

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



Abdulay Almeida dos Santos Neto

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado em Segurança Pública

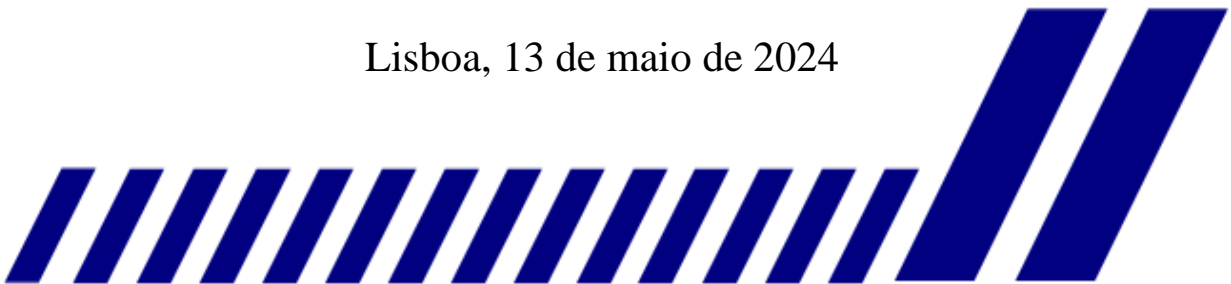
XXXVI Curso de Formação de Oficial de Polícia

**Segurança Aeroportuária: a sua Relevância na Segurança Nacional de
São Tomé e Príncipe**

Orientador:

Prof. Doutor Felipe Manuel Pathé Duarte

Lisboa, 13 de maio de 2024



Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



Abdulay Almeida dos Santos Neto

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado em Segurança Pública

XXXVI Curso de Formação de Oficial de Polícia

**SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA: SUA RELEVÂNCIA NA
SEGURANÇA NACIONAL DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE**

Orientador:

Prof. Doutor Felipe Manuel Pathé Duarte

Lisboa, 13 de maio de 2024





Estabelecimento de Ensino: Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

Curso: XXXVI CFOP

Orientador Prof. Doutor Felipe Manuel Pathé Duarte

Título: Segurança Aeroportuária: Sua Relevância na Segurança Nacional de São Tomé e Príncipe

Autor: Abdulay Almeida dos Santos Neto

Local da Edição: Lisboa

Data da Edição: 13 de maio de 2024

Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna com vista à obtenção de grau de Mestre em Segurança Pública, elaborado sob orientação do professor Doutor Felipe Manuel Pathé Duarte.

Epígrafe

“A Educação é a arma mais poderosa que você pode usar para mudar o mundo”

Nelson Mandela

Dedicatória

A Deus

Aos Meus Pais

À Adrien dos Santos Neto

Em memória da minha Avó

Agradecimento

No final de cada jornada é essencial deixar umas palavras de apreço para todos aqueles que nos auxiliaram ao longo do caminho, a ser assim, meu primeiro agradecimento vai a Deus por me permitir, sonhar e indicar os passos certos para realização dos meus sonhos.

Um obrigado especial a São Tomé e Príncipe e a Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe por me conceder a oportunidade e, ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna por me acolher e ajudar no almejar deste sonho.

Aos meus pais, Manuel dos Santos Neto e Noémia Almeida Barbosa Neto, e irmãos o meu muito obrigado por serem o meu suporte em mais uma jornada.

Ao professor doutor Felipe Manuel Pathé Duarte por ter aceite o desafio de ser meu orientador e pelo apoio prestado.

Aos entrevistados, João Pedro Cravid, Subintendente da PNSTP, Sheila Nascimento, Subintendente da PNSTP, Vanister Vila Nova, Subintendente da PNSTP, Doliver das Neves, Comissario da PNSTP, Celmira Fernandes Trindade, Administradora Técnica do INAC e, Gilmar da Mata, Inspector/instrutor de Segurança da ENASA, pelo contributo na elaboração desta investigação. Ao Subcomissário Constantino Will reitero especial agradecimento pela camaradagem e disponibilidade demonstrada durante a realização desta dissertação.

Aos meus familiares, em especial Ordami da Glória e Cesaltina Silveira, agradeço pelo suporte durante toda a jornada. A Matilde Viana, agradeço pelo apoio.

Aos camaradas santomenses do XXXVI CFOP em especial Dulcilene dos Santos pela camaradagem e apoio ao longo da Caminhada. Aos PALOP do XXXVI CFOP, mormente Ernesto Taula e Mamadu Djaquité pela amizade ao longo do caminho.

A Edmilisia Vasconcelos pelo apoio e companheirismo.

A Comunidade Santomense do ISCPSI, em especial Lucindo Honorato, pela amizade.

A todos o meu muito obrigado.

Resumo

A segurança constitui a principal preocupação dos Estados modernos, o surgimento de novas ameaças levou a que os mesmos se preocupassem com a proteção dos seus cidadãos face a ameaças como o terrorismo, a criminalidade organizada e, a diluição das fronteiras que, fenómenos como a globalização proporciona aos países atualmente. Nos Estados arquipelágicos, como no caso de São Tomé e Príncipe, a segurança aeroportuária reveste-se de grande importância no que se refere a segurança nacional, uma vez que, enquanto principal porta de entrada e saída no país, é nos aeroportos onde se pode prevenir grande parte das ameaças que podem advir para os mesmos. Neste sentido, a segurança das infraestruturas aeroportuárias, das aeronaves e dos cidadãos que circulam pelo aeroporto constitui o grande desiderato desses Estados.

Enquanto única força de segurança presente no país, a Polícia Nacional tem a seu cargo um monte de competências que lhe foram atribuídas por lei no sentido de contribuir para garantir a segurança de todos que circulam no aeroporto Nuno Xavier Dias.

Palavra-chave: Aviação Civil, Polícia Nacional, São Tomé e Príncipe, Segurança Nacional, Segurança.

Abstract

Security is the main concern of modern states, and the emergence of new threats has led them to worry about protecting their citizens from threats such as terrorism, organised crime and the blurring of borders that phenomena such as globalisation are bringing to countries today. In archipelagic states, such as São Tomé and Príncipe, airport security is of great importance in terms of national security, since, as the main gateway into and out of the country, it is at airports that a large part of the threats that may arise can be prevented. In this sense, the security of airport infrastructures, aircraft and citizens travelling through the airport is the main goal of these states.

As the only security force in the country, the National Police has a number of competences assigned to it by law in order to help guarantee the safety of all those travelling through Nuno Xavier Dias airport.

Key words: Civil Aviation, National Police, National Security, São Tomé and Príncipe, Security.

Lista de Abreviaturas, Acrónimos e Siglas

AGER	Agência Nacional de Regulação
ANSAC	Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil
CAFAC	Comissão Africana da Aviação Civil
CA-FALSEC	Comissão Aeroportuária de Facilitação e Segurança da Aviação Civil
CEAC	Conferência Europeia da Aviação Civil
CEAC	Conferência Europeia de Aviação Civil
CEMFA	Chefe de Estado Maior das Forças Armadas
CFA	Curso de Formação de Agentes
CINA	Comissão Internacional de Navegação Aérea
CN-FALSEC	Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil
CRDSTP	Constituição da República Democrática de São Tomé e Príncipe
DL	Decreto Lei
EASA	Agência da União Europeia para a segurança da Aviação
EFSS	Estatuto das Forças e Serviços de Segurança
ENASA	Empresa Nacional de Aeroporto e Segurança Aeroportuária
FASTP	Forças Armadas de São Tomé e Príncipe
FSS	Força e Serviços de Segurança
ICAO	Organização da Aviação Civil Internacional
IDN	Instituto de Defesa Nacional de Portugal
INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil
LDNFA	Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas
LOPNSTP	Lei Orgânica da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe
LSISTP	Lei de Segurança Interna de São Tomé e Príncipe
NEP	Normas de Execução Permanente
ONU	Organização das Nações Unidas
OUA	Organização da Unidade Africana
PJ	Polícia Judiciária
PNSAC	Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
PNSTP	Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe

PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
SINFO	Serviço Nacional de Informações
SMF	Serviço de Migração e Fronteiras
SNPCB	Serviço Nacional de Proteção Civil e Bombeiros
TAP	Transportes Aéreos Portugueses
UA	União Africana
UE	União Europeia
UEPA	Unidade Especial de Polícia Aeroportuária
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, ciência e Cultura
UPA	Unidade Polícia Aeroportuária
UPFA	Unidade de Polícia Fiscal e Aduaneira

Índice de Figuras

Figura 1:	35
------------------------	----

Índice de Tabelas

Tabela 1:	45
Tabela 2:	70

Índice

Epígrafe	i
Dedicatória.....	ii
Agradecimento.....	iii
Resumo	iv
Abstract.....	v
Lista de Abreviaturas, Acrónimos e Siglas	vi
Índice de Figuras	viii
Índice de Tabelas	ix
Índice	x
Introdução.....	1
OPÇÕES METODOLÓGICAS	5
Capítulo I – O Panorama Securitário no Âmbito da Aviação Civil	9
1.1. Introdução	9
1.2. A Segurança Aeroportuária.....	10
1.3. As Normas da Aviação Civil Internacional.....	12
1.4 O Panorama Regional	15
1.4.1 O Panorama Europeu	16
1.4.2. O Panorama Africano	18
1.5. Síntese Capitular	20
Capítulo II – A Segurança Aeroportuária em São Tomé e Príncipe	21
2.1. Introdução.....	21
2.2. Aeroportos de São Tomé e Príncipe.....	22
2.3 Aeroporto e Segurança Aérea – ENASA	25
2.4. A Autoridade Aeronáutica Nacional – INAC	27
2.5. Instituições que Participam da Segurança Aeroportuária.	28
2.5.1 Polícia Nacional de São Tome e Príncipe.....	29
2.5.2 O Serviço de Migração e Fronteiras (SMF).....	30
2.5.3 Forças Armadas de São Tomé e Príncipe (FASTP).....	31
2.5.4 Demais Serviços de Segurança	32
2.5.5 Segurança Privada.....	33
2.6 Coordenação e Cooperação entre as Instituições	34

Capítulo III – A Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe e a Segurança Aeroportuária	38
3.1. Introdução	38
3.2. A Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe (Disposições legais)	39
3.3. Unidade de Polícia Aeroportuária	42
3.4. Segurança do Aeroporto na Ilha do Príncipe	44
3.4.1 A necessidade de uma esquadra Policial no Aeroporto Regional	46
3.5. Os Desafios em Matéria de Segurança Aeroportuária	47
3.6. Síntese Capitular	49
Capítulo IV. Segurança Nacional e a Segurança Aeroportuária	51
4.1 Introdução	51
4.2. O erro do Equador	52
4.3 Da Segurança Nacional	55
4.3.1 A Segurança Interna	56
4.3.2 A Segurança Externa	60
4.4 O papel da Segurança Aeroportuária na Segurança Nacional	62
4.5 Síntese Capitular	63
Capítulo V. Apresentação, Análise e Discussão dos Resultados.	65
5.1. Análise das Entrevistas	66
5.2. Resposta ao Problema de investigação	71
Conclusão	72
Referências Bibliográficas	75
Fontes Mediáticas	75
Legislação	76
Obras Gerais e Específicas	77
Teses e Dissertações	78
Apendice	82
Apendice I	83
Apendice II	85
Anexos	88
Anexo I	89

Introdução

A globalização veio mudar a forma como vivemos, eliminando barreiras e contribuindo na criação da chamada “aldeia global”. Esse fenómeno que cada vez mais tem contribuído para uma maior mobilidade de pessoas e bens no plano internacional, tendo por isso ganhado grande destaque internacional e atraído também para algumas ameaças a própria aeronave, as pessoas e bens que por ela circulam, bem como para as próprias instituições aeroportuárias. Os atentados de 11 de setembro de 2001, mostraram ao mundo que era necessário ter mais atenção a aviação civil e a tudo que nela circunda uma vez que vieram demonstrar não só uma certa vulnerabilidade no ramo, mas também que as aeronaves em si poderiam ser usadas como uma arma, tornando por isso necessário adotar medidas no sentido de mitigar essa mesma ameaça.

Neste sentido, ao nível mundial houve um reforço das normas de aviação civil e uma maior preocupação com questões ligadas a segurança nos aeroportos, essencialmente tendo em conta os diversos atentados terroristas que foram sucedendo ao longo dos vários pontos do mundo. Enquanto Estado soberano, o Estado santomense tem sob a sua incumbência a segurança de todos aqueles que habitam ou visitam o país, a ser assim e, por se tratar de um Estado arquipelágico, a segurança aeroportuária tornou-se uma das preocupações do Estado santomense, uma vez que o aeroporto é a principal porta de entrada para o país.

A modernização do aeroporto, a adoção de normas internacionais em matéria de segurança aeroportuária e a criação de instituições como o Instituto Nacional de Aviação Civil demonstram bem essa preocupação com a segurança das pessoas e bens que circula no aeroporto. Por outro lado, o tema em causa vem sendo inscrito na agenda de sucessivos governos nas cooperações bilaterais e multilaterais como foi o caso da sua incorporação no Programa Estratégico de Cooperação 2021-2025 assinado no ano de 2021 entre o Estado santomense e o instituto Camões como sendo uma área de formação, ou como se pode ler no ponto 48 do referido programa; “no domínio da segurança interna (...) visa contribuir para capacitação das forças e serviços de segurança santomenses devendo, por conseguinte ir ao encontro de matérias relevantes como a manutenção e reposição de ordem pública, o controlo e gestão de fronteiras e fluxos migratórios (...) devendo ainda ser tido em conta áreas como a proteção ambiental, a segurança aeroportuária...” (p.48).

Nesta ótica de ideias, e tendo em conta um maior fluxo migratório que se tem verificado no país, e essencialmente o aparecimento ou um marcar de posição de São Tomé e Príncipe como sendo um país de pendor turísticos o que tem atraído muitos turistas ao país e dinamizando ainda mais a economia nacional. A segurança aeroportuária revela-se como sendo um tema atual e que vai ao encontro das necessidades reais do país, pelo que a necessidade de estudos nessa área revela-se deveras importante, uma vez que muito pouco ou quase nada tem escrito sobre esse tema no país.

De herança colonial, o aeroporto de São Tomé e Príncipe foi sofrendo algumas melhorias ao longo dos anos como forma de melhor se adaptar aos tempos presente. O tempo melhorou consideravelmente o rosto do “novo” Aeroporto Nuno Xavier Dias – nome adotado em 2022, anteriormente designava-se Aeroporto Internacional de São Tomé e Príncipe. Enquanto membro de diversas instituições no plano internacional e, signatário de diversas Convenções, Tratados e Protocolos que versam sobre a matéria de aviação civil, foram criadas no plano nacional algumas instituições como o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), Empresa Nacional de Aeroporto e Segurança Aeroportuária (ENASA) e alguns diplomas no plano nacional como forma de melhorar as condições do aeroporto, contudo o necessário é entender se essas melhorias transitaram também para outras questões mais relevantes como a segurança da aviação civil e tudo o que ela envolve.

Apesar de não constar no texto constitucional como sendo um fim ou objetivo primordial do Estado, a segurança, a par da justiça e do bem-estar (Dias, 2015) é a nível internacional vista como sendo um dos fins de um Estado, podendo ser vista como o primordial fim de um Estado uma vez que, como refere Clemente (2000, p. 95) “se um Estado se torna incapaz de assegurar a prossecução desse fim, perde a razão de existir”. Assim sendo, também o Estado santomense se viu na necessidade de garantir a segurança dos seus cidadãos através da criação de normas que garantam a segurança dos mesmos e, porque “a realização dos fins do Estado, segurança, justiça e bem-estar exige a existência de entes jurídicos incumbidos da sua prossecução” (Dias, 2023), foi criada a Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe (PNSTP) que, enquanto única Força de Segurança de São Tomé e Príncipe (art.º 2.º n.º 2, al. a) EFSSSTP), de acordo a sua Lei Orgânica está “vencionada para a garantia da segurança pública, através da segurança interna” (art.º 1.º da LOPNSTP).

Com a nobre tarefa de garantir a segurança e proteção das pessoas e bens, a PNSTP recebeu no seu leque de atribuições a missão de manter a vigilância e proteção de pontos sensíveis, nomeadamente infraestruturas rodoviárias, portuárias e aeroportuárias e de

participar no controlo de entrada e saída de pessoas e bens no território nacional (art.º 2.º LOPNSTP). Quer isso dizer que, em matéria de segurança aeroportuária, esta desempenha um grande papel, podendo ser vista como elemento chave da mesma. Contudo, a PNSTP não dispõe de competência exclusiva em nenhuma dessas áreas uma vez que partilha a competência de controlo de entrada e saída de pessoas com o Serviço de Migração e Fronteiras (que aliás é o principal detentor dessa competência), e com a Unidade de Polícia Fiscal e Aduaneira e as demais competências acima elencadas com as Forças Armadas de São Tomé e Príncipe.

No entanto, tendo em conta a importância e relevância desse tema, a Polícia pretende se fortificar no que diz respeito a segurança aeroportuária tendo inclusive introduzido a mesma no seu plano estratégico 2021-2026 e, apesar de *Furtado* (2020, p. 1) ter referido que “a segurança da aviação civil requer a atribuição de missões por parte do Estado aos diferentes autores envolvendo assim a polícia, entidades civis e militares”, a PNSTP pretende se tornar uma referência a nível nacional nessa matéria ou, pelo menos melhor dotar os seus efetivos de melhor conhecimento. Neste sentido e, porque como refere Oliveira (2015, pág. 435) “a ordem e a segurança aeronáutica, que engloba o setor da aviação civil, obedece a um regime específico e está fortemente regulada a nível internacional”, torna-se necessário a realização de estudos sobre o tema como forma de entender como esse tema é trabalhado a nível nacional, enquadrar o que é feito no país no contexto internacional e detetar possíveis lacunas no intuito de melhorar o serviço prestado pela polícia e demais instituições que tomam parte da segurança aeroportuária em São Tomé e Príncipe.

Em São Tomé verifica-se a ausência do estudo na aérea de segurança aeroportuária e, tendo em conta a crescente onda de turistas que cada vez mais tem visitado o país, a necessidade de um estudo sobre a segurança aeroportuária no país é importante, uma vez que irá ajudar as autoridades nacionais a entenderem e avaliarem o que tem sido feito e ajudar a entender o caminho que se deve seguir, uma vez que dada a sua insularidade, a segurança das nossas instituições aeroportuárias constitui em si uma forma de atrair cada vez mais pessoas para o nosso território. A ser assim, com a presente dissertação pretendemos dar o nosso contributo para o melhoramento da segurança aeroportuária a nível nacional.

Assim sendo, no primeiro capítulo analisamos o panorama securitário no âmbito da aviação civil, no qual procuramos entender como se processa a segurança da aviação civil no âmbito internacional, pelo menos no nível legislativo, analisando igualmente as repercussões dessas normas no plano regional, mormente no continente europeu e africano.

No segundo capítulo analisamos a aviação civil no âmbito nacional, no qual buscamos entender a forma como a segurança da aviação civil se processa no país, através da análise das instituições que participam da segurança aeroportuária e do papel que cada uma delas desempenha no âmbito da segurança aeroportuária no país.

