente distribuída e não numa posição fixa.

Deve ser possível definir a percentagem de imagens virtuais a projectar.

12.5.1.2 O sistema PIA não deve prejudicar o desempenho nem o normal funcionamento do equipamento de raios X.

Não deve ser dada nenhuma indicação ao operador de que foi, ou está prestes a ser, projectada uma imagem virtual de um artigo de ameaça até surgir uma mensagem de acordo com o ponto 12.5.2.2.

12.5.1.3 Os meios de gestão do sistema PIA devem ser protegidos e de acesso exclusivo a pessoas autorizadas.

12.5.2. **Estrutura da PIA**

12.5.2.1 O sistema PIA deve incluir pelo menos:

a) uma biblioteca de imagens virtuais de artigos de ameaça;

b) um meio para apresentar e confirmar mensagens; e

c) um meio para registar e apresentar os resultados das reacções de cada operador individual.

12.5.2.2 O sistema PIA deve apresentar uma mensagem ao operador:

a) se o operador reagiu ao ser projectada uma imagem virtual de um artigo de ameaça;

b) se o operador não reagiu ao ser projectada uma imagem virtual de um artigo de ameaça;

c) se o operador reagiu sem ter sido projectada uma imagem virtual de um artigo de ameaça; e

d) se a tentativa de projectar uma imagem virtual de um artigo de ameaça falhou e o operador se apercebeu disso.

A mensagem deve ser apresentada de modo a não ocultar a imagem do saco ou da remessa a que se refere.

A mensagem deve permanecer visível até ser confirmada pelo operador. Nos casos descritos nas alíneas a) e b), a mensagem deve ser apresentada juntamente com a imagem virtual do artigo de ameaça.

12.5.2.3 O acesso ao equipamento onde se encontra instalada o PIA deve estar sujeito à introdução, pelo operador, de um identificador único.

12.5.2.4 O programa de PIA deve ter capacidade para armazenar os resultados das reacções de cada operador durante um período mínimo de 12 meses e num formato que permita a apresentação de relatórios.

12.5.2.5 A estrutura do PIA será ainda sujeita às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

12.6. DETECTORES DE VESTÍGIOS DE EXPLOSIVOS (DVE)

Os detectores de vestígios de explosivos (DVE) devem ser capazes de recolher e analisar partículas ou vapores de superfícies contaminadas ou o conteúdo de bagagens ou remessas, e de sinalizar, por meio de um alarme, a presença de vestígios de explosivos.

12.7. EQUIPAMENTO DE RASTREIO DE LÍQUIDOS, AEROSSÓIS E GÉIS (LAG)

12.7.1. **Princípios gerais**

12.7.1.1 Os equipamentos enumerados no ponto 4.1.3.1 que são utilizados no rastreio de líquidos, aerossóis e géis (LAG) devem ser capazes de detectar e sinalizar, por meio de um alarme, a presença de quantidades individuais específicas ou maiores de materiais ameaçadores nos LAG.

12.7.1.2 A detecção não deve ser dependente do formato nem do material da embalagem de LAG.

12.7.1.3 O equipamento deve ser usado de forma a garantir que a posição e orientação da embalagem permitem o aproveitamento pleno das capacidades de detecção.

12.7.1.3 O equipamento deve emitir um alarme em qualquer uma das seguintes circunstâncias:

a) quando detecta materiais ameaçadores;

b) quando detecta a presença de um objecto que impede a detecção de materiais ameaçadores; e

c) quando não consegue avaliar se o LAG é inócuo ou não; e

d) quando o conteúdo do saco rastreado é demasiado denso para ser analisado.

12.7.2. **Normas aplicáveis ao equipamento de rastreio de LAG**

12.7.2.1 Haverá duas normas aplicáveis ao equipamento de rastreio de LAG. Os requisitos específicos destas normas encontram-se estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

12.7.2.2 Todo o equipamento de rastreio de LAG deve cumprir a norma 1.

A norma 1 expirará no dia 28 de Abril de 2014.

12.7.2.3 A norma 2 será aplicável a todo o equipamento de rastreio de LAG instalado a partir de 29 de Abril de 2014.

Todo o equipamento de rastreio de LAG deve cumprir a norma 2 até 29 de Abril de 2016, o mais tardar.

12.7.3. **Aprovação do equipamento de rastreio de LAG**

O equipamento aprovado pela autoridade competente de um Estado-Membro, ou em nome dessa autoridade, como cumprindo as normas em conformidade com o estabelecido numa decisão da Comissão publicada em separado, será reconhecido pelos outros Estados-Membros como cumprindo essas normas. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o nome e, se solicitados, outros dados relevantes dos organismos designados para a aprovação do equipamento. A Comissão informará os outros Estados-Membros dos organismos em questão.

12.8. MÉTODOS DE RASTREIO QUE UTILIZEM NOVAS TECNOLOGIAS

12.8.1 Um Estado-Membro pode autorizar um método de rastreio que utilize novas tecnologias diferentes das estabelecidas no presente regulamento, desde que:

a) sirva para avaliar um novo método de rastreio; e

b) não afecte negativamente o nível geral de segurança pretendido; e

c) as pessoas afectadas, incluindo os passageiros, sejam devidamente informados de que o método se encontra em fase de experiência.

12.8.2 O Estado-Membro em causa deve informar a Comissão e os outros Estados-Membros por escrito, com a antecedência mínima de quatro meses em relação à data de introdução prevista, acerca do método de rastreio proposto que pretende autorizar, juntando uma avaliação que indique como deve ser garantido que a aplicação do novo método cumpre os requisitos do ponto 12.8.1., alínea b). A notificação deve incluir igualmente informações detalhadas sobre o local ou os locais onde o método de rastreio será utilizado e a duração prevista do período de avaliação.

12.8.3 Se a Comissão der uma resposta positiva ao Estado-Membro, ou se o Estado-Membro não receber qualquer resposta no prazo de três meses após a recepção do pedido escrito pela Comissão, o Estado-Membro pode autorizar a introdução do novo método de rastreio que utiliza novas tecnologias.

Se a Comissão considerar que o método de rastreio proposto não oferece garantias suficientes de manutenção do nível geral de segurança da aviação na Comunidade, informará do facto o Estado-Membro no prazo de três meses a contar da recepção da notificação referida no ponto 12.8.2,

explicando os seus receios. Nessas circunstâncias, o Estado-Membro em causa não começará a utilizar o método de rastreio até obter o acordo da Comissão.

12.8.4 O período máximo de avaliação para cada método de rastreio que utilize novas tecnologias será de 18 meses. Este período de avaliação pode ser prolongado pela Comissão por mais 12 meses, no máximo, na condição de o Estado-Membro apresentar uma justificação adequada para o prolongamento.

12.8.5 A intervalos não superiores a 6 meses durante o período de avaliação, a autoridade competente do Estado- -Membro em causa apresentará à Comissão um relatório de progresso sobre a avaliação. A Comissão informará os outros Estados-Membros do teor do relatório de progresso. Se não receber nenhum relatório de progresso, a Comissão pode exigir que o Estado-Membro suspenda a avaliação.

12.8.6 Se a Comissão, com base no relatório apresentado, considerar que o método de rastreio experimentado não oferece garantias suficientes de manutenção do nível geral de segurança da aviação na Comunidade, informará o Estado-Membro de que a avaliação deve ser suspensa até que essas garantias existam.

12.8.7 Nenhum período de avaliação poderá ser superior a 30 meses.