O terceiro capítulo é todo ele dedicado a Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe, no qual procuramos entender o papel que a lei reserva a única força de segurança nacional, analisando a evolução legislativa no que concerne as competências atribuídas a mesma, com principal enfoque nas competências com relevância no que se refere a segurança do sector da aviação civil. Igualmente procuramos entender a forma como a Unidade de Polícia Aeroportuária, personificada pela esquadra de polícia aeroportuária, trabalha a segurança aeroportuária no país, problematizando a segurança aeroportuária na ilha do Príncipe e, analisando a necessidade de descentralizar a polícia aeroportuária para aquela região.

No quarto capítulo analisamos no conceito de segurança nacional, analisando a sua relevância no panorama securitário num mundo globalizando e, buscando entender a forma como a mesma pensa a segurança atualmente. De igual modo buscamos entender a importância que a segurança aeroportuária desempenha na segurança aeroportuária em países arquipelágicos como é o caso de São Tomé e Príncipe.

O quinto capítulo constitui a parte prática do nosso trabalho, sendo que a mesma foi desenvolvida através de aplicação de entrevistas a entidades que tomam parte ativa na segurança aeroportuária em São Tomé e Príncipe. Neste capítulo procederemos a análise das entrevistas efetuadas.

Por fim procederemos a conclusão da nossa investigação, procedendo a verificação das hipóteses por nós previamente estabelecidas, apresentando igualmente as recomendações que julgarmos pertinentes.

OPÇÕES METODOLÓGICAS

A globalização mudou a forma como vivemos, eliminando barreiras e auxiliando na criação da chamada “Aldeia Global”. Este fenómeno tem contribuído significante mente para uma maior mobilidade de pessoas e bens em todo o mundo. Como um dos motores desse fenómeno, o transporte aéreo merece toda a atenção que lhe é devida, dada a sua utilidade e relevância. Os atentados de 11 de setembro de 2001 vieram mostrar a necessidade de maior atenção a aviação civil e tudo que nela circunda, mostrando não só uma certa vulnerabilidade, mas também que as aeronaves em si, poderiam ser usadas como arma, havendo por isso a necessidade de adotar medidas no sentido de mitigar essa ameaça.

No plano internacional, isso significou um reforço das normas de aviação civil, essencialmente no que a matéria de segurança nos aeroportos diz respeito. Enquanto Estado insular onde a principal porta de entrada é o aeroporto, São Tomé e Príncipe vê-se na necessidade de reforçar as medidas de segurança no seu aeroporto, fazendo da segurança aeroportuária uma das preocupações do Estado, estando por isso incluída na agenda política nacional. A ser assim, e para melhor entender o estado da segurança aeroportuária a nível nacional, a presente dissertação cujo tema é *Segurança Aeroportuária: sua relevância na Segurança Nacional de São Tomé e Príncipe* surge da necessidade de uma investigação com grau de cientificidade sobre o tema a nível nacional e um reforço ao acervo do modo técnico e operacional de atuação da PNSTP.

Para a elaboração da presente dissertação tornou-se necessário a definição de um método que, de acordo com Marconi e Lakatos (2003), citados por Furtado (2020) é o “conjunto de atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo—conhecimentos válidos e verdadeiros—traçando o caminho a ser seguido, detetando erros e auxiliando as decisões do cientista” (p.4). Sendo a dissertação desenvolvida no campo das ciências policíacas que, de acordo com Elias (2018) têm natureza compósita, cruzando metodologias e métodos científicos, bem como procurando a síntese e interrelação entre as diversas áreas do saber. Entendendo igualmente que, na visão do mesmo, as ciências policíacas se relacionam ou apoiam-se em outras ciências como: as ciências jurídicas, as ciências sociais e humanas, e as ciências exatas. Entendemos, tendo em conta

essa destrição feita pelo autor, que a nossa temática de investigação se enquadra no campo das ciências sociais e humanas.

Dentre as diversas formas de investigação no cerne das ciências sociais e humanas, entendemos que aquela que melhor se coaduna com a nossa investigação é a pesquisa qualitativa. Segundo Appolinário (2006), a pesquisa qualitativa busca essencialmente compreender um fenómeno no seu sentido mais intenso, Santo (2010) complementa dizendo que pesquisa qualitativa visa “permitir que a investigação possa recolher e refletir sobretudo aspetos enraizados, menos imediatos, dos hábitos dos sujeitos grupos ou comunidades (p. 25). Neste sentido e, como referem Duhamel & Fortin, 1996/1999), a nossa pesquisa terá “um carácter exploratório porque desconhecemos a existência de qualquer trabalho nesta vertente, bem como terá uma componente descritiva”.

Numa primeira parte e, como forma de melhor entender o tema em causa, faremos a revisão da literatura que, de acordo com Hill & Hill (2005) “tem por objetivo encontrar uma (ou mais) hipóteses gerais para a investigação empírica”. De acordo com Sarmiento (2013), citada por Furtado (2020), a revisão da literatura consiste na apresentação do histórico e da evolução científica do trabalho, citando e comentando literatura considerada relevante e que serviu de base à investigação. A utilização desta técnica de recolha de dados servirá essencialmente para buscarmos mais informações sobre o tema em obras gerais, artigos científicos, legislação, entre outras fontes de recolhas de dados.

Ultrapassada essa fase, efetuaremos entrevistas semiestruturadas as personalidades das instituições que tomam parte direta na segurança de pessoas e bens no aeroporto Nuno Xavier Dias, nomeadamente oficiais da Polícia Nacional, da Unidade de Polícia Fiscal e Aduaneira, do Serviço de Migração e Fronteiras, quadros do INAC, da ENASA, bem como oficiais do exército e demais pessoas ligadas a segurança aeroportuária. O nosso intuito com essas entrevistas será de buscar informações com recurso as perguntas que serão formuladas aos entrevistados. De modo a alcançarmos tal desiderato, elaboramos um guião de entrevista, sendo que o mesmo carecia de autorização previa do Comandante-Geral da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe para a sua aplicabilidade (ver anexo 1). Na elaboração do referido guião houve a necessidade de adequar as questões com os objetivos específicos da pesquisa a ser desenvolvida (Santo, 2010), e de tornar as questões claras, objetivas, curtas e não tendenciosas como forma de evitar o enviesamento do estudo por parte do investigador. Concluída a fase de recolha dos dados, passaremos a fase seguinte que é a de tratamento dos

dados recolhidos, sendo que se optará pelo recurso a análise de conteúdo como forma de condensar e extrair informação com base dos dados recolhidos.

Para Coutinho (2019), a necessidade de uma investigação resulta de um problema encontrado pelo investigador, cujo fator primordial é direcioná-lo na investigação, sendo que esse problema constitui o norte do investigador ao longo de todo o trabalho. Nesta ótica de ideias e, tendo em conta que, dada a insularidade do país a segurança das instituições aeroportuárias constitui, em si, uma forma de atrair cada vez mais pessoas para o nosso território, definimos como pergunta de partida *qual o papel da Segurança aeroportuária na segurança nacional de São Tomé e Príncipe (?)*, tendo igualmente estabelecido como perguntas derivadas as seguintes: *como se processa a segurança aeroportuária em São Tomé e Príncipe, e qual o contributo da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe na segurança aeroportuária*, constituindo, respetivamente, as perguntas derivadas 1 e 2.

Para autores como Quivy e Campenhoudt (1995/2008, p. 31) “uma investigação é, por definição, algo que se procura”, complementando igualmente que todo o trabalho visa a procura da verdade, “não a verdade absoluta, estabelecida de uma vez por todos os dogmas, mas aquela que se repõe sempre em questão e se aprofunda incessantemente devido ao desejo de compreender com mais justeza a realidade em que vivemos”. Assim sendo e, tendo em conta que no país muito pouco estudo existe nessa área, o objetivo central deste estudo é de analisar o papel que a segurança aeroportuária desempenha na segurança de São Tomé e Príncipe. Sendo que, para almejarmos tal objetivo, definimos como objetivos específicos os seguintes: entender como se procede à segurança do e no aeroporto Nuno Xavier Dias, compreender o *‘modus operandis’* da atuação da PNSTP na segurança aeroportuária, identificar os diversos autores em matéria de segurança aeroportuária e entender a forma como se articulam entre eles e, identificar as condicionantes em matéria de segurança aeroportuária.

Quanto a definição de hipóteses para o presente estudo, e tomando em consideração que esta pode ser entendida como sendo “qualquer formulação provisória que tenha por objetivo explicar uma determinada situação de pesquisa (Appolinário, 2006) e, que conforme o mesmo autor ”se o problema de pesquisa é a pergunta que o pesquisador faz, então a hipótese é a resposta temporária a essa mesma pergunta”; estabelecemos como hipótese teórica: a segurança aeroportuária contribui para a segurança nacional de São Tomé e

Príncipe e, como hipótese prática – a polícia nacional contribui para a segurança aeroportuária no aeroporto Nuno Xavier Dias.

Ao longo da nossa investigação deparamos igualmente com inúmeros problemas e limitações. A primeira dessas limitações tange-se com a falta de estudos no país em matérias ligadas a segurança de forma geral e, a segurança aeroportuária ao nível particular. A falta da cultura de escrita no país torna difícil o desenvolvimento de estudos uma vez que não encontramos estudos suficientes para suportar o nosso estudo.

Outra limitação que deparamos tange-se com o desenvolvimento de estudos a distância, o facto de não podermos deslocar ao nosso país de forma a ali desenvolvermos o estudo constitui outro obstáculo uma vez que, o acesso a informação se torna deveras difícil e moroso, com grande impacto na qualidade do estudo desenvolvido. Igualmente difícil se torna a aplicação de entrevistas a distância não permite um contacto direto com os entrevistados o que limita e muito a aplicação das entrevistas, situação que, embora mitigada pelas tecnologias, continua a constituir uma grande limitação na elaboração desses tipos de estudos.

No que se refere a questões ortográficas, optamos por redigir a presente dissertação em obediência ao novo acordo ortográfico que se encontra vigente desde 2009. Quanto a citação de texto originalmente em língua estrangeira, estas foram traduzidas para a língua portuguesa, sendo a tradução da nossa inteira responsabilidade. Salienta-se igualmente que as citações e referências bibliográficas foram feitas conforme as referências bibliográficas *APA – American Psychological Association* (7.^a edição)

Capítulo I – O Panorama Securitário no Âmbito da Aviação Civil

1.1. Introdução

O desejo de alcançar os céus sempre foi um desiderato humano, tanto que desde muito cedo o desejo de voar sempre o perseguiu. A história relata diversos factos que comprovam esse desejo humano, como o mito de Ícaro e as suas asas, presente na mitologia grega ou o caso do “Salta Torres de Viseu” protagonizado por João Torto a 20 de junho de 1540 (Cruz, 2019). Inicialmente em balões de ar quente e, a posteriori em outros aparelhos melhor confeccionados que culminaram nos modernos aparelhos como o avião ou o helicóptero que hoje temos, a verdade é que o Homem conseguiu atingir esse seu desiderato.

Contudo, tendo almejado o tão desejado anseio de voar, houve a necessidade de se regulamentar o sector de aviação civil, uma vez que o mesmo começou a ganhar grande relevância no plano internacional como sendo um meio rápido, eficaz e seguro de transporte de pessoas e mercadorias, e tendo em conta as ameaças que ao longo dos tempos foram surgindo na aviação civil, tornou-se necessário a criação de mecanismos que a pudessem proteger desses mesmos riscos e ameaças.

A ser assim, começou-se a lançar mão de normas e regulamentos que pudessem regulamentar esse sector que tem ganho mais impacto mundialmente e constituindo o principal motor da atual globalização que tem unido todos os cantos do mundo. Tendo em conta o carácter mundial desse sector, torna-se necessário estabelecer inicialmente normas no plano internacional, como forma de uniformizar os procedimentos, isto é, a forma como vai se tratar as questões ligadas ao sector da aviação civil ao nível de todo o globo terrestre. Outro fator que tem impulsionado e muito este sector é o terrorismo, tendo em conta o seu potencial de unir de forma rápida e segura vários pontos do mundo, a aviação tornou-se alvo de muitos ataques terrorista, havendo por isso a necessidade de se trabalhar na segurança neste sector.

A segurança é um fator essencial na aviação civil, neste sentido, nesse capítulo falaremos sobre a segurança aeroportuária enquanto estudo da segurança neste setor, sendo que inicialmente falaremos da segurança aeroportuária propriamente dita, em seguida

abordaremos as normas ou os mecanismos de segurança da aviação a nível mundial e regional.

1.2. A Segurança Aeroportuária

A Segurança é algo tão antigo quanto a história da humanidade, estando presente desde os primórdios das civilizações humanas, sendo, aliás, o principal motivo para a sedentarização e desenvolvimentos das civilizações humanas. Contudo, difícil se torna encontrar uma definição unívoca para este conceito, uma vez que, como bem refere Alves (2010), o termo segurança “conhece um uso tão diversificado que se torna difícil isolá-lo para lhe atribuir um significado inequívoco”. (pág. 29). Para o mesmo autor, a segurança pode ser entendida, tendo em conta a sua origem etimológica, como sendo ausência de perigo, por seu turno, Guerra (2016) entende que a segurança é o elemento da condição de bem-estar que se produz pelo controlo, redução ou supressão dos riscos” (pág. 131).

Independentemente do conceito de segurança que se possa adotar, a verdade é que a segurança (tendo em conta as ameaças que a aviação tem sobre si) torna-se uma necessidade neste ramo de atividade humana. Tendo em conta a universalização deste sector, a preponderância de termos em inglês é abundante e, porque naquele idioma podemos encontrar os termos *Safety e security* que traduzidos para português significariam ambos, segurança, pode-se dizer que neste campo a segurança pode ser vista sob duas vertentes a *safety e a security*. A segurança na sua vertente *safety* tange-se com a vertente operacional da própria aeronave, isto é, com as questões técnicas da própria aeronave, com tudo o que se relaciona com a segurança do Voo, por seu turno, a vertente *security* diz respeito à segurança ou proteção da aeronave de interferências externas, isto é, as possíveis ameaças externas que possam recair sobre a aeronave, por outras palavras, se refere a proteção contra atos ilícitos que podem ocorrer dentro e fora dos aviões.

Neste sentido, surge a segurança aeroportuária como sendo a vertente securitária que se dedica a proteção das infraestruturas aeroportuárias, dos riscos e ameaças que sobre ela possam recair. Ao nível internacional, essa matéria é atribuída às forças de segurança de cada Estado que, nos limites das suas atribuições e competências procuram garantir a segurança não só das aeronaves, como também de todo o meio envolvente a aviação civil,

isto é, não só as aeronaves, mas também aos aeroportos, bem como as pessoas e bens que diariamente circulam nos aeroportos. Sendo assim, podemos falar em linha do que refere a PSP na sua página oficial de que a segurança aeroportuária consiste na aplicação de técnicas policiais com vista a garantir nas infraestruturas aeroportuárias a segurança pública, a segurança da aviação civil e a proteção da fronteira.

A propósito dos 80 anos da segurança aeroportuária em Portugal, Pinho (2023) refere que o papel da polícia nos aeroportos é de garantir uma tripla missão, nomeadamente: o policiamento geral, a segurança da aviação civil e a proteção da fronteira, coincidindo, por isso com as competências abordadas acima pela PSP na sua página oficial. Sobre a primeira competência, este refere que a Polícia compete garantir a manutenção da ordem e da tranquilidade públicas e a segurança e proteção de pessoas e bens; bem como a prevenção criminal, assegurar a mobilidade, o ordenamento e a regularização de trânsito.

Quanto à proteção da fronteira, Pinho (2023) refere que esta se operacionaliza através da vigia aos aeroportos, monitorizando “as suas áreas internacionais, de modo a prevenir a imigração irregular nos postos de fronteira, assegurando que todo o cidadão é submetido ao controlo de pessoas na fronteira” (p. 39). Segundo o mesmo autor, “esta missão pode incluir escoltas às aeronaves e às viaturas de transporte de passageiros até à porta que permite aceder à linha de fronteira” (pág. 39). No que diz respeito à segurança da aviação civil, esta é balizada por um conjunto de normas que, no plano internacional, regional e nacional que definem padrões de atuação nesta área. Referindo-se ao papel da PSP na segurança dos aeroportos, Oliveira (2015) refere que cabe a esta emitir parecer sobre os pedidos para emissão de cartões de acesso às zonas restritas do aeroporto, garantir o patrulhamento interno e externo do aeroporto, supervisionar a atividade desenvolvida pelas empresas de segurança privada, gerir e resolver incidentes tático-policiais, bem como assegurar a proteção de certas instalações e o controlo de multidões.

Tendo em conta as ameaças que recaem sobre o sector da aviação civil, mormente o terrorismo, dispõe-se ainda de competências para proceder à busca, detenção e inativação de explosivos, verificação de armas e outras substâncias proibidas que se encontrem em trânsito nas zonas portuárias e aeroportuárias. Para isso, pode-se dispor de aparelhos de raio-x aos quais todos os cidadãos e bagagens devem ser submetidos antes de embarcarem em qualquer aeronave.

1.3 As Normas da Aviação Civil Internacional

As duas grandes guerras, mormente a Primeira Guerra Mundial, teve um grande impacto no que à aviação civil diz respeito, uma vez que o interesse bélico na indústria da aviação permitiu um maior desenvolvimento do mesmo, sendo que esse desenvolvimento se deu não só a nível técnico, mas também a nível comercial. Embora o fluxo de passageiros naquele período fosse bastante reduzido, houve desde muito cedo uma necessidade de se regulamentar a nível internacional a aviação civil, visto haver alguns imbróglis que deviam ser ultrapassados como forma de permitir um desenvolvimento acentuado do mesmo.

Entre as carências da aviação, encontravam-se questões como a soberania dos Estados que, desde os tratados de Vestefália concediam aos Estados um poder absoluto sobre os seus territórios, dificuldades linguísticas (tendo em conta que cada Estado tinha legitimidade para comunicar na sua língua oficial o que constituía *de per si* um obstáculo ao desenvolvimento da aviação), bem como demais formalidades que poderiam ser (legitimamente) levantadas por qualquer Estado. A ser assim, a primeira tentativa de regulamentação da aviação civil ocorreu no ano de 1919 com a Convenção de Paris, na qual os Estados presentes acordaram a criação da Comissão Internacional da Navegação Aérea (CINA). Uma década depois, isto é, no ano de 1929, realizou-se em Varsóvia uma nova convenção que tem como marco importante o de determinar a responsabilidade das empresas transportadas pelos possíveis danos.

Com a rebentar da Segunda Guerra Mundial, o sector da aviação civil conheceu mais desenvolvimentos sendo que, segundo refere Coelho (2018), os “os Estados Unidos da América, na qualidade de grande potência da indústria aeronáutica militar iniciam alguns estudos no sentido de transformar toda a indústria e infraestruturas aeronáuticas criadas durante a guerra num elemento de desenvolvimento económico após esta ter terminado” (pág. 19). Neste sentido, e visando:

Tomar providências para o imediato estabelecimento, de forma ainda provisória, de rotas e serviços aéreos a nível mundial; criar um Conselho interino para recolher, registar e estudar dados relativos à aviação internacional e formular recomendações para seu aperfeiçoamento e ainda discutir métodos a serem seguidos após a adoção

de uma nova convenção sobre aviação. (Minuta da conferência da Aviação Civil Internacional, citada por Coelho, 2018).

Reuniram-se em Chicago no ano de 1944, 54 países naquela que ficou conhecida como a Convenção de Chicago e, que até hoje é vista como o principal marco na história da aviação civil. Decorrida entre os dias 1 de novembro e 7 de dezembro, esse encontro teve o mérito de estabelecer rotas e serviços internacionais, definir orientações sobre a concorrência internacional, desenvolvimento de aeronaves e melhoria da segurança, bem como criar um Conselho interino responsável por coletar, registrar e estudar dados relativos à aviação e fazer recomendações para a aprimorar. E se, inicialmente pode-se dizer que se tratou do cumprimento dos objetivos delineados, por outro lado, essa convenção cria no seu art.º 43.º a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ICAO) que, se tornar formalmente constituída a 4 de abril de 1947, e adquiri estatuto de agência especializada da ONU em outubro de 1947, e é atualmente o organismo responsável por emanar resoluções a nível internacional sobre a aviação civil.

Conforme a página oficial da ICAO, a missão desta organização é de servir como fórum global de Estados para a aviação civil internacional, sendo que para tal esta desenvolve políticas e normas, realiza auditorias de conformidade, realiza estudos e análises, presta assistência e desenvolve a capacidade de aviação através de muitas outras atividades e de cooperação dos seus Estados-Membros e partes interessadas; sendo que a visão desta é alcançar o crescimento sustentável do sistema global da aviação civil. Esta organização internacional é composta por 3 (três) órgãos, nomeadamente:

1. A Assembleia que, enquanto órgão soberano da organização, é composta por representantes de todos os Estados contratantes, sendo que atualmente são 193 os países membros (com direitos iguais) da mesma. Esta reúne-se por convocação do conselho num lapso temporal de no mínimo três anos, sendo que há igualmente lugar às reuniões extraordinárias que podem ser solicitadas a qualquer momento, seja por indicação do conselho ou por requerimento de pelo menos 1/5 dos membros;
2. O Conselho, que sendo o órgão executivo da organização, é composto por um total de 36 membros eleitos pela assembleia para um mandato de três anos. A eleição para o conselho baseia-se ou visa cumprir três objetivos essenciais, a saber: a representação de Estados de maior importância em matéria de

transporte aéreo, os Estados que mais contribuem para a disponibilização de instalações de apoio à navegação aérea e, a representação de Estados, cuja nomeação visa assegurar a representação no conselho de todas as principais regiões geográficas do mundo.

3. O Secretariado, que sob a direção de um secretário-geral, subdivide-se em cinco áreas essenciais, a saber: a navegação aérea, transporte aéreo, cooperação técnica, assuntos jurídicos e, administração e serviços.

Atualmente e até o ano de 2030, a organização estabeleceu cinco objetivos estratégicos, nomeadamente: a segurança (o intuito é melhorar a segurança da aviação civil global), a capacidade e eficiência da navegação aérea (aumentar a capacidade e melhorar a eficiência do sistema global de aviação civil), a segurança e facilitação (melhorar a segurança e a facilitação da aviação civil global), o desenvolvimento económico do transporte aéreo (promover o desenvolvimento de um sistema de aviação civil sólido e economicamente viável) e, proteção ambiental (visando minimizar os efeitos ambientais adversos das atividades da aviação civil).

No exercício das suas funções, a ICAO elaborou um conjunto de anexos (19 no total) que devem ser observados pelos Estados-membros, sendo que, no leque desses anexos, deve-se destacar, tendo em conta o tema dessa dissertação o anexo 17 – segurança (proteção da aviação civil internacional contra os atos de interferência ilícita), bem como o doc 8973 – manual de segurança (documento de acesso restrito) que, como refere Moço (2019) tem como principal objetivo “assistir os Estados na prevenção e, quando necessário, resposta a atos de interferência ilícita através do desenvolvimento de alguns elementos – enquadramento legal e supervisão de segurança, projeto de aeroportos, infraestruturas e equipamentos, recrutamento, seleção, formação, certificação, procedimentos e implementação de medidas de segurança” (pág. 23).

Da análise desses dois documentos, podemos vislumbrar muitas das regras e procedimentos de segurança que encontramos espalhadas nos aeroportos a nível mundial, nomeadamente a obrigatoriedade dos Estados-membros criarem medidas de forma a garantir que todos os passageiros e a suas bagagens sejam rastreados antes de embarcarem de uma zona restrita de segurança de um aeroporto (ponto 4.4.1 do anexo 17), ou o facto destes serem objeto de uma revista manual, detetores de metais, equipamento de raio-x, detetores de explosivos ou substâncias perigosas que se encontra previsto no doc. 8973. Outro ponto

que merece destaque é o facto da ICAO obrigar que cada Estado-membro disponha de um programa de segurança da aviação civil que será da responsabilidade de uma autoridade apropriada a ser criada por cada Estado filiado na organização.

À luz do exposto, podemos ver que a Convenção de Chicago veio, como refere Canado (2010) “assegurar um crescimento seguro e sustentado da aviação civil em todo o mundo e promover a segurança dos voos” (pág. 43), isto na medida em que com a criação da ICAO esta emanou um conjunto de medidas e procedimentos que devem ser observados pelos seus membros de forma a garantir a segurança e o normal funcionamento da aviação civil em todo o globo terrestre. Com isto, a nível internacional podemos encontrar diversas regulamentações de implementação mundial que contribuem de forma significativa para reforçar as medidas de segurança nos diversos aeroportos espalhados pelo mundo.

1.4 O Panorama Regional

Como acima vimos, no plano internacional podemos encontrar um conjunto de normas que regem a segurança em todo o globo terrestre. Contudo, e, porque como refere Fernandes (2014) “algumas ameaças contemporâneas transcendem as fronteiras físicas que delimitam o espaço que constitui território dos Estados” (pág. 77), estes vêm-se na necessidade de se juntarem aos outros Estados como forma de dar resposta às inquietações dos seus cidadãos, uma vez que, “a vida económica, o ambiente físico, a segurança nacional e a sobrevivência de um país são altamente [...] dependentes dos atores e ações que estão fora das suas fronteiras e não diretamente sujeitos à seu governo” (Fernandes, 2014, p. 77 e 78).

A ser assim, de forma a dar resposta as ameaças que o mundo hodierno tem trazido, os Estados têm-se congregado em organizações ou entidades como forma de buscar resolver problemas comuns a todos. Neste sentido torna-se necessário entender a forma como esses novos sujeitos do direito internacional pensam ou regulamentaram em questões ligadas a segurança aeroportuária. Nesta ótica de ideias, e, tendo em conta o papel que a União Europeia desempenha no contexto internacional, funcionando quase que como modelo para as demais instituições regionais ou continentais, analisaremos de seguida a forma como a Europa encara a questão da segurança aeroportuária em todo o seu território e, uma vez que

este estudo busca entender como se processa a segurança aeroportuária em São Tomé e Príncipe; país que se encontra filiado na União Africana, dedicaremos também a entender como se processa esse assunto no contexto constitucional africano, isto como forma de melhor compreender às especificidades próprias do continente africano e do país.

1.4.1 O Panorama Europeu

A necessidade de uma paz duradoura e da busca de um desenvolvimento contínuo levou os estados europeus a cederem parte da sua soberania e criarem assim uma entidade supranacional que pudesse falar por todos e resolver igualmente problemas comuns a todos. Criada nos anos subsequentes a segunda grande guerra, a União Europeia constitui, a par das demais instituições que atualmente constituem sujeitos do moderno Direito Internacional, uma evolução ao conceito de Estado e dos sujeitos do Direito Internacional concebidos com os tratados de Vestefália.

Paralelamente a essa evolução do conceito de Estado que herdamos aquando dos tratados de Vestefália, também as ameaças que recaem sobre o Estado têm estado a evoluir pelo que, também a União Europeia se vê forçada a “inventar e ensaiar novos procedimentos e soluções, mais ou menos criativos e inovadores” (Fernandes, 2014, pág. 18). Nesta ótica de ideias, também a União Europeia se viu na necessidade de buscar soluções que pudessem garantir a segurança dos aeroportos dos seus Estados-membros.

A ideia de criação de um organismo europeu que ficasse responsável por questões ligadas a transporte aéreo surgiu em 1951 na assembleia consultiva do conselho da Europa, tendo ficado o comité de ministros da UE responsável por convocar uma conferência para o efeito; contudo o comité dos ministros decidiu não convocar essa conferência por entender ser a ICAO o organismo mais indicado para o fazer, sendo que, por meio da resolução adotada em 19 de março de 1953 a ICAO foi convidada a convocar uma conferência europeia a fim de debater essencialmente duas ideias, a saber: os métodos para melhorar a cooperação técnica e comercial entre as companhias aéreas dos Estados europeus e a busca de um estreitar de relações com vista a troca de direitos comerciais entre os Estados-membros (Coelho, 2018 e Moço, 2019).

Como corolário dessa pretensão surgiu a Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) um órgão com a competência para promover a coordenação e desenvolvimentos do transporte aéreo intra europeu devendo, no exercício das suas funções manter uma estreita colaboração com a ICAO (Coelho, 2018), de acordo com Moço (2019) a CEAC possui regulamentação própria, constando as relativas a *security* no documento 30. O documento 30 encontra-se dividido em duas partes, a primeira com recomendações relativas à facilitação e a segunda sobre segurança, reunindo em si recomendações da CEAC, do anexo 17 e do documento 8973 da ICAO e algumas referências a legislações comunitárias.

Durante muito tempo esse documento era o essencial da legislação europeia nessa matéria, contudo os acontecimentos do 11 de setembro de 2001 levaram a uma legislação europeia em matéria de segurança aeroportuária (o documento 30 serviu de base nas reformas legislativas ocorridas em 2002), estando nesse momento as legislações europeias em matéria de segurança da aviação civil assente nos seguintes documentos: regulamentos 300/2008, 272/2009, 1998/2015 e na decisão C (2015) 8005 (Moço, 2019).

O regulamento 300/2008 que revoga o regulamento 2330/2002 (primeiro regulamento europeu sobre segurança aeroportuária), mantém, a par do regulamento revogado o intuito de estabelecer regras de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita (Moço, 2019) que sejam comuns a todos os estados-membros; ou como refere Correia (2019) este regulamento defende que “para proteger as pessoas e bens na EU, é necessário obstar à prática de atos de interferência ilícita nas aeronaves civis que ponham em causa a segurança da aviação civil, através do estabelecimento de regras comuns de proteção da aviação civil (pág. 9). Outro aspeto relevante deste regulamento é, de acordo com Santos (2023), o fato de impor que cada Estado-membro deve elaborar e aplicar um Programa Nacional de Aviação Civil e um programa de controlo de qualidade. Paralelamente a isso, o regulamento estabeleceu um sistema de inspeções baseado no controlo recíproco, efetuado por equipas constituídas por inspetores da comissão europeia e dos países membros, atuando em nome da comissão (Coelho, 2018).

Numa análise aos diplomas da EU, podemos ver que o regulamento 300/2008 faz uma referência em termos gerais, o regulamento 272/2009 contém uma abordagem complementar, mas ainda genérica, adotando o regulamento de execução (1998/2015) uma via mais “concreta de definição e concretização dos procedimentos”, sendo que a Decisão C, acaba especificando os “detalhes e especificidades dessa execução” (Moço, 2019, p. 33).

Referindo-se ao regulamento de execução 1998/2015, Correia (2019) alude que o mesmo estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação.

No que tange a segurança aeroportuária no plano europeu, Santos (2023) refere outras organizações com competência de aviação civil como a *Airpol* constituída por “policías e guardas fronteiriços de vários países europeus que utilizam o seu saber e as suas diferentes metodologias para o combate ao crime na área da aviação civil”, a EUROCONTROL “organização pan-europeu dedicada a prestar apoios aos Estados Membros e às organizações de aviação civil (...) no intuito de contribuir para a construção de um “céu único” europeu, mais seguro, mais ambientalista, mais eficiente e menos dispendioso” e a EASA (Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação) “organização que pretende assegurar um nível de proteção comum e elevado a toda a comunidade europeia” (pág. 28).

1.4.2. O Panorama Africano

Ainda decorria a descolonização dos Estados africanos, quando a 25 de maio de 1963 os Estados até então livre reunidos em Addis Abeba (Etiópia), criaram a Organização da Unidade Africana (OUA) com o intuito de “promover a unidade e solidariedade entre os Estados africanos, alcançar uma vida melhor para os povos de África, coordenar e intensificar a cooperação para o desenvolvimento e promover a cooperação internacional” (Valente, 2021, pág. 22 e 23). A 9 de julho de 2002, a OUA seria reestruturada e transformada em UA – União Africana, que pode ser entendida como uma organização continental, cuja principal missão é procriar uma África integrada, próspera e pacífica, impulsionada pelos seus próprios cidadãos e representando uma força dinâmica na arena global (União Africana, 2023).

A paz e a segurança constituem eixos e objetivos da União Africana, recolhendo por isso acolhimento na aspiração 4 da “*agenda 2063: a África que queremos*”, da União Africana (quadro estratégico de desenvolvimento do continente africano). Dada as suas próprias especificidades, a União africana não dispõe de regulamentações que se destinam a ser aplicadas nos Estados-membros, nos moldes em que é feita na união africana, pelo que não nos é possível apresentar, a nível continental um diploma que aborde a segurança aeroportuária no continente. Contudo, a nível continental podemos vislumbrar uma organização que funcionando em harmonia com a União Africana, tem competência em

matéria de segurança aeroportuária e, congrega os países africanos membros da União procurando uniformizar procedimentos nessa matéria que é a Comissão Africana da Aviação Civil – CAFAC.

Da análise do art.º 2.º da sua constituição, podemos ler, *ipsis verbis* que esta é a agência especializada da União Africana responsável pelas questões da Aviação Civil em África. Entre os seus objetivos plasmados no art.º 3.º, podemos ver que esta visa coordenar as questões da aviação civil em África, cooperar com a ICAO e outras organizações envolvidas na promoção e desenvolvimento da aviação civil no continente, favorizar a implementação das normas e práticas recomendadas pela ICAO em matéria de segurança, defesa, proteção do ambiente e regularidade do setor de aviação, supervisionar e gerir a indústria africana do transporte aéreo liberalizado, formular e aplicar as normas e regulamentações apropriadas que proporcionam oportunidades justas e iguais a todos os intervenientes e promovem uma concorrência equitativa e leal e, promover o entendimento sobre as questões de políticas entre os Estados-membros e os Estados das outras partes do mundo.

De modo a atingir tais objetivos, a CAFAC dispõe de um conjunto de atribuições, sendo de destacar a de empreender estudos sobre a evolução económica e técnica da regulamentação do transporte aéreo, encorajar e apoiar os Estados-membros na implementação das normas e práticas recomendadas pela ICAO ou elaborar e harmonizar as regras e regulamentos comuns para a segurança. A verdade é que a CAFAC tem desempenhado um importante papel em matéria de aviação civil no continente, contribuindo significativamente para os países africanos conseguirem atingir o padrão internacional no que respeita às questões de segurança em matéria de aviação civil, nomeadamente através de apoio dos seus técnicos ou de formações concedidas a seus membros no sentido de procurar uniformizar os padrões de atuação em toda a área do continente.

1.5. Síntese Capitular

O avião é atualmente um meio de transporte bastante usado a nível mundial e o maior impulsionador da globalização nos moldes em que hoje todos entendemos, contudo, o desejo de voar acompanha o homem desde muito cedo, tendo conhecido diversos desenvolvimentos até culminar com os diversos meios de transporte que hoje conhecemos. O realizar desse sonho levou a necessidade de normas que pudessem organizar e regulamentar este setor a nível mundial.

A ICAO assumiu-se como organismo internacional responsável pela regulamentação do setor da aviação civil, tendo sido acompanhada a nível da Europa pela CEAC e no continente africano pela CAFAC, culminando com um setor bastante regulamentado como forma de o proteger de eventuais perigos contra o seu normal funcionamento.

A segurança aeroportuária é assim um conjunto de técnicas policiais usadas para a proteção do setor da aviação civil, podendo ser visualizada como abrangendo 3 vertentes securitárias neste setor, nomeadamente: a segurança pública, a segurança da aviação civil e a proteção das fronteiras. A nível mundial, esta tarefa tem sido atribuída as forças e serviço de segurança que, recebe contributo dos serviços de segurança e da atividade de segurança privada, gerando assim aquilo que Oliveira (2015) designou de sistema de segurança da aviação civil.

Capítulo II – A Segurança Aeroportuária em São Tomé e Príncipe

2.1. Introdução

São Tomé e Príncipe, oficialmente República Democrática de São Tomé e Príncipe, é um Estado arquipelágico situado no Golfo da Guiné, constituído por duas ilhas que distam entre si cerca de 150 km, e por alguns ilhéus, que colocam a superfície total do país a 1001 km². Nas duas ilhas e nos ilhéus (ilhéu das Rolas, das Cabras, Bombom, Boné Jockey, Pedras Tinhosas, entre outros – art.º 4.º CRDSTP) que compõem o Estado Santomense vigora desde a década de 90 o regime multipartidário sustentado pelo Estado de Direito Democrático (art.º 6.º CRDSTP).

O País esteve sob o jugo colonial português durante 5 séculos (Seibert, 2001, Matos, 2020, citados por Will, 2023). Atualmente conta com cerca de 228319 habitantes, nomeadamente 113034 homens e 115285 mulheres (INE,2024), sendo a população uma miscelânea de povos, nomeadamente: português, cabo-verdiano, angolano, moçambicano e angolares (que se pode considerar nativa uma que de acordo com autores como Seibert (2001) e António (2006), citados por Will (2023) já se encontravam no território santomense antes dos portugueses darem entrada a 1470 e 1471). Paralelamente a isso, o país conta com um clima equatorial quente e húmido composto por duas estações, a gravana (cerca de 3 meses) e chuva (restantes meses do ano), clima este que se tornou ideal para as culturas de cacau e café que constituem até hoje a principal base da economia nacional.

A beleza natural das ilhas, aliado ao povo acolhedor que nela habita, constituíram fatores essenciais para o turismo que hoje constitui a terceira maior fonte de receita nacional, sendo que o país tem dado passos significativos no sentido de se afirmar como um dos principais destinos turísticos no continente africano. Enquanto país insular, as formas de entrada em território nacional são por via marítima e aérea, contudo tendo em conta as especificidades próprias do país, a via marítima tem muito pouco afluência, fazendo do aeroporto a principal porta de entrada para o território nacional.

Tendo em linha de conta as razões acima especificadas, a segurança aeroportuária reveste-se de grande importância no contexto nacional, uma vez que enquanto porta de

entrada, manter a segurança dos aeroportos existentes no país constitui em primeira linha a manutenção da segurança de todo o país. A ser assim, no presente capítulo dedicaremos ao estudo da segurança aeroportuária no território nacional, com maior ênfase aos aeroportos existentes no país, as legislações existentes nessa aérea, bem como as diversas instituições que participam ou tomam parte ativa na segurança aeroportuária em todo o Estado santomense.

2.2 Aeroportos de São Tomé e Príncipe

Quando entre 1884/85 os Estados europeus reuniram-se em Berlim naquela que ficou conhecida como a conferência de Berlim, mas do que a partilha de territórios com o fim de colonização e exploração económica, estavam a definir toda a conjuntura não só dos povos que ali habitavam, mas também daqueles que posteriormente habitariam esses territórios, tendo por isso uma responsabilidade muito grande na história que a partir desse momento se desenvolveu no continente africano, sejam elas positiva (se é que se pode tirar algo de positivo no genocídio de um povo) ou negativas (como as guerras e conflitos étnicos que perduram até hoje no continente).

No caso de São Tomé e Príncipe, os cinco séculos de jugo colonial português além de terem um grande impacto na organização de território que hoje temos e nas clivagens sociais que hoje conhecemos, têm também um grande papel na segurança aeroportuária a nível nacional, uma vez que, foi ainda nos tempos coloniais que se lançaram as bases e, quiçá todo o escopo das infraestruturas aeroportuárias que hoje temos no território nacional.

As infraestruturas aeroportuárias desempenham um grande papel no que se refere a segurança aeroportuária, assim sendo e, como referem Hoyle e Smith (1992), citados por Santo (2021), “os aeroportos como infraestruturas do transporte aéreo, são considerados um suporte indispensável para o seu desenvolvimento” (pág. 34), não sendo por isso de descurar a influência que este tem no desenvolvimento ou não deste sector e por conseguinte de todo o país no qual este se encontra. No plano teórico, aeroporto pode ser entendido como “uma ou mais pistas usadas por aeronaves associadas a edifícios, ou terminais por onde os passageiros e toda a carga transportada pela aeronave são processados” (Doganis, 1996, citado por Vieira, 2016, p. 9); em termos legislativos, podemos encontrar a definição do

aeroporto no PNSAC (aprovado pelo despacho n.º 18/MIRNMA-GM/2023) que o define como sendo

todo o aeródromo que o Estado contratante designar, no seu território, como sendo aeródromo de entrada e saída, destinado a tráfego internacional e onde se efetuam as formalidades de controlo aduaneiro, de controlo de pessoas, saúde pública, de controlo veterinário e fitossanitário e outras formalidades análogas (p.352).

Seja qual for o entendimento que tenhamos sobre o aeroporto, a verdade é que este tem um papel importante no que a aviação civil diz respeito e, tendo em conta o processo de globalização a escala mundial que hoje vivemos, os aeroportos são hoje “reflexos das economias e da sociedade onde estão inseridos” (Santo, 2021, p.34) funcionando em caso de estados arquipelágicos como o principal meio de acesso aos mesmos.

No caso de São Tomé e Príncipe, o país dispõe de dois aeroportos, sendo um em cada ilha, contudo somente um serve de porta de entrada no território nacional, uma vez que o aeroporto da ilha do Príncipe somente opera voos internos. Os aeroportos nacionais são de herança colonial, uma vez que ambos foram construídos antes da independência e desde então servem o país. De acordo com Rebelo (2018) citado por Santo (2021), o atual aeroporto Nuno Xavier Dias (antigo aeródromo Salazar) foi erguido em meados do ano de 1948 com o intuito de auxiliar a Força Aérea Portuguesa, servindo essencialmente como local de reabastecimento para as mesmas aquando das guerras coloniais. Numa vertente histórica, podemos dizer que a ligação aérea ao país com contorno comercial iniciou-se em meados dos anos 1949 por intermédio da companhia TAP Air Portugal, sendo que regularmente essa ligação somente ocorreu na década de 1990, coincidindo com a liberalização económica e política do país (Carvalho, 2021).

Durante muito tempo, o então aeroporto internacional de São Tomé e Príncipe, não podia receber aviões de grande porte, isto em virtude da sua pequenez, sendo que somente com a remodelação de 2012 tornou possível a ampliação do aeroporto, bem como da sua capacidade. Essa remodelação permitiu ao país cumprir as normas e regras fundamentais na aviação (Carvalho, 2021). Apesar disso, e tendo em conta o atual fluxo de passageiros, o aeroporto continua muito pequeno, urgindo por isso uma nova remodelação e, por conseguinte, a ampliação do mesmo ou a construção de outro aeroporto (sendo este último cenário bastante improvável). Até porque, como refere Cruz (2019), “é visivelmente notório uma grande insuficiência espacial em todas as divisões do aeroporto e, por ser um aeroporto

extremamente pequeno, com apenas 1675 m², torna-se quase impossível fazer caber todo o programa e conforto que este exige” (p. 23), sendo que a sua pequenez tem clara influência em questões de segurança no sentido em que limita e muito a atuação das forças e serviços de segurança.

A ampliação e modernização do aeroporto Nuno Xavier Dias continua a ser uma preocupação dos diversos governos que o país foi conhecendo, fazendo com que a 27 de abril de 2011, o governo assinasse um acordo de concessão do aeroporto e do porto a petrolífera angolana Sonangol por um período de 30 anos (tela non, 2011). Nas cláusulas do acordo previa um investimento no aeroporto na ordem dos 4,7 milhões de euros que se destinavam essencialmente a reabilitação do edifício central do aeroporto, bem como a ampliação e iluminação da pista. A verdade é que, tirando a iluminação da pista, o aeroporto não sofreu nenhuma outra intervenção digna de registo, sendo que, talvez por isso o governo anunciou em junho de 2022 que a República Popular da China iria financiar a requalificação do aeroporto, num investimento de cerca de 100 milhões de dólares destinados, igualmente a ampliação e modernização do aeroporto.

Quanto ao aeroporto do Príncipe, este foi construído em meados do ano de 1968, sendo que desde sempre faz somente ligação a capital do país. Este é de dimensão inferior ao aeroporto Nuno Xavier Dias, pelo que somente recebe aeronaves de dimensão bastante reduzida. Ao nível das instalações, as mesmas não sofrem grandes alterações desde a sua criação, o que faz com que as mesmas se encontrem atualmente em grande estado de degradação. Apesar disso, este continua a ser a principal porta de entrada na ilha do Príncipe, sendo que o número de pessoas que por ele circula tem vindo a aumentar ao longo dos tempos.

No que concerne a questões de segurança, dado ao tempo da sua construção o aeroporto de São Tomé e Príncipe viveu largos anos em claro incumprimento dos padrões de segurança internacional, isto tendo em conta a incapacidade do país em dar resposta as exigências da organização internacional da aviação civil. Como forma de melhorar tal situação, o país tem estado a trabalhar para melhorar os padrões de segurança no aeroporto, sendo necessária uma melhoria em questões relativas a segurança dos voos, acidentes e incidente, estando por isso a trabalhar com a ICAO em três vertentes distintas: fiabilidade na segurança aérea, certificação e supervisão externa das aeronaves certificadas em São Tomé e Príncipe.

A supervisão externa das aeronaves certificadas no país tem sido o *calcanhar de Aquiles* do sector da aviação civil no país. Tendo em conta os poucos recursos a sua disposição, o país não consegue proceder à inspeção correta das aeronaves que ostentam a sua bandeira, o que levou a União Europeia a colocar na “lista negra” as aeronaves de bandeira nacional. De forma a melhorar essa situação, diversos governos têm estado a trabalhar de forma a reverter essa situação, sendo que a anulação de registo das aeronaves de bandeira nacional que circulam sem qualquer supervisão das aeronaves foi a medida adotada como forma de reverter tal quadro.

Atualmente o país encontra-se numa situação menos critica nesse aspeto, estando a cumprir as recomendações da ICAO e a trabalhar de forma árdua para melhorar ainda mais as questões de segurança relativas a segurança do aeroporto. No entanto, uma intervenção no aeroporto Nuno Xavier Dias revela-se crucial para melhor garantir a segurança do mesmo, é necessária uma remodelação e ampliação do mesmo como forma de dar resposta as exigências cada vez mais crescente de pessoas que por ele circulam, sendo que só mediante essa medida deverá ser possível dar cumprimento as exigências de segurança que a ICAO tanto exige. Paralelamente a isso, um esforço conjunto de todas as instituições que participam da segurança aeroportuária, bem como de todos que têm intervenção em matéria de segurança aeroportuária, é fator essencial para se poder criar uma verdadeira cultura de segurança em todo o sector a nível nacional.

2.3 Aeroporto e Segurança Aérea – ENASA

Visando o controlo e exploração dos aeroportos sobre a sua tutela, o Estado santomense cria no ano de 1978 a Empresa Nacional de Aeroporto e Segurança Aeroportuária – ENASA. Logo pela designação atribuída a mesma, denotamos uma clara preocupação com a segurança nos aeroportos. Conforme o art. 2.º do Estatuto da ENASA, está tem por objeto a administração dos aeroportos e aeródromos de São Tomé e Príncipe, sendo que essa administração visa essencialmente a exploração económica dos mesmos, sua conservação e desenvolvimento e, abrange o exercício de competências e prerrogativas de autoridade aeroportuária que lhe estejam ou venham a ser atribuídas.

Dentre as atribuições conferidas por lei a ENASA, podemos destacar as constantes das alíneas c) e d) do artigo 2.º onde se pode ver a de manutenção de segurança à navegação

área nas áreas sobre a sua jurisdição e o exercício de atividade de informação de voo, e controlo de tráfego aéreo visando a segurança de toda a navegação que se processar no espaço aéreo nacional. Com instalações nas duas ilhas (sendo a sede em São Tomé) e, com a faculdade de poder criar delegações e instalações em qualquer parte do território nacional (art.º 1.º n.º 2), esta empresa dispõe de um conjunto de direitos que lhes são conferidos no sentido de desenvolverem da melhor maneira possível as suas ações.

Visando a uniformização dos procedimentos nacionais com as boas práticas internacionais, a lei obriga a que a ENASA observa/respeite as deliberações do ICAO, sendo que todas as suas ações devem ser feitas visando sempre o interesse público, devendo por isso adotar medidas que visem a proteção e defesa do meio ambiente e a salvaguarda de vida humana na sua área de jurisdição. Sendo que o art.º 8 clarifica as áreas sob a jurisdição da ENASA, sendo elas compreendidas em “todas as superfícies terrestre e marítima consideradas necessárias à exploração, gestão e expansão aeroportuárias” (art.º 8.º, n.º 3). Está dispõe igualmente de algumas obrigações como a de garantir a vigilância da área aeroportuária, de garantir os serviços de primeiros socorros nos aeroportos e a adoção de medidas que visem a conservação, manutenção e proteção física dos equipamentos e bens a ela afeto.

Apesar de dispor de um conjunto de direitos e prerrogativas, a lei furta da alçada da ENASA algumas atribuições no âmbito aeroportuário, como o controlo de fronteiras que se pode ver no art.º 13.º ter sido furtado da competência, bem como o serviço alfandegário, o controlo de sanidade relativo a pessoas, animais, vegetais e mercadorias. Para melhor desempenhar as suas competências, a lei exige da ENASA uma coordenação e cooperação com as demais entidades presentes no aeroporto.

Para melhor realizar as atribuições que lhe são conferidas, nomeadamente em matéria de segurança, a ENASA optou pela criação de uma equipa própria de segurança que se encontra responsável pela segurança das áreas que se encontram sobre a sua competência, sendo que essa equipa desenvolve as suas ações em toda a área do aeroporto Nuno Xavier Dias. Paralelamente a isso, a empresa criou igualmente a sua própria estrutura de proteção civil, isto é uma unidade de bombeiros que se encontra responsável pelas atribuições de proteção civil no espaço aeroportuário e, especialmente vocacionado para “fins de acidentes e incêndios das aeronaves”, sendo que, consoante o PNSAC a atuação desta deve ser feita com o “fim de preservar a vida humana e o património público e privado” (ponto 4.17). de

referir que, apesar da proteção civil ser um serviço de segurança, a lei de proteção civil refere que, os bombeiros aeroportuários não “são abrangidos pelo estatuto das forças e serviços de segurança”, pelo que, esse ramo de proteção civil não pode ser considerado de serviço de segurança.

2.4 A Autoridade Aeronáutica Nacional – INAC

Em cumprimento das disposições do ICAO no que se refere a obrigação de todos os estados-membros disporem de uma entidade que assumisse as funções de autoridade aeronáutica, o Estado santomense faz surgir no ano de 1998 – por força do decreto-lei 44/98 de 30 de dezembro – o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) que se assume como sendo a autoridade aeronáutica nacional, com competência para regular todo o sector da aviação civil e coordenar todas as atividades deste sector a nível nacional. Podendo assim ser entendida como sendo o instituto público com a “missão de regular e fiscalizar o sector da aviação civil, supervisionar e regulamentar as suas atividades” (Oliveira, 2015, p. 437).

Da análise da sua página oficial, podemos perceber que o INAC, enquanto autoridade aeronáutica tem por incumbência assessora o governo no que tange a definição de políticas para a aviação civil, colabora na elaboração de diplomas legais e regulamentos respeitantes a aviação civil, bem como dispõe de competências para coordenar, fiscalizar, controlar, supervisionar e inspecionar todas as atividades relacionadas com a aviação civil em toda a jurisdição do Estado santomense. Desde a sua criação que o INAC tem trabalhado de forma a melhorar o sector da aviação civil em São Tomé e Príncipe, sendo que para tal fez aprovar um conjunto de documentos com maior destaque para o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e o Código Aeronáutico de São Tomé e Príncipe.

Um olhar mais atento a toda a organização do sector da aviação civil nacional, podemos ver que o INAC sobressai como a principal entidade, dispondo de um conjunto de competências e servindo de elo de ligação entre as diversas instituições que tomam parte da segurança aeroportuária. Por seu turno, convém realçar o papel da Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil que conforme o ponto 4.2 do PNSAC é o presidente do Conselho de Administração do INAC;

De acordo com Oliveira (2015), entre as diversas atribuições da autoridade nacional de segurança da aviação civil, podemos encontrar a competência para credenciação das entidades públicas e privadas para o exercício de funções técnicas nas suas respectivas áreas de atividade, para supervisionar, inspecionar e fiscalizar as organizações, atividades, equipamentos e instalações no sector, a definição das políticas de planeamento civil, a gestão do espaço aéreo e a gestão do fluxo do tráfego aéreo. O PNSAC atribui-lhe ainda competências para aprovar programas de segurança das companhias aéreas, programas de segurança dos aeroportos, dos fornecedores de catering, bem como de demais organizações cuja atividade seja relevante para a segurança da aviação civil.

Com isso podemos ver que o INAC desempenha um crucial papel no que se refere a segurança aeroportuária nacional, sendo a instituição responsável por definir as *linhas mestras* da segurança no sector da aviação civil a nível nacional, bem como o elo de ligação entre as autoridades nacionais e internacionais. Talvez por isso, o INAC é também a principal instituição responsável por organizar e dar formações no âmbito nacional para as instituições que participam em matéria de segurança aeroportuária.

2.5. Instituições que Participam da Segurança Aeroportuária.

Tendo em conta o que acima fora descrito, podemos assim constatar que a segurança aeroportuária implica um processo complexo visando a segurança da aviação e de tudo o que a rodeia. A ser assim e, como refere Oliveira (2015), está encontra-se fortemente regulada no plano internacional, regional e nacional, constituindo assim aquilo a que podemos chamar regime específico da segurança da aviação civil.

Uma análise ao ordenamento jurídico santomense nessa matéria, podemos constatar que, paralelamente ao INAC e a ENASA que desempenham um papel crucial nesta área, a lei faz participar delas diversas instituições no intuito de conferir maior segurança possível as embarcações e pessoas que circulam nos aeroportos nacionais. Tendo em conta as especificidades próprias do país, podemos encontrar presente na segurança aeroportuária diversas instituições que compõem as forças e serviços de segurança nacional, as forças armadas, empresas de segurança privada.

Da análise do decreto-lei n.º 23/2021 que aprova o Estatuto das Forças e Serviços de Segurança de São Tomé e Príncipe, podemos constatar no seu artigo 2.º que dentre as entidades responsáveis pela execução da política de segurança interna estão a Polícia Nacional, enquanto única força de segurança, e diversos serviços de segurança. Sendo que,

dos serviços de segurança, aqueles com competência em matéria de segurança aeroportuária são: o Serviço de Migração e Fronteiras, a Unidade de Polícia Fiscal e Aduaneira e o Serviço de Informação de Estado.

Da análise do programa nacional de segurança da viação civil podemos ver ainda incluído como entidades com competência em matérias de segurança aeroportuária a Polícia Judiciária (PJ), as Forças Armadas (FASTP) e a Agência Nacional de Regulação (AGER). Importa realçar a proteção civil que embora, esteja representado como um serviço de segurança no estatuto das FSS não a incluímos como tal uma vez que, tendo em conta as especificidades próprias do Serviço Nacional de Proteção Civil e Bombeiros (SNPCB) o aeroporto viu-se na necessidade de criar um serviço autónomo de proteção civil que respondesse às necessidades dessa instituição. Assim sendo analisaremos de seguida de forma individualizada cada uma das entidades acima aludidas.

2.5.1 Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe

Se atentarmos ao decreto-lei n.º 23/2021 que aprova estatuto das forças e serviços de segurança podemos ver no seu art.º 2.º, n.º 2 al. a) que a Polícia Nacional é a única força de segurança presente no território nacional, dispondo assim de competência em todo o país. Em matéria de segurança aeroportuária a polícia dispõe de um conjunto de competência que se encontram plasmada na sua Lei Orgânica, no programa nacional de segurança da aviação civil e diversos instrumentos legais que versam sobre a segurança da e na aviação civil. Contudo, tendo em conta que o capítulo seguinte será dedicado a polícia, não iremos aqui alongar a análise da polícia, remetendo essa análise ao capítulo seguinte.

2.5.2 O Serviço de Migração e Fronteiras (SMF)

O Serviço de Migração e Fronteiras (SMF) foi criado no ano de 1991, por força do Decreto n.º 38/91 de 20 de junho e pode ser caracterizado como sendo um serviço de segurança, sob a dependência do Ministério da Administração Interna e, que tem por objetivos fundamentais: o controlo de circulação de pessoas nas fronteiras, o controlo da permanência e atividades de estrangeiros no território nacional, estudar a promoção, coordenação e execução das medidas e políticas relacionadas com os movimentos migratórios e a emissão de documentos de viagem, nomeadamente passaportes.

Compete igualmente a esse serviço promover, estudar, coordenar e executar as medidas e ações relacionadas com o fluxo migratório tanto nas fronteiras aéreas como marítimas. Este serviço de segurança desempenha um papel relevante no que a segurança aeroportuária diz respeito, isto no sentido em que, se atentarmos bem ao seu leque de competências, é a instituição responsável pelo controlo fronteiriço, isto é, pela entrada e saída de pessoas no território nacional. Aliás, está ideia encontra-se patente no ponto 4.10 do PNSAC, no seu n.º 1 onde se pode ler, *ipsis verbis* que: “no quadro da política de segurança interna, o SMF tem por objetivos fundamentais controlar a circulação de pessoas nas fronteiras (...)”.

No número seguinte, tendo em conta o seu contributo para a segurança da aviação civil, o PNSAC atribui ao SMF competências para: monitorar e fiscalizar nos postos de fronteira a circulação de pessoas (...) podendo impedir a entrada de passageiros e tripulantes de aeronaves, indocumentados ou em situação irregular; proceder ao controlo da circulação de pessoas nos postos de fronteira, impedindo a entrada ou saída do território nacional de pessoas que não satisfaçam os requisitos legais exigíveis para o efeito, autorizar e verificar a entrada de pessoas ao bordo aeronaves; efetuar escoltas de cidadão objetos de medidas de afastamento e, assegurar a manutenção e gestão dos centros de instalação temporária de passageiros chegados por via aérea.

Com isso, podemos ver que o SMF é um serviço de crucial relevância para o país e para a segurança aeroportuária em específico, no entanto, e como já referiu Silva (2017), torna-se necessário adotar medidas no sentido de dotar o SMF de “mecanismos necessários para desenvolver as suas atividades, das quais destacamos: o fluxo migratório, prevenção de atos ilícitos associados a movimentação de pessoas, nomeadamente a imigração clandestina e o tráfico de seres humanos (...)” (p.24). Além dos meios materiais destacados, torna-se

igualmente necessário dotar os seus efetivos de formações necessárias para os mesmos poderem ter uma atuação mais condizente com o papel a eles atribuído no âmbito do PNSAC.

2.5.3 Forças Armadas de São Tomé e Príncipe (FASTP)

As Forças Armadas de São Tomé e Príncipe podem ser entendidas como sendo “um organismo público inserido na administração direta do Estado através do membro do Governo que titula a pasta da defesa, constituída por cidadão santomense” (Silva, 2017, p.31). A organização e funcionamento das FASTP encontra-se regulado na Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas aprovada pela Lei n.º 02/2019, sendo que, a sua estrutura compreende órgãos militares e de comando (nomeadamente o chefe de Estado-maior das forças armadas e os comandantes dos ramos) e os ramos das forças armadas (exército e guarda costeira) (art.º 16.º).

De acordo a mesma lei, é tarefa das forças armadas a execução da componente militar da defesa nacional, sendo que, de acordo ao art.º 11.º da CRDSTP, a defesa nacional tem por objetivos essenciais garantir a independência nacional, a integridade territorial e o respeito das instituições democráticas. A missão principal das forças armadas é de assegurar a defesa militar contra qualquer agressão ou ameaça interna e externa.

Dentre as missões secundárias, ou outras atribuições que ao longo dos tempos vão sendo atribuídas as forças armadas, destaca-se a sua colaboração ou participação em matéria de segurança interna por força do art.º 34.º da lei de segurança interna. De acordo com Taylor (2017) no que tange a participação das forças armadas na segurança interna, papel de destaque deve ser dado a polícia militar que pode ser vista como sendo uma unidade especializada militar sob a dependência direta do CEMFA, que tem como missão “zelar em todo o território nacional pelo cumprimento dos regulamentos militares, proteção de infraestruturas críticas e contribuir no quadro legal para a segurança interna” (p.34).

Talvez com base nisso, as forças armadas desempenham funções no âmbito da segurança aeroportuária, aliás apesar do PNSAC ter-lhe conferido parcas funções, a verdade é que as forças armadas não só têm uma tarefa a desempenhar no âmbito da segurança da aviação como também ganharam direito a um destacamento nas imediações do aeroporto como forma a desempenharem da melhor maneira possível essas mesmas funções.

Da análise do PNSAC, podemos ver que às FASTP são atribuídas competências para: realizar a guarda e patrulha ao perímetro da pista e desativação de engenhos explosivos (busca, remoção e desativação), sendo-lhe atribuído igualmente o ónus de cooperar com as

forças policiais em atividades de intervenção especializada e no reforço das medidas de prevenção nos aeródromos em situações de ameaças (ponto 4.14).

Tendo em conta as especificidades próprias do país, as FASTP acabam por atuar muito em matéria de guarda e patrulha ao perímetro da pista isto porque, a proximidade de algumas comunidades ao aeroporto fez com que diversas pessoas dessas comunidades utilizassem a pista como um meio de acesso mais rápido as suas residências o que constituía não só um perigo para a vida e integridade física dessas pessoas, mas também para toda a aviação civil nacional. Por outro lado, havia também situações de diversos animais que acabavam por atravessar as pistas, o que constituía um grande perigo para a aviação, neste sentido, o patrulhamento efetuado pela FASTP constituía medida essencial para garantir a segurança da aviação civil. Contudo, houve um grande investimento por parte das instituições responsáveis no sentido de vedar o acesso à pista, fazendo com que atualmente o acesso à pista seja atualmente vedado e o trabalho das forças armadas no controlo do perímetro da pista esteja mais facilitado.

2.5.4 Demais Serviços de Segurança

Apesar de termos destacado as instituições acima elencadas, isto tendo em conta a relevância das mesmas para a segurança aeroportuária nacional, a verdade é que, embora com atribuições inferiores, o PNSAC destaca o papel dos outros serviços de segurança na área de segurança aeroportuária, nomeadamente:

A Polícia Judiciária (PJ) a quem é atribuída a competência para verificação dos requisitos necessários para a atribuição de cartões de acesso às zonas restritas dos aeroportos (nomeadamente os antecedentes criminais dos requerentes), a investigação dos crimes de sequestro, rapto ou tomada de reféns, organizações terroristas e terrorismo, captura ou atentado aéreo executado com bombas, granadas, matérias ou engenhos explosivos, armas de fogo, armas nucleares, atómicas ou radioativas. Sendo que a PJ tem igualmente que integrar as equipas de negociação em caso de tomadas de reféns.

O Serviço Nacional de Informações (SINFO) que enquanto organismo estatal responsável pela produção de informações que visam a garantia de segurança interna e externa do Estado, a prevenção da sabotagem, terrorismo, espionagem e de atos que possam alterar ou destruir o Estado de direito constitucionalmente estabelecido; é-lhe atribuído a competência para proceder à recolha, análise, produção e tratamento de todas as informações que respeitem a ameaças à segurança da aviação civil e, determinar o nível de segurança

para a segurança da aviação civil nacional. Quer isso dizer que o SINFO desempenha um papel crucial no que se refere a prevenção de toda e qualquer ameaça a segurança da aviação nacional, uma vez que o mesmo trabalha com as informações que, como bem refere Elias (2018) “são um conjunto de notícias, indícios ou dados indispensáveis à manutenção da tranquilidade pública, garante da segurança e conservação da paz na sociedade, tendo como objetivo principal a prevenção da criminalidade” (p. 105).

Paralelamente aos serviços de segurança o PNSAC admite a participação de outras entidades como a autoridade alfandegária a qual é conferida competência para acompanhar o movimento dos bens no aeroporto, colaborar na detecção de artigos suspeitos e, auxiliar, á pedido destas, as autoridades aeronáuticas ou policiais no exercício das suas funções e a Agência Nacional de Regulação (AGER) com competência para atuar no que se refere as comunicações postais e a utilização destas para perpetrar atos de interferência ilícita.

2.5.5 Segurança Privada

A segurança dos cidadãos sempre foi tarefa do Estado, contudo os tempos hodiernos vieram mostrar uma certa impotência por parte dos Estados em fazer face às necessidades de segurança dos cidadãos. Este fato, associado ao aumento do sentimento de insegurança, criaram as condições ideais para “os autores privados responderem às solicitações de segurança de outros privados” (Elias, 2018, p.388). A ser assim, e como refere o mesmo autor, o Estado cede a entidade privadas competências em matérias de segurança, deixando, por conseguinte, de ser “eminente executante, passando a ser sobretudo regulador destas atividades e fiscalizador das empresas de segurança privada”.

Neste sentido, podemos dizer, na linha do que refere Silva (2015), citado por Will (2023) que a segurança privada por ser vista como sendo um conjunto de atividades realizada por entidades privadas, devidamente regularizada e que se encontra a disposição das pessoas, destinando-se essencialmente a proteção dos patrimónios.

Relativamente a situação nacional, encontra-se registada atualmente no departamento de segurança privada da Polícia Nacional 16 empresas de segurança privada, sendo que 3 delas não se encontram em funcionamento (Will, 2023). Apesar de um número tão elevado tendo em conta a dimensão territorial do país, a verdade é que este ainda é um sector em desenvolvimento, desde logo pelo diploma legal que o regula, uma vez que este é do ano de 2007 carecendo, por isso, de uma atualização, de uma maior fiscalização por parte da Polícia Nacional, bem como da formação e profissionalização dos seguranças privados.

Quanto a participação da segurança privada na segurança aeroportuária, está tem sido bastante reduzida. Ao longo dos anos, a segurança privada era solicitada essencialmente para prestar serviço de vigilância no aeroporto (Comunicação pessoal, 20 de março de 2024), desconhecesse atualmente a presença de segurança privada no aeroporto o que desde logo, dificulta a avaliação do impacto da segurança privada na segurança aeroportuária nacional.

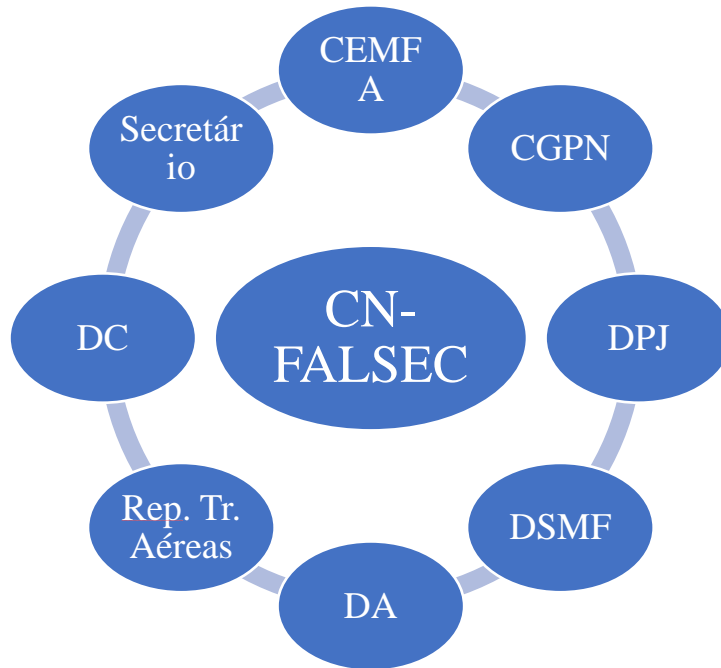
2.6 Coordenação e Cooperação entre as Instituições

Tendo em conta a diversidade de instituições que como acima vimos dispõe de competências em matérias de segurança aeroportuária, torna-se necessário buscar uma forma de fazer com que as mesmas comuniquem entre si de maneira a facilitar as ações umas das outras aquando das suas atuações.

Neste sentido, foi criada a Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (CN-FALSEC) que, enquanto órgão consultivo do presidente do INAC na qualidade de Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC) é composto pelas seguintes entidades: Chefe de Estado-maior das Forças Armadas, Comandante Geral da Polícia Nacional, Diretor da Polícia Judiciaria, Diretor do Serviço de Migração e Fronteiras, Diretor das Alfândegas, Representantes das transportadoras aéreas, Diretor dos Correios e, por um colaborador do Gabinete de Segurança e facilitação do INAC, sendo este último o secretário da comissão (ver imagem n.º 1).

Figura 1:

Composição da CN-FALSEC



Nota: Adaptação do autor com base no PNSAC

Um olhar atento a composição da comissão, podemos constatar que, com exceção dos representantes das transportadoras aéreas e do diretor dos correios, a mesma reúne em si representantes de todas as instituições que participam da segurança aeroportuária no país, pelo que a mesma constitui o palco ideal de comunicação entre essas instituições que participam da segurança aeroportuária a nível nacional. Esta comissão reúne-se uma vez por ano, com possibilidade de reuniões extraordinárias. Entre as competências da comissão destaca-se: a emissão de pareceres sobre os projetos do programa nacional de segurança da aviação civil e de alteração ao sistema nacional de segurança aeroportuária, assessora o INAC em medidas de segurança a adotar face às ameaças dirigidas contra a aviação civil, a coordenação das atividades de facilitação e segurança do transporte aéreo e orientar e coordenar o funcionamento das comissões aeroportuárias de facilitação e segurança da aviação civil.

A CN-FALSEC visa estabelecer essencialmente a coordenação entre todas as entidades e serviços que têm intervenção direta na “definição e aplicação das normas, recomendações e procedimentos de facilitação de segurança” (Oliveira, 2015). No plano local, isto é, de cada aeroporto é criada a comissão aeroportuária de facilitação e segurança da aviação civil (CA-FALSEC) pode ser vista como uma representação micro ou local da

CN-FALSEC e funciona como órgão de consulta da entidade máxima da administração do aeroporto.

Esta comissão é presidida pela entidade máxima da administração e pode ser vista como mais abrangente que as CN-FALSEC uma vez que se constitui pelas seguintes entidades: gestor de segurança do aeroporto, chefe do Gabinete de facilitação e Segurança do INAC, representante das Alfândegas no aeroporto, representante do serviço de migração e fronteiras no aeroporto, delegado de saúde da área distrital, representante da polícia aduaneira no aeroporto, representante das forças armadas no aeroporto, representante da polícia nacional no aeroporto, representantes das transportadoras aéreas, responsável dos serviços de navegação aérea no aeroporto, representante da inspeção veterinária no aeroporto, representante da autoridade fitossanitária no aeroporto, representante da administração postal do aeroporto, um representante da PJ e um funcionário do departamento de segurança da ENASA.

Esta comissão reúne-se três (3) vezes ao ano, admitindo, sempre que necessário, reuniões extraordinárias e, dentre as competências a ela atribuída, podemos destacar a de emitir pareceres sobre o sistema de segurança aeroportuária, sobre o plano de segurança do aeroporto.

A coordenação e cooperação nos termos da segurança aeroportuária é assegurada essencialmente por essas comissões que funcionam como ponto de ligação e comunicação entre as diversas entidades que intervêm em domínio de facilitação e da segurança, sejam elas locais ou nacionais, de modo a definir uma forma única de atuação entre si, buscando acima de tudo a eficiência e eficácia dos serviços a serem efetuados nos aeroportos e, conseqüentemente em tudo o que se refere a segurança aeroportuária no plano nacional.

2.7 Síntese Capitular

Enquanto Estado insular, únicos meios de acesso a São Tomé e Príncipe é por meio marítimo ou aéreo, sendo que o aeroporto se assume como a principal porta de entrada para o território nacional. Assim sendo, torna-se necessário entender como se processa o sector de segurança da aviação no âmbito nacional.

Para almejar tal desiderato, começamos por fazer uma breve referência as instalações aeroportuárias nacionais, onde pudemos constatar a existência de dois aeroportos, sendo um em cada ilha e, fizemos igualmente uma breve análise e da forma como se processa o segurança dos mesmos. Em seguida debruçamos sobre a Empresa Nacional de Aeroporto e

Segurança Aeroportuária de forma a entender a forma como essa empresa efetua a administração dos aeroportos e, essencialmente a forma como procede em matéria de segurança, dando igual destaque ao Instituto Nacional de Aviação Civil enquanto autoridade aeronáutica nacional e principal responsável por toda a política de segurança da aviação civil no plano nacional.

E, porque não poderia deixar de ser, fizemos igualmente uma passagem pelas diversas instituições que participam da segurança aeroportuária, mormente as forças e serviços de segurança, analisando o papel de cada uma delas e a forma como intervêm ou devem intervir na segurança das pessoas, bens e equipamentos que, diariamente circulam na segurança aeroportuária nacional. Destarte, e sendo que sempre que há a participação de diversas instituições há necessidade de uma boa coordenação e cooperação entre elas, abordamos os instrumentos legais de coordenação entre as instituições que toma parte direta na segurança da aviação civil nacional.

Capítulo III – A Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe e a Segurança Aeroportuária

3.1. Introdução

No presente capítulo falaremos sobre a Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe, essencialmente entender a forma como a esta se comporta em matéria de segurança aeroportuária, tentando compreender o papel da mesma nesse ramo de atuação.

De modo a atingirmos o propósito desse capítulo, inicialmente faremos uma breve pesquisa legislativa visando compreender o momento em que essa competência é atribuída, buscando compreender igualmente a evolução dessa matéria no leque das atribuições da polícia. Em seguida, faremos uma análise a Unidade de Polícia Aeroportuária como forma de entender o *modo operandi* e o quotidiano dessa unidade de polícia que se dedica (ou devia) exclusivamente a segurança do aeroporto Nuno Xavier Dias, buscando identificar padrões de atuação da mesma, tendo em vista a compreensão da forma como a mesma processa a segurança nesse mesmo aeroporto.

Ultrapassada essa fase e, por o país ser composto por duas ilhas, abordaremos a forma como é feita a segurança no aeroporto da ilha do príncipe procurando essencialmente avaliar sobre a relevância da criação de um destacamento ou uma unidade policial no referido aeroporto e a viabilidade desse mesmo destacamento tendo em conta a situação atual do país e essencialmente o papel desempenhado por aquela ilha no panorama turístico nacional. Por fim, analisaremos os desafios que a polícia enfrenta em matéria de segurança aeroportuária como forma de contribuir para melhorar a atuação da polícia nessa área de atuação.

3.2. A Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe (Disposições legais)

No mês seguinte ao seu surgimento como Estado soberano, São Tomé e Príncipe cria, por força do Decreto-Lei n.º 10/75, de 27 de agosto¹ a sua primeira força policial designada de Polícia de Segurança Popular, a essa força de segurança foi incumbida a missão de garantir a segurança do país e dos seus habitantes. E, porque as circunstâncias históricas, culturais e políticas têm influência direta na polícia, a recém-criada Polícia sente isso no próprio nome a ela atribuído – Polícia de Segurança Popular – seguindo assim na linha do regime político instaurado nos primórdios da independência, um presidencialismo que, “influenciado pelo processo de descolonização dos anos 70, em geral, e na África lusófona em particular (...) optou pelo modelo político e económico orientado pelo exemplo soviético” (Seibert, 2001, p. 132).

Desde os primórdios da sua criação que há a ideia de fazer dela uma polícia de cariz civilista, desde logo pela sua tutela ser atribuída ao ministério da administração interna (art. 2.º do DL 10/75) e da nomeação do jurista Alberto Paulino para comandar os destinos da instituição (Seibert, 2001, p. 138). No entanto, houve ao longo dos vários anos da sua história, várias tentativas de militarização da mesma, nomeadamente através da nomeação de militares de carreira para dirigir os destinos da Polícia, nomeadamente: Francisco Lima (1977–1980), Romão Couto (1980–1982), Manuel Candô (1982–1985), António Paquete (1985–1991) e António Nascimento (1991–1995).

Não se pretende aqui fazer uma abordagem histórica a Polícia Nacional uma vez que a mesma pode ser encontrada em diversos atores como Lisboa (2014) e, Cravid (2015), mas somente entender o leque de competência que foram sendo atribuída a Polícia ao longo da sua existência. Nos primórdios da sua existência, torna-se difícil definir as competências da polícia uma vez que havia um vazio legal em toda a polícia, ou como referiu Lisboa (2014) “esse vazio legal, observou-se ao nascimento e funcionamento de uma instituição que não tinha regras de funcionamento com assento legal, tendo por essa via, muitas dificuldades de desenvolver as suas atividades quotidianas” (p.13–14). Em 1979, por força do Decreto-Lei n.º 24/79, de 16 de abril, que extingue a Polícia de Segurança Popular e cria na sua

¹ Em virtude disso, o dia 27 de agosto é atualmente considerado como sendo o Dia da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe, sendo comemorado todos os anos

substituição o Departamento de Polícia Nacional, a Polícia adquiri, nos dizeres de Lisboa (2014) competências para desenvolver atividades de investigação criminal. Sendo essa a única alteração em termos de competências digna de registo, uma vez que, apesar de diversas alterações como a de 1991 que extingue o Departamento de Polícia Nacional e o substitui pelo Comando Geral da Polícia Nacional (que perdura até os dias de hoje), a verdade é que se tratou essencialmente de alteração de nomenclaturas. Isto tendo em conta que não houve um verdadeiro acompanhamento em termos de competências ou de disposições que regulem o funcionamento de uma instituição tão essencial como a Polícia.

Foi necessário esperar até a segunda década do séc. XX para se conhecer, em termos legislativos, mudanças significativas no funcionamento e no leque de atribuições confiadas a Polícia Nacional. De 2014 até a data presente a polícia viu ser criados instrumentos jurídicos relevantes como a sua Lei Orgânica e o regulamento disciplinar, bem como outros instrumentos como o seu plano estratégico 2021–2026, a NEP sobre os Limites de uso dos meios coercivos e a NEP de avaliação de desempenho. No preâmbulo da lei orgânica de 2014, o legislador reconhece a situação acima descrita, uma vez que podemos ler nele, *ipsis verbis* que:

o estado de indefinição e vazio legal existente na Polícia Nacional criado desde a independência, levou a que até agora existisse uma polícia sem uma definição precisa da sua organização geral e respetivas competências e atribuições dos seus diferentes órgãos (paragrafo 10)

pelo que, podemos dizer que este diploma veio suprir essa carência no que se refere a definição de competências da Polícia.

A Lei orgânica de 2014 (aprovada pelo Decreto-Lei n.º 6/2014), vem atribuir um conjunto de competências a Polícia Nacional, sendo algumas competências exclusivas, como as previstas no art.º 3.º, e outras competências partilhadas com outras instituições. Quanto ao tema que nos propomos analisar, no leque das competências atribuídas a Polícia, podemos ver na alínea m), n.º 3 do art.º 2.º da mesma, que lhe é conferida competência para garantir a segurança aeroportuária, sendo essa uma competência partilhada com as demais forças e serviços de segurança. Com a inscrição dessa competência no leque das suas atribuições, a polícia vê legitimada a sua atuação em matéria de segurança aeroportuária.

A partir dessa data, a Polícia ganha legitimidade legislativa para realizar a sua ação no aeroporto Nuno Xavier Dias, competência essa que fora atribuída a Unidade Especial de Polícia Aeroportuária (UEPA) constituída por uma esquadra situada nos arredores do aeroporto Nuno Xavier Dias. Em 2021, foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 21/2021, de 25 de agosto, uma nova Lei orgânica da Polícia Nacional que, apesar de não referir textualmente segurança aeroportuária, no seu art.º 2.º, n.º 2, al. K), refere como competência da polícia “manter a vigilância e proteção dos pontos sensíveis, nomeadamente infraestruturas (...) aeroportuárias. A nova Lei orgânica vai ainda mais longe que a anterior, isso na medida em que na al. i) do citado art.º 2.º n.º 2, confere ainda a polícia competência para “participar no controlo da entrada e saída de pessoas e bens no território nacional”, reforçando assim o papel desempenhado pela polícia no aeroporto. A nova Lei cria igualmente, no seu art.º 19.º n.º 1, al. d), a Unidade de Polícia Aeroportuária (UPA), que surge em substituição ou oficialização da Unidade Especial de Polícia Aeroportuária, uma vez que está última não se encontrava prevista na Lei orgânica anterior.

Paralelamente a isso, o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) no qual o governo, por intermédio do INAC, apresenta as linhas gerais para a segurança da aviação civil, elenca detalhadamente um conjunto de medidas e procedimentos que a Polícia deve adotar de forma a reprimir e repreender atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação. No ponto 4.7 do capítulo IV desse programa, podemos ver que, à Polícia é conferida, entre outros, a competência para “vigilância e patrulhas regulares de todas as zonas dos aeródromos, prevenção e deteção de atos criminais nas instalações aeroportuárias, o controlo de multidões, bem como resposta especializada no domínio de unidades antiterroristas (...)”.

Com isso, podemos ver que, enquanto única força de segurança nacional, a Polícia Nacional dispõe de um conjunto de atribuições e competências em matéria de segurança aeroportuária, competências essas que se revelam de crucial relevância para todo o sector da aviação civil a nível nacional e que, ao longo dos tempos tem contribuído para melhorar esse fator de crucial relevância para a segurança de São Tomé e Príncipe. Para melhor entender esse trabalho realizado pela Polícia Nacional, abordaremos de seguida sobre a Unidade de Polícia Aeroportuária, tentando com isso entender a forma como está executada as tarefas que como acima se viu estão atribuídas a Polícia Nacional.

3.3. Unidade de Polícia Aeroportuária

A nova Lei orgânica trouxe a novidade de incluir no seu art.º 19.º n.º 1, al. d) a Unidade de Polícia Aeroportuária como uma unidade de polícia, situação que, além de reforçar o papel que a polícia desempenha ao longo dos tempos em matéria de segurança aeroportuária, vem oficializar a polícia aeroportuária e, demarcar o estatuto da mesma enquanto uma unidade de polícia.

Da análise do referido artigo, podemos classificar as unidades de polícia ali constante em duas categorias distintas, a saber: as de competências genéricas, isto é aquelas que se ocupam de uma generalidade de funções policiais em toda a sua área de atuação e, as de competência específica – aquelas que se dedicam ao exercício de uma determinada função em específico, sendo que é nesta última categoria que se inclui a Unidade de Polícia Aeroportuária, uma vez que está se dedica (ou deveria) exclusivamente a segurança do aeroporto. Quer isto dizer que, a UPA é uma unidade de polícia cuja função é única e exclusivamente garantir a segurança de pessoas e bens nos aeroportos do país.

O Decreto-Lei n.º 21/2021, de 25 de agosto ocupa-se igualmente da caracterização da Unidade de Polícia Aeroportuária, referindo-se a mesma como sendo a unidade responsável por dois aspetos distintos, a saber: a adoção de medidas de prevenção e combate a atos ilícitos contra a aviação civil e, o reforço a vigilância e o controlo de entrada e saídas de pessoas e bens nos aeroportos internacionais e regional do país (art.º 31.º). Da análise do mesmo artigo podemos aferir que, a essa unidade é conferida competência exclusiva no que concerne a adoção de medidas de prevenção e combate a atos ilícitos contra aviação civil e competência partilhada quanto a entrada e saída de pessoas e bens.

Numa vertente eminentemente prática, isto é, da forma como a UPA efetivamente atua no seu quotidiano, podemos dizer que está não pautada pelo estatuído na orgânica da PNSTP, funcionando mais como uma polícia genérica. Devido a sua proximidade a diversas comunidades limítrofes do aeroporto e, tendo em conta a distância existente entre essas comunidades e demais subunidades policiais existentes no país, a UPA acaba por exercer as funções de uma polícia genérica para essas comunidades o que lhe retira foco da sua função enquanto polícia que se deveria dedicar exclusivamente as funções de segurança aeroportuária.

Paralelamente a isso, a configuração do atual sistema de segurança interna de São Tomé e Príncipe, no qual podemos ver diversos serviços de segurança exercendo competências similares, contribui para haver um choque de competências entre diversas instituições o que acaba por limitar e muito a atuação dessas. No caso da UPA, está vê as suas competências, pelo menos parte delas partilhadas com demais serviços de segurança como o Serviço de Migração e Fronteiras (SMF) e da Unidade de Polícia Fiscal e Aduaneira (UPFA), o que gera um choque de competências fazendo com que esta unidade policial (por ser a mais recente de todas) acaba por ver muito limitada a sua atuação no que a matéria de segurança aeroportuária diz respeito.

Com isto queremos dizer que, tendo em conta a diversidade de autores que o ordenamento jurídico santomense estatui na segurança aeroportuária, a atuação da UPA em matérias que a Lei orgânica atribui-lhe é deveras limitada uma vez que muitas das suas competências chocam com as exercidas por outras instituições que, por terem mais experiência nesse ramo de atuação acabam por apartar esta subunidade de atuação nessa mesma área. Tendo em conta as três (3) vertentes acima citadas que a segurança aeroportuária abrange, nomeadamente: a segurança pública, a segurança da aviação civil e a proteção das fronteiras; a UPA acaba por ver a sua área de atuação circunscrita apenas a segurança pública uma vez que, a proteção de fronteiras acaba por ser exercida pelo serviço de migração e fronteiras e a segurança da aviação civil partilhada por diversas instituições como a ENASA e as diversas FSS.

Relativamente a segurança pública, a UPA procede a um policiamento de visibilidade em toda a área adstrita ao aeroporto, mantendo e reforçando a presença policial dentro e fora do aeroporto durante os voos, procede à regulamentação de trânsito nos arredores deste como forma de evitar engarrafamento e facilitar o fluxo de viaturas nas áreas limítrofes ao aeroporto aquando da existência de voos, procede à dissuasão da criminalidade no aeroporto através de um reforço de efetivos aquando de um grande fluxo de pessoas, procede ao controle de multidões e demais funções ligadas a segurança pública.

No entanto, a UPA também enfrenta diversos desafios para o exercício das suas funções, desde logo o número de efetivos de que dispõe, tendo em conta o número reduzido de efetivos de que a PNSTP dispõe, a falta de formação para os seus efetivos (grande parte dos efetivos adstritos a esta subunidade dispõem somente da formação de base, sendo que nunca passaram por uma formação específica sobre a segurança aeroportuária, o que faz com

que a atuação desses não seja das melhores, uma vez que muitos desconhecem a relevância do serviço prestado e, atuam no aeroporto de forma análoga a sua atuação nas demais subunidades afetas a PNSTP).

3.4. Segurança do Aeroporto na Ilha do Príncipe

Descoberta a 17 de janeiro de 1471, a ilha do Príncipe constitui a par da ilha de São Tomé uma parte de todo o território nacional. Segundo refere Seibert (2001), com a reforma dos finais da década de 1980, a estrutura administrativa foi substituída por uma unidade de governo composta por sete distritos na ilha de São Tomé, enquanto a ilha do príncipe formava um só distrito chamado Pagué. Mais tarde, a ilha veio a ser considerada região autónoma – a Região Autónoma do Príncipe.

Apesar da sua pequenez e de fraca densidade populacional, a verdade é que a ilha do príncipe desempenha um papel importante em matéria de turismo no arquipélago, isto tudo graças a sua beleza natural que lhe permitiu adquirir o título de reserva mundial da biosfera pela UNESCO em 2012², bem como diversos investimentos feitos visando transformá-la numa referência turística não só no plano nacional, como também ao nível da sub-região africana. A ser assim, a ilha do Príncipe é hoje um destino turístico de excelência, fazendo com que a mesma receba muitos turistas ao longo do ano, sendo que, dada a sua dupla insularidade, o aeroporto constitui igualmente o principal meio de acesso à mesma.

O aeroporto de Príncipe só recebe voos domésticos, contudo tem-se assistido um aumento gradual do fluxo de passageiros que por ele circula. De acordo com os dados do INAC, no ano de 2022 o número de passageiros nos voos domésticos no país foi de 18561, sendo esse o número mais alto do pós-COVID-19 uma vez que no ano anterior a pandemia o número foi de 22919 (INAC, 2023 – ver tabela 1), quer isso dizer que se não fosse a pandemia teríamos um número ainda maior de passageiros a circularem no aeroporto regional do Príncipe.

² A ilha do Príncipe foi considerada reserva da biosfera da UNESCO a 11 de julho de 2012, sendo que a reserva compreende toda a ilha e seus ilhéus adjacentes fonte: <https://www.cplpmab.org/s%C3%A3o-tom%C3%A9-e-pr%C3%ADncipe>

Tabela 1:*Fluxo dos passageiros domésticos do aeroporto de STP*

Fluxo de Tráfego aéreo no Aeroporto Nuno Xavier Dias					
Passageiros – Domésticos	2018	2019	2020	2021	2022
Desembarcados	11932	11466	4498	6316	9263
Embarcados	11774	11453	4510	6465	9298
Total	23706	22919	9008	12781	18561

Nota: Adaptado pelo autor na base de estatística do INAC

(<https://www.inac.st/images/banners/Estat%C3%ADsitca-2018-2022.pdf>)

Tendo em conta o fluxo de passageiros que recebe e a frequência de voos (de momento a ilha dispõe de voos regulares recebendo aviões durante todos os dias de semana com exceção das terças-feiras) torna-se necessário entender a forma como se procede a segurança do aeroporto do Príncipe uma vez que isso pode ter impacto na segurança da região e, conseqüentemente na segurança interna do país.

Apesar da relevância que como acima frisamos a região autónoma desempenha no panorama turístico nacional e da região africana, a verdade é que em termos de segurança prestada no seu aeroporto, está ainda se encontra aquém do exigido a nível internacional bem como dos padrões nacionais de segurança. Isto uma vez que, de acordo com o Comandante Regional, tendo em conta as instalações disponíveis não se verifica uma forte presença das autoridades no aeroporto regional, sendo que as entidades policiais apenas se deslocam ao mesmo aquando da existência dos voos no sentido de garantir o mínimo de policiamento necessário ao regular funcionamento do aeroporto (comunicação pessoal 16, março de 2024), conferindo assim uma falsa sensação de segurança aos passageiros que circulam por aquele aeroporto.

Situação análoga se verifica com os serviços de segurança naquela região, sendo que a presença desses serviços apenas se faz sentir no momento em que há voos (comunicação pessoal 16, março de 2024), reduzindo assim a eficácia do serviço prestado por instituições como o Serviço de Migração e Fronteiras ou os Bombeiros e contribuindo de que maneira para um serviço deficitário por parte dessas instituições. Paralelamente a isso, todas essas instituições que participam da segurança do aeroporto regional carecem de formações como

forma de atualizar os procedimentos e uniformizá-los não só com o que se faz ao nível do aeroporto Nuno Xavier Dias, mas também com as modernas praticas feitas em outras latitudes, urgindo por isso uma necessidade premente de formação para as forças e serviços de segurança que atuam na segurança do aeroporto regional.

3.4.1 A necessidade de uma esquadra Policial no Aeroporto Regional

Como acima vimos, o ordenamento jurídico nacional confere a PNSTP enormes competências em matéria de segurança aeroportuária. E, citando a título de exemplo algumas das constantes no PNSAC, nomeadamente a de prevenção e deteção de atos criminais nas instalações aeronáuticas e a de vigilância e patrulhas de todas as zonas dos aeródromos, podemos facilmente constatar que as mesmas não se coadunam com o tipo de segurança prestada no aeroporto da ilha do Príncipe. Aliás, essas competências pressupõem uma presença regular e assídua da polícia no referido aeroporto, situação que não se verifica na prática.

Por outro lado, as questões de segurança justificam uma presença assídua de polícias no referido aeroporto, isto tendo em conta que o mesmo tem adquirido cada vez mais um peso importante no panorama turístico nacional o que tem feito sentir num número crescente de pessoas que semanalmente circulam por aquele aeroporto.

Por essas razões, entendemos ser necessário a criação de uma subunidade policial que pudesse se ocupar da segurança do referido aeroporto. Até porque, como referem Cabral, Ribeiro, Pereira & Painho (2018) citado por Cordeiro (2021), “o dispositivo das forças de segurança devem situar-se estrategicamente para proporcionar uma melhor capacidade de resposta às necessidades da população” (p. 20), sendo que a criação de uma esquadra policial no referido aeroporto garantiria melhor segurança a todos que circulam quotidianamente no aeroporto regional do Príncipe.

Reconhecemos que a criação de uma subunidade policial não é competência exclusiva da polícia, uma vez que está depende essencialmente do poder político, contudo esta medida iria tornar ainda mais eficiente o serviço prestado pela PNSTP no referido aeroporto e, num país que cada vez mais tem apostado no turismo como bandeira para o desenvolvimento conferir maior segurança a todos os que visitam o país, essencialmente na

porta de entrada para o mesmo, o que contribuiria para apresentar uma melhor imagem do país em termos securitários.

Tendo em conta as condições existentes atualmente na Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe, pode-se dizer que a criação desta nova subunidade policial pode ser encarada como uma utopia, isto no sentido em que a polícia tem necessidade urgente de um acréscimo no seu quadro de pessoal efetivo, havendo uma clara situação de carência de efetivos, que se verifica essencialmente por uma ausência prolongada de formação de efetivos para a mesma, aliada ao facto do fenómeno da imigração ser um fator cada vez mais presente no seio desta instituição. Contudo, este esforço orçamental por parte do poder político aliado a necessidade de uma polícia mais próxima dos cidadãos e mais eficiente nas missões que lhe foram atribuídas seria compensado com o melhoramento do serviço prestado no referido aeroporto e, conseqüentemente naquela parcela do território nacional.

Aliás, o parco número de efetivo existente na região (relatório de dados criminais da PNSTP, 2023), aliado a distância do comando regional para o referido aeroporto e do tipo de segurança prestado no mesmo urge a criação desta subunidade uma vez que, qualquer incidente de segurança no aeroporto em causa teria efeito catastrófico na segurança interna da região e efeito bastante nocivo no turismo local e conseqüentemente nacional. Por outro lado, a ilha do Príncipe sairia a ganhar uma vez que, a criação dessa nova subunidade exigiria a afetação de um quadro de efetivos próprios que, estando afeto aquele aeroporto iria aumentar o contingente policial na região e conferir maior segurança a região, aumentando igualmente o sentimento de segurança dos seus cidadãos, pois como refere Barros Correia (a visibilidade policial é a chave do sucesso para que as populações se sintam mais seguras).

3.5. Os Desafios em Matéria de Segurança Aeroportuária

Como acima vimos, a PNSTP desempenha um papel crucial na segurança aeroportuária a nível nacional, sendo o seu leque de competências bastante abrangente. Apesar disso, tendo em linha de conta as especificidades próprias do país, a Polícia Nacional tem pela frente um conjunto de desafios que devem ser observados como forma de melhor efetuar as suas funções, sendo que aqui destacaremos aquelas que, ao nosso ver são mais relevantes para melhorar o serviço prestado no âmbito da segurança aeroportuária.

O primeiro desafio tange-se com questões legais. Enquanto uma entidade de cariz administrativo, a Polícia existe para prosseguir o interesse público que, de acordo com Dias (2023) “é o seu norte e o seu fim” (p.133), sendo que na prossecução do interesse público a polícia deve agir de acordo com os ditames da lei, isto é, a polícia enquanto parte da atividade administrativa do Estado encontra-se subordinada ao princípio legalidade, quer isto dizer que está “só pode agir com fundamento na lei e dentro dos limites por ela impostos” (p.133). No que tange a este ponto há duas questões que colocam em causa a atuação policial.

A primeira diz respeito ao vazio legal que a instituição viveu durante muito tempo, fazendo com que as suas atuações sejam feitas com base consuetudinária. Associado a isto, podemos destacar uma certa aversão a mudança próprio dos seres humanos, fazendo com que a polícia tende a não assumir a sua função estipulada pelos diversos diplomas legais agarrando-se simplesmente a questões de ordem pública que, como acima vimos é somente parte de todo o trabalho incumbido a polícia. A segunda refere-se à definição de competência pelo legislador. A existência de diversos serviços de segurança fez com que o legislador partilhasse as competências em matérias de segurança aeroportuária pelos diversos serviços de segurança, o que acaba por criar uma certa confusão entre as forças de serviço e segurança em saber quais as funções de cada um. Sendo que essa situação prejudica e muito a atuação de todas elas e a prestação das suas funções de forma mais eficaz possível.

O segundo desafio diz respeito a formação dos seus efetivos. A maioria dos efetivos que se encontram afetos a Unidade de Polícia Aeroportuária dispõe somente da formação base para ingresso na carreira de Agente, não dispondo por isso de formação específica para o desempenho de funções que a segurança aeroportuária exige, sendo que essa ausência ou falta de formação tem uma relação direta com a qualidade do serviço prestado. Por essa razão, dotar os seus efetivos de formação específica para o exercício de funções a que se encontram afetos é um desafio que a PNSTP deve abraçar no sentido de fazer acontecer mais rapidamente possível na medida em que irá melhorar o serviço prestado pelos polícias no aeroporto Nuno Xavier Dias.

O número de efetivos é outro desafio. A PNSTP conta igualmente com um efetivo bastante reduzido, isto em virtude da falta de formação de ingresso na carreira de Agente (de 2015 até a data presente a polícia somente organizou 2 Cursos de Formação de Agentes – CFA, estando agora a organizar um terceiro) e, da vaga de emigração que assola o país em geral e a PNSTP em particular. Por essa razão tem sido difícil para a polícia dar resposta a

todas as situações solicitada, sendo que a redução do número de efetivos tem sido uma realidade em todas as subunidades policiais, trazendo como corolário (ao nível da UPA) a saída dos efetivos com formação em segurança aeroportuária, o que faz com que não haja igualmente efetivos suficientes para todas as funções que a polícia deveria exercer dentro do aeroporto.

As instalações constituem outra preocupação da Polícia, isto uma vez que as instalações onde a mesma se encontra não reúnem as condições necessárias para o tipo de serviço que se pretende exercer, e, por outro lado, a sua pequenez, o estado em que encontram, aliado ao facto de terem sido feitas em tempo colonial faz com que as mesmas não se adequam às necessidades atuais da polícia.

Em meio a tudo isso, a articulação entre as forças e serviços de segurança acaba por ser outro desafio imposto à polícia. Num país onde se tem dificuldades em partilhar as informações e, onde a busca de protagonismo institucional acaba por se sobrepor à eficácia e eficiência no exercício das funções, torna-se difícil a coordenação entre as diversas forças e serviços de segurança aos quais o legislador ordinário partilhou as funções em matéria de segurança aeroportuária. Embora esse não seja um desafio exclusivo da PNSTP, este é facto essencial para melhorar o *status* da segurança aeroportuária no país e conferir maior segurança ao aeroporto e a todos que por ele circulam.

3.6. Síntese Capitular

As forças de segurança desempenham um papel crucial na segurança aeroportuária, podendo ser vista como as responsáveis pela segurança aeroportuária nos seus respetivos países, isso tendo em conta o papel a elas reservado pelas respetivas leis nacionais. Assim sendo, dedicamos ao estudo da Polícia Nacional no contexto da segurança aeroportuária, sendo que para tal procedemos inicialmente a uma breve abordagem histórica como forma de entender a introdução de competências em matéria de segurança aeroportuária, bem como os primeiros passos trilhados pela instituição na segurança do aeroporto Nuno Xavier Dias.

Posteriormente abordamos e analisamos a evolução da subunidade responsável pela segurança aeroportuária até atingirmos a atual Unidade Especial de Segurança Aeroportuária, entendendo igualmente o papel que esta desempenha na segurança do

aeroporto de São Tomé. Uma vez que o país é composto por duas ilhas, analisamos igualmente a forma como se processa a segurança do aeroporto regional do Príncipe. Sendo que, mediante essa análise problematizamos e defendemos a necessidade de uma nova subunidade policial ou a extensão da UPA a região autónoma, fazendo com que a mesma se ocupasse unicamente de questões respeitantes à segurança aeroportuária. Isto tendo em conta que, naquela região, a segurança aeroportuária deixa muito a desejar, pelo que a criação desta nova subunidade viria ajudar a melhorar o estado de segurança aeroportuária naquela região.

Por fim, abordamos os principais desafios que a polícia enfrenta em matéria de segurança aeroportuária, sendo de destacar a carência de formações por parte dos efetivos que fazem parte da Unidade da Polícia Aeroportuária, o que dificulta e muito o serviço que a lei afetou a polícia nessa matéria, bem como a necessidade de uma maior e melhor coordenação por parte das forças e serviços de segurança que participam da segurança aeroportuária como forma de melhorar o nível do serviço prestado pela PNSTP no aeroporto Nuno Xavier Dias e, conseqüentemente prestar um melhor serviço a todos aquele que circulam pelo referido aeroporto.

Capítulo IV. Segurança Nacional e a Segurança Aeroportuária

4.1 Introdução

As últimas décadas da história humano trouxeram desenvolvimento que a humanidade ainda procura entender e buscar formas de se adaptar e dar melhor resposta as peripécias dos mesmos. A globalização veio tornar o mundo mais interligado, na medida em que permitiu um maior contacto entre as pessoas ao longo do globo terrestre. E, se é verdade que agora dispomos de um mundo mais global no qual todos nos encontramos interligados e, por isso, usufruindo dos benefícios da globalização, também é verdade que nos encontramos mais vulneráveis as consequências nefastas advindas desse mesmo fenómeno. Pois, como refere Duarte (2015), “as evoluções tecnológicas ao mesmo tempo que gera benefícios geram consequências inesperada, complexas e pouco desejadas”, consequências essas que constituem verdadeiros “efeitos colaterais negativos para as sociedades” (p. 452).

A deslocação massiva de pessoas por vários Estados criou as condições ideais para novas ameaças como o Terrorismo, a proliferação de armas de destruição massiva, a internacionalização de crime organizado que, marcado por características como a “imprevisibilidade, a incerteza, a transnacionalidade, a multi-causalidade, a globalidade e a mutabilidade” (Fernandes 2014, p. 20) tem exigido dos Estados uma resposta imediata no sentido de garantir a segurança dos seus cidadãos.

Intensificado com os atentados de 11 de setembro de 2011, o terrorismo tem assolado a Europa e alastrando-se um pouco por todo o mundo, paralelamente a isso a criminalidade organizada, o tráfico de drogas, conflitos armados um pouco por todo o globo terrestre bem como outros tipos de ameaças que a humanidade tem conhecido leva os Estados a repensar a segurança. A ser assim, novos conceitos de segurança têm emergido e, continuaram a surgir como forma de dar resposta as ameaças cada vez mais diversificada que a humanidade tem conhecido.

Nesta ótica de ideias, os Estados vêm-se na necessidade de pensar a segurança numa perspectiva macro, abstraindo-se por isso da visão tradicional de segurança, buscando

igualmente soluções passíveis de dar resposta a esse conjunto de ameaças que cada vez mais se encontram expostos.

4.2. O erro do Equador

Os Estados, tradicionalmente fazem valer a sua soberania, sendo que, nos dizeres de Guedes (2015) esta assentava-se nos fundamentos geográficos de fronteiras e, a segurança pensada no sentido de garantir a soberania do Estado. Isto é, a segurança é pensada na ótica estatal, na segurança do Estado que, visa essencialmente a proteção deste de ameaças externas. Em nome dessa ideia securitária do próprio Estado, ergueram-se exércitos que, não mais fizeram que fomentar as sucessivas guerras que assolaram a humanidade ao longo de toda a sua história.

A Segunda Guerra Mundial deixou um rastro enorme de destruição a todos os níveis e, chamou atenção para a necessidade de se pensar uma vida sem os conflitos, isto uma vez que se começou a temer o quão destrutivo seria um novo conflito armado a escala mundial. Com a criação da ONU a humanidade semeia assim a sua esperança num mundo longe dos conflitos, sendo prova disso a inexistência de conflito armado ao longo de toda a guerra fria. Com isto, deixou-se de pensar a segurança numa ótica mais militarista, abrindo assim caminho a um pensamento da segurança numa visão mais abrangente a todos os aspetos da vida do Homem.

A queda do muro de Berlim abriu caminho para novos estudos sobre a segurança, pensando-a, numa lógica não só militarista, mas abrangente aos vários ramos da vida societária. Assim sendo, atualmente torna-se difícil encontrar uma definição unânime para o conceito de segurança, uma vez que, como refere Guerra (2016) o mesmo é “interpretado de diversas formas por diferentes ramos do saber e setores de atividade” (p.120). Essa abrangência do conceito de segurança, tange-se essencialmente com a necessidade de dar resposta as diversas necessidades securitárias do Homem.

A verdade é que, independentemente da aceção de segurança adotada, está contínua a ser exclusivamente tarefa do Estado, cabendo a este a garantia da segurança dos seus cidadãos. Quer isto dizer que, apesar da mudança de paradigma sobre a segurança esta continua a ser de grande relevância para os Estados, uma vez que, como refere Ribeiro

(2011), “a conservação da sociedade política (...) está associada à noção de segurança, fim último ou teleológico do Estado e condição essencial à manutenção da sua identidade, individualidade e sobrevivência” (p. 40). Os estudos recentes sobre o Estado referem que, a segurança, a par da justiça e do bem-estar, constituem fim deste, no sentido em que os estados têm de garantir essas três coisas como forma de assegurar o melhor possível aos seus cidadãos. Ou como refere Lopes (2011) “uma das prioridades do Estado é garantir a segurança e tranquilidade dos cidadãos. A segurança é, com efeito, função essencial do estado” (p.22). quer isto dizer, que a segurança é, sem sombra de dúvidas, uma atribuição dos Estados modernos, podendo ser encarado como condição *sine qua non* para a existência e continuidade do mesmo. Aliás, essa ideia já era defendida por autores como Max Weber que teorizando sobre o Estado defendia a sua soberania com base no monopólio do uso da violência (força física) como forma de conferir segurança aos seus cidadãos.³

Apesar disso, em São Tomé e Príncipe está não é entendida dessa forma e, esse entendimento pode ser visto no próprio texto constitucional onde, por lapso ou mero desconhecido, o legislador constituinte não reconhece a segurança como fim do Estado. Aliás, a constituição não faz qualquer menção aos fins do Estado, não sendo por isso de estranhar que a palavra segurança somente apareça no texto constitucional para se referir ao direito a liberdade física e segurança, no qual o Estado reconhece aos cidadãos do direito à “segurança pessoal” (art.º 36.º CRDSTP). Contudo, o Estado não pode se basear disso para se furtar das suas atribuições no respeitante a segurança, uma vez que, a segurança constitui tarefa fundamental do estado de direito democrático ou, como refere Dias (2023), “o estado de direito democrático, assim concebido, é projeto e plano, juridicamente garantido, de um estado de convivência pacífica: de segurança e paz na convivência e de segurança e confiança jurídica na realização do Direito” (p. 61).

De uma forma geral, a segurança sempre foi uma área carente a todos os níveis em S. Tomé e Príncipe. Ao longo de toda a sua história a segurança nunca foi uma área que merecesse total atenção por parte dos sucessivos governos (isto apesar de, em teoria ser sempre bandeira de todos eles), com uma população considerada durante muito tempo de pacífica e acolhedora, o Estado santomense foi se acomodando na passividade do seu povo

³ A relação entre o Estado e a segurança é bastante antiga e defendida por diversos autores. Para autores como Hobbes, Locke e Rosseau a necessidade de segurança levou o Homem a celebrar o contrato social abrindo mão de parte da sua liberdade para uma entidade superior (Estado) de modo a conseguir a segurança. A teoria do contrato social constitui uma das teorias clássicas que explicam a origem do Estado.

para não investir na segurança dos mesmos, levando a que chegássemos a situação que agora vivenciamos de um aumento acentuado da onda de criminalidade no país. No relatório de avaliação das fragilidades elaborado por PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento) no ano de 2017 encontramos bem patente as fragilidades nacionais no que respeita a matéria de segurança.

Conforme o referido relatório, o país “tem dificuldades em afirmar a soberania em várias áreas, designadamente na área de defesa e segurança” (PNUD, 2017:23). No plano interno o relatório destaca que a criminalidade, a violência e a indisciplina encontram-se num crescimento acelerado no país, sendo necessário a adoção de medidas que previnam a criminalidade e a delinquência juvenil uma vez que a maioria da população é jovem e o fraco desenvolvimento económico do país tem proporcionado a exclusão social dos mais pobres e contribuindo para que os mesmos se inclinem para o mundo do crime. Ao nível externo e, tendo em conta que o país se localiza no Golfo da Guiné, uma das áreas mais perigosas do continente africano no que se refere a pirataria marítima, isso “constitui um dos maiores desafios para a paz e estabilidade que o país enfrenta”, concluindo por fim que “o país não está preparado (tecnologia, capacidade técnica, efetivo e equipamento) para fazer face a nenhuma ameaça externa” (p.23).

O estado da segurança no país é deveras preocupante e, com tendência a piorar ao longo dos tempos. De acordo com Neves (2017) a segurança no país tem várias vulnerabilidades, sendo que essas vulnerabilidades são de diversas índoles, nomeadamente “a falta de recursos materiais, a falta de eficiência na afetação dos poucos recursos disponíveis, a falta de motivação dos agentes, a má distribuição geográfica das forças e serviço de segurança e a condição de exiguidade do Estado” (p. 55).

A falta de investimento no sector de segurança a nível nacional, constitui a nosso ver um erro traço que ao longo de toda a sua história enquanto país independente se vem a cometer, isto porque a segurança constitui sem sombra de dúvida um fator essencial para o desenvolvimento de todo e qualquer país o que faz com que toda e qualquer ideia de desenvolvimento nacional seja, à nascença, condenada ao fracasso isso em virtude de não haver segurança que possa garantir o bom curso das mesmas, até porque, como refere Neves (2017) “a segurança constitui, sem dúvida, um requisito para o desenvolvimento, uma vez que nenhuma sociedade consegue desenvolver-se num contexto de insegurança” (p. 25).

4.3 Da Segurança Nacional

O fim da guerra fria trouxe mudanças significativas no panorama político mundial. Com o simbolismo de marcar o fim da divisão do mundo em duas áreas de influência, a verdade é que esse acontecimento trouxe novos desafios aos Estados, que tiveram que buscar formas de resolver novos conflitos que começaram a emergir, ou como refere Nascimento (2012) “quando alguns esperariam maiores possibilidades de concertação em vista do fim de uma oposição ideológica (...) conflitos novos e, aparentemente menos controlado emergiram” (p. 13). O aparecimento de novas ameaças, fez com que os Estados começassem a dar uma maior atenção a sua segurança, não numa ótica meramente de defesa militar, mas numa perspectiva mais abrangente que pudesse dar resposta as várias necessidades que os seus cidadãos. De acordo com Buzan & Hansen (2007), era necessário levar a segurança além da vertente militar e, buscar incluir nela tanto as ameaças internas, quanto as externas, pensar a segurança de forma indissociável a dinâmica de ameaças, perigos e urgências.

Fernandes (2014) por seu turno, refere que “o surgimento de ameaças transfronteiriças, o terrorismo, a proliferação de armas de destruição massiva (...) levou à necessidade de adaptação e ajustamento de políticas tradicionais de defesa externa e segurança interna” (p.19). A segurança nacional surge assim como uma noção macro do conceito tradicional de segurança.

A segurança nacional surge como a vertente securitária que congrega em si os diversos aspetos que um Estado deve observar no sentido de conferir segurança aos seus cidadãos, nomeadamente a vertente interna da segurança – a segurança interna – e a vertente externa da segurança – a segurança externa. Esta nova aceção da segurança ou nova forma de pensar a segurança, encarrando-a como um todo e não em partes distintas, encontra-se presente em vários ramos do saber, estando igualmente presente no pensamento securitário de diversos países a nível mundial.

Difícil se torna encontrar uma definição unânime para o conceito de segurança nacional. Para Sacchetti (2008), ela consiste na situação que:

garante a unidade, a soberania e a independência da nação; a integridade do território e a segurança das pessoas e bens; a unidade do Estado e o

desenvolvimento normal das suas tarefas; a liberdade de ação política dos órgãos de soberania e o regular funcionamento das instituições democráticas constantes do quadro constitucional (p. 19)

Ginga (2020) complementa dizendo que a segurança nacional visa “garantir e proteger a integridade e soberania dos Estados e de todos os valores matérias e abstratos que representam os objetivos vitais dos Estados” (p.189). Ao nível do Estado português, o conceito de Segurança nacional é-nos dado pelo Instituto de Defesa Nacional (IDN) que o define como sendo:

a situação que garante a unidade, a soberania e a independência da nação, a integridade e a segurança das pessoas e bens; o bem-estar e a prosperidade da nação; a unidade do Estado e o desenvolvimento normal das suas tarefas, a liberdade de ação política dos órgãos de soberania e o regular funcionamento das instituições democráticas, no quadro constitucional (Ribeiro, 2011 p.41).

Nos dizeres de Ribeiro (2011) este conceito de segurança nacional tem como principal aspeto os interesses nacionais (valores a proteger) que dão corpo a definição e, que “em caso de ameaça, o Estado deve pugnar pela sua conservação” (p. 41). Tradicional podia-se subdividir a segurança nacional em dois ramos, nomeadamente: a segurança interna e a segurança externa; sendo que a segurança nacional só seria atingida quando o Estado conseguisse um equilíbrio entre essas duas esferas da sua segurança. A ser assim, analisaremos de seguida essas ramificações da segurança nacional como forma de melhor a entender.

4.3.1 A Segurança Interna

Os ordenamentos jurídicos santomense e português são unânimes em definir a segurança interna como sendo a

atividade desenvolvida pelo Estado, para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade pública, proteger pessoas e bens, prevenir e reprimir a criminalidade e contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos, liberdades e

garantias dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática (art.º 1. n.º1 da LSISTP e da LSIP)

A nível doutrinário, difícil se torna encontrar uma definição para o conceito de segurança interna. Neves (2017) refere que a segurança interna consiste no “garante da integridade física e a possibilidade de uma vida, presente e futura, livre de ameaças e riscos da população dentro das fronteiras nacionais, pelas atividades do Estado” (p. 33). Para Dias (2023) a segurança interna visa a “manutenção da ordem pública, da segurança de pessoas e bens, na prevenção e interrupção de atividades perigosas ou danosas para bens sociais juridicamente protegidos e na aplicação geral do direito” (p. 62). De uma maneira ou de outra, a segurança interna é acima de tudo uma atividade desenvolvida pelos Estados com o intuito de conferir segurança aos seus cidadãos.

Valente (2013) refere que a segurança interna é uma atividade desenvolvida pelas forças e serviços de segurança e rege-se pelos preceitos legais, nomeadamente a constituição, a lei penal e processual penal, pelas leis orgânicas da polícia e dos serviços de segurança. Por seu turno, Elias (2018) refere que a segurança interna se baseia em 5 pilares, nomeadamente:

- **A prevenção da Criminalidade:** neste ponto, o papel das FSS é de “envidar os esforços necessários para evitar a ocorrência de factos atentatórios das finalidades de segurança interna”, sendo que essas medidas podem ser operacionalizadas por meio de técnicas e táticas de prevenção da criminalidade, nomeadamente através do “patrulhamento da via pública, da segurança das áreas escolares, de segurança em áreas turísticas, da segurança de grandes eventos, da segurança em áreas urbanas sensíveis, fiscalização de trânsito” entre outras medidas necessárias a prevenção de perigos e riscos (p. 90). A prevenção da criminalidade diz respeito as medidas adotadas pelas forças e serviços de segurança antes da ocorrência do facto criminoso.
- **Ordem Pública:** entendida como sendo “a ausência de toda a perturbação material ou ausência de desordem, isto é, uma situação de paz pública oposta a uma situação de alterações à ordem ou insegurança” (Oliveira, 2015:32). As forças de segurança desempenham essa atividade essencialmente por meio da presença na via pública, sendo essa atuação mais ativa e operacional em situações de “controlo de manifestações, reuniões, comícios, na gestão de segurança de grandes eventos (...)

não descurando a intervenção em caso de acidentes, socorro de emergências, catástrofes ou calamidades” (Elias, 2018: 99).

- **Investigação Criminal:** consiste em “diligências destinada a identificar, localizar e deter, nos casos legalmente previstos, os responsáveis por tais factos, bem como determinar os respetivos graus de responsabilidade, tudo com vista à organização do processo-crime que será submetido à apreciação das autoridades judiciais” (Elias, 2018:100). O papel das forças de segurança aqui é de desenvolver ações tendentes a descobrir, recolher, examinar, interpretar, conservar e formalizar no inquérito, as provas de factos concretos penalmente relevantes.
- **Inteligência:** o termo inteligência aqui é empregue como sinonimo de informações e pode ser entendido como sendo “um conjunto de ações a desenvolver com o objetivo de proceder de forma sistemática, à pesquisa, processamento e difusão de notícias que tenham como objetivo garantir a segurança interna e prevenir a criminalidade violenta” (Elias, 2018:104). O papel das FSS aqui é de estar a par das informações relevantes para a segurança interna do país, e
- **Cooperação Internacional:** de acordo com Elias (2018) este ponto diz respeito a dimensão externa da segurança interna e se operacionaliza por intermédio da cooperação policial internacional, isto é, por meio de cooperações que as FSS têm com entidades externas e que justificam a sua atuação fora do território do nacional.

De uma maneira geral podemos dizer que a segurança interna envolve a aplicação de medidas gerais e medidas especiais de polícia e, norteia por um leque de princípios essenciais para a vida em sociedade, nomeadamente o princípio da prossecução do interesse público, do respeito pelos direitos e interesses legalmente protegido dos cidadãos, da legalidade, da boa-fé, da justiça, da igualdade, da liberdade e da democracia (Valente, 2013). Contudo, convém realçar que a segurança interna não se esgota nas forças e serviços de segurança, uma vez que a própria lei de segurança interna impõe sobre os cidadãos o dever geral de colaboração e aos funcionários o dever especial de colaboração com as forças de segurança.

São Tomé e Príncipe viveu largos anos sem uma Lei que definisse os ditames da segurança interna ao nível nacional, situação que só se alterou em 2017 com a aprovação da lei de segurança interna na qual podemos encontrar o cerne da segura interna a nível nacional. Na referida lei podemos encontrar toda a estrutura do sistema de segurança interna nacional (ver anexo 2) bem como a composição do mesmo, sendo que além das forças e serviços de segurança participam do sistema de segurança interna o INAC, as autarquias

locais, as forças armadas. O sistema de segurança interna dispõe igualmente de um secretário-geral, figura que durante muito tempo (apesar de previsto na lei) não existia e que, atualmente, parece não ser prioridade do governo nomear.

Essa indefinição sobre a nomeação da figura de secretário-geral da segurança interna mostra bem a preocupação conferida pelo governo a segurança interna, situação que nem a mudança do panorama criminal consegue mudar. Apesar da sua pequena dimensão e de ser considerado seguro, país tem vivido um período caracterizado pelo surgimento de novos tipos criminais até então não usuais, crimes como o homicídio, o abuso sexual de menores, a violência doméstica, a violação, continuam a aparecer com frequência no país.

Para Neves (2017) a difícil situação económica nacional, bem como a desigualdade social na distribuição dos recursos são as situações que têm contribuído para o aumento da delinquência juvenil e, conseqüentemente, da criminalidade. O relatório do PNUD (2017) chamava igualmente atenção para questões como o consumo excessivo de bebidas alcoólicas, a insalubridade urbana e suburbana, a violência doméstica, o fraco controlo de armas de fogo entre outras questões que deveriam ser melhoradas como forma de melhorar a segurança interna no país e, se a isso associarmos a falta de credibilidade no sistema judiciário, corolário de um sistema de justiça disfuncional, estão reunidas as condições para que se viva atualmente num constante estado de insegurança, de perda da autoridade do Estado e, por conseguinte para uma fraca segurança interna.

As forças e serviços de segurança debatem-se constantemente com falta de meios (matérias e humanos), situação que condiciona e muito o trabalho desenvolvido pelas mesmas em prol da segurança de todos os santomenses e, que contribui negativamente na imagem que a população tem das instituições policíacas e na credibilidade conferida as mesmas para garantir a segurança das mesmas.

4.3.2 A Segurança Externa

Outra vertente da segurança nacional é a chamada segurança externa. A segurança externa corresponde assim a ideia tradicional de defesa nacional, apresentando-a assim como parte de um todo que é a segurança do país e não numa lógica isolada – a da defesa nacional. A segurança externa apresenta-se assim como sendo a vertente securitária de um Estado que se dedica a proteção do mesmo de ameaças externas.

De acordo com a Lei de defesa nacional (LDN), defesa nacional “é a atividade desenvolvida pelo Estado e pelos cidadãos que tem como objetivos essenciais garantir a independência nacional, a integridade territorial e o respeito das instituições democráticas” (art.º 1.º). Uma análise atenta a esta definição, podemos constatar que esta não mais é que uma cópia do art.º 11.º CRDSTP, mormente os n.ºs 1 e 2, que elenca esses mesmos objetivos essenciais e referindo que é competência do Estado assegurar a defesa nacional. Ao nível doutrinário, Ribeiro (2011) define defesa nacional como sendo a atividade desenvolvida pelo estado com o fim de garantir a segurança nacional, numa referência clara a submissão que a defesa nacional faz a segurança nacional.

A LDN elenca o essencial da defesa nacional em São Tomé e Príncipe, fazendo referência a política de defesa nacional entendida como um “conjunto de princípios, objetivos, orientações e medidas adotadas para assegurar a defesa nacional” (art.º 2.º), sendo que são objetivos globais e permanentes da política de defesa nacional, “garantir a independência nacional, assegurar a unidade do Estado e integridade do seu território, assegurar a manutenção ou restabelecimento da paz, contribuir para o desenvolvimento das capacidades morais e matérias da nação de modo a prevenir ou reagir (...) a agressão interna e externa...” (art.º 3.º).

A defesa nacional constitui dever e direito fundamental de todos os cidadãos, o que justifica o serviço militar obrigatório como forma de “contributo prestado por cada cidadão, no âmbito militar da defesa da pátria” (art.º 6.º), de realçar que, a nosso ver o serviço militar obrigatório em São Tomé e Príncipe assume um carácter discriminatório e inconstitucional dado ao facto do mesmo cingir-se única e exclusivamente a cidadãos do sexo masculino excluindo da sua esfera os cidadãos de sexo feminino. Contrariamente a segurança interna

que como acima vimos é responsabilidade das forças e serviços de segurança, a defesa nacional constitui tarefa das forças armadas, cabendo-lhes a defesa militar do Estado.

Apesar de termos tentado fazer a distinção entre a segurança interna e externa, a verdade é que no mundo hodierno essa distinção não pode ser feita de forma tão linear, uma vez que, como refere Ribeiro (2011) “não é possível descodificar o que constitui hoje uma ameaça para a segurança interna que não o seja, também, para a segurança externa, nem distinguir uma ameaça que deva ser combatida pelas FSS que não possa requer o contributo das Forças Armadas e vice-versa” (p. 41). Aliás, essa ideia encontra-se bem patente quer na lei de segurança interna, quer na lei de defesa nacional, uma vez que a LSI admite a participação das forças armadas em situações de segurança interna (art.º 34.º), tal como a LDN admite a participação das FSS em situações de ameaça externa.

Tendo em conta a complexidade e o carácter difuso e transnacional das ameaças atuais (Ribeiro, 2011) o próprio conceito de segurança nacional conheceu a sua evolução, exigindo dos Estados dois tipos de abordagens distintas, sendo uma porque “recorre a todos os sistemas securitários do Estado, em perfeita coordenação e colaboração” e outra estratégica porque “focalizada na proteção dos interesses nacionais e, neste contexto, direcionada para edificar, estruturar e empregar capacidades estratégicas de qualquer natureza, com eficiência e eficácia”. (p.41).

Como vimos, a segurança nacional resulta da união de esforços entre a segurança interna e a externa e se materializa na junção de esforços entre as forças e serviço de segurança e as forças armadas no intuito de assegurar aos cidadãos de um determinado Estado. Com a adoção deste conceito, procura-se acima de tudo dar respostas aos vários riscos e ameaças que os cidadãos se encontram sujeitos no mundo hodierno, sendo certo que só se consegue tal desiderato com a junção de esforços entre as diferentes instituições que se preocupam em garantir maior segurança possível aos cidadãos.

4.4 O papel da Segurança Aeroportuária na Segurança Nacional

No tempo hodierno a segurança dos Estados constitui a principal preocupação dos mesmos, até porque as novas formas de ameaças a que nos encontramos sujeitos assim o justifica. Paralelamente a isso, a globalização e a interdependência a que o mundo atual nos obriga a que nos encontremos sempre conectados, a todos os níveis, com o resto do mundo. Neste contexto, os Estados têm procurado garantir as duas coisas através do aprimoramento dos seus mecanismos de segurança.

A segurança nacional, como acima vimos, compreender as ações que os Estados desenvolvem no intuito de proteger os seus cidadãos de ameaças, sejam elas internas ou externas. Neste sentido, constitui preocupação dos Estados conferir maior segurança a áreas mais frágeis ou mais suscetíveis a ataques em todo o seu território e, tendo em linha de conta que, a nível internacional os aeroportos são considerados de infraestruturas críticas⁴ e alvo de vários tipos de ataques terroristas, a manutenção de segurança nos aeroportos constitui tarefa essencial por parte do Estado, isto tendo em conta que, qualquer ataque ao aeroporto coloca em causa a segurança dos cidadãos que por este circula.

Como refere Santos (2023), é imprescindível para qualquer Estado a proteção das suas infraestruturas críticas, isto tendo em conta que a “sua destruição ou dano poderão ser prejudiciais ao seu bom funcionamento” (p. 8), a ser assim, os Estados desenvolvem mecanismos visando a manutenção da segurança das suas infraestruturas críticas. Enquanto estrutura crítica e, elo de ligação entre os países e, acima de tudo, por nele circularem milhares de pessoas, constitui responsabilidade dos Estados conferir maior grau de segurança aos mesmos. Neste sentido, a segurança aeroportuária, enquanto vertente securitária que visa conferir maior proteção ao aeroporto, a aeronave e, as pessoas que por ele circula, desempenha um papel essencial na segurança dos Estados, isto tendo em conta que, pelo aeroporto pode entrar ameaças que colocam em causa toda a segurança de um país.

Aliás, a pandemia da Covid-19 foi a prova disso, a não preparação dos aeroportos para conter ameaças como aquela permitiu que o mesmo circulasse entre diversos países ao

⁴ Infraestrutura crítica é um ativo ou sistema essencial para a manutenção da vida em sociedade (comissão europeia, 2022) citado por Santo (2023).

ponto de se tornar uma pandemia mundial e, constituir grande entrave a segurança interna dos países. Com isso, podemos ver que a segurança aeroportuária tem um papel relevante no que concerne a segurança nacional de um Estado, isto tendo em conta que é capaz de “filtrar” as possíveis ameaças a um Estado, não permitindo que as mesmas coloquem em causa a segurança dos mesmos.

No caso dos Estados arquipelágicos, que têm os aeroportos como a principal porta de entrada para os mesmos, o reforço de mecanismos de segurança nos seus aeroportos constitui um meio eficaz de contribuir para o garante da segurança nacional dos mesmos. No caso de São Tomé e Príncipe que tem o aeroporto Nuno Xavier Dias como a principal porta de entrada em território nacional, a segurança aeroportuária reveste-se de uma relevância crucial para a segurança do mesmo, funcionando como uma barreira de proteção do país conta ameaças externas e, principal porta de contenção de possíveis perigos para a segurança interna nacional.

4.5 Síntese Capitular

As sucessivas ameaças que os Estados modernos têm estado a enfrentar fazem com que a segurança constitui hoje uma das principais preocupações dos Estados modernos. A segurança dos seus cidadãos é hoje uma preocupação real dos vários Estados, para dar resposta a essas ameaças os estados tem procurado formas de adequar o modelo tradicional de segurança a essas novas ameaças.

Com o fim da guerra fria e, tendo em conta os acontecimentos que constituíram sérias ameaças a segurança dos Estados, houve a necessidade de uma evolução do conceito tradicional de segurança dos Estados, pensado numa lógica de defesa militar, para o conceito de segurança mais abrangente que visando dar resposta a eventualidade de riscos quer externos, quer interno de um Estado, deu origem ao atual conceito de segurança nacional que se preocupa quer com a segurança interna, quer com a segurança externa de um Estado, isto uma vez que a defesa militar era pouco para o nível de segurança que atualmente se exige dos Estados e, porque como refere Ribeiro (2011), a força militar nem sempre corresponde a uma maior segurança nacional.

De uma visão mais bifurcada entre segurança interna – desenvolvida pelas FSS – e segurança externa – conduzida pelas forças armadas, a segurança nacional evoluiu atualmente para uma visão mais holística e estratégica, exigindo cada vez mais dos Estados na segurança dos seus cidadãos. A segurança aeroportuária desempenha um papel crucial na segurança nacional uma vez que, conferido segurança aos aeroportos, está-se, por outro lado, a garantir a segurança de um país quer na sua vertente interna, quer na externa, pois o aeroporto é a porta de entrada num país e por onde podem entrar ameaças externas para esse mesmo Estado.

Capítulo V. Apresentação, Análise e Discussão dos Resultados.

Como acima referimos, o presente trabalho contou com uma parte prática na qual adotamos a entrevista como instrumento de recolha de dados. De acordo com Sarmiento (2013), a “entrevista é uma investigação qualitativa, para recolher dados” (p.30). sendo que essa técnica, exige contacto direto ente o investigador e o entrevistado. Esta técnica tem as vantagens de permitir ao investigador compreender melhor o fenómeno estudado recorrendo à opinião dos entrevistados, confere a oportunidade de formular novas perguntas e, confere a oportunidade de esclarecer quaisquer dúvidas que possam advir da resposta dos entrevistados. (Sarmiento, 2013).

Visando a elaboração da entrevista, inicialmente elaboramos um guião de entrevistas no qual colocamos todas as questões que gostaríamos de ver respondidas visando um conhecimento aprofundado do tema que estudamos. De seguida definimos o nosso ‘*corpus*’, ou o universo em que iríamos aplicar a referida entrevista, sendo que a mesma foi aplicada ao Senhor Comandante Regional do Príncipe, a Senhora Comandante da Divisão Nacional de Trânsito, Senhor Diretor de Estudos Planeamento e Formação da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe, Senhor Diretor do Departamento de Segurança Privada da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe, a Senhora Administradora Técnica do INAC e ao Senhor Inspetor/Instrutor de Segurança Aeroportuária (*Security*), da ENASA.

Para o tratamento dos dados recolhidos com as entrevistas, procedemos à análise do conteúdo das mesmas. De acordo com Sarmiento (2013), a análise de conteúdo visa a categorização dos dados da entrevista, mediante a sua organização e estabelecimento do sentido dos mesmos, sendo que esta técnica reduz o número de palavras de texto em categorias de conteúdo. Após essa breve elucidação de todo o processo usado, passaremos a análise do conteúdo das entrevistas.

5.1. Análise das Entrevistas

No presente subcapítulo procederemos a análises das entrevistas aplicadas, sendo que procederemos à análise de cada uma das perguntas que compõem o guião de forma individualizada e, *a posteriori* apresentaremos as conclusões do nosso estudo, indicando de seguida as recomendações, limitações do referido estudo.

1.º questão: Como avalia o estado da segurança aeroportuária em São Tomé e Príncipe? Relativamente a esta questão, a generalidade dos entrevistados avalia negativamente o estado da segurança aeroportuária no país, sendo que reconhecem igualmente uma necessidade urgente de se trabalhar melhor essa matéria a nível nacional. Ao nível do INAC a falta da “cultura de segurança” por parte dos intervenientes diretos da segurança aeroportuária é apontada como fator essencial no que se refere a avaliação negativa da segurança. Contudo, há uma exceção a esse entendimento, é o caso do técnico de segurança da ENASA que considera “aceitável” o estado da segurança aeroportuária nacional, sendo que para justificar tal tese se refugia na existência de normas que regularizam o setor a nível nacional. Outro aspeto ressaltado ao nível da ENASA é a necessidade de atualização de muitos dos procedimentos existente, bem como a carência de formação para todos os intervenientes da segurança aeroportuária a nível nacional. De uma forma geral, todos os intervenientes defendem um melhoramento na segurança prestada ao nível do aeroporto Nuno Xavier Dias.

2.º Questão: A segurança aeroportuária exige uma coordenação entre diversas instituições que nela tomam parte. Como avalia essa coordenação? No que se refere a coordenação entre as diferentes entidades atuantes na segurança aeroportuária, os entrevistados reconhecem a existência de instrumentos legais que visam coordenar as suas atuações, sendo a Comissão Aeroportuária de Facilitação e Segurança do Transporte Aéreo (FAL-SEC) apontada como a principal responsável por essa coordenação. Contudo, ao nível prático muitos dos entrevistados consideram não haver a devida coordenação, ao nível do INAC essa ausência de coordenação é imputada ao não funcionamento da comissão acima citada, o que faz com que, mesmo se comunicando as diversas instituições presentes no aeroporto, na busca de protagonismo próprio acabam por esquecer essa necessidade de

coordenação, atuando de forma singular e sem ter em conta a complementaridade do trabalho exercido pelas instituições.

Ao nível do aeroporto Nuno Xavier Dias, as instituições defendem o melhoramento ou o funcionamento da comissão como forma de melhorar o serviço de segurança prestado. Quanto ao aeroporto da ilha do Príncipe, o cenário parece ainda mais preocupante, de acordo com o Comandante regional, falta “saber que cada um tem que fazer quando chega um avião”, o que revela um desnorte ao nível dos intervenientes da segurança no aeroporto da região, pois além de demonstrar não haver a coordenação necessária, revela igualmente que as diversas instituições atuam sem saber em concreto o que devem fazer, revelando um desconhecimento das suas atribuições enquanto agentes responsáveis pela segurança do aeroporto regional.

3.º Questão: Considera a segurança aeroportuária relevante para a segurança do país? Se sim, qual o seu impacto na segurança nacional? Neste ponto, todos os intervenientes reconhecem a importância da segurança aeroportuária na segurança do país, reconhecendo igualmente que esta desempenha um papel crucial na segurança nacional. Tendo em conta a insularidade nacional, os intervenientes vêem o aeroporto como a principal porta de entrada em território nacional e como tal, porta de entrada para eventuais ameaças no território nacional, pelo que o reforço de segurança no aeroporto significa proteger o país uma vez que, qualquer ameaça no mesmo teria implicações diversas em vários, quiçá todos, os sectores da sociedade santomense.

4.º Questão: Na sua opinião, quais os principais riscos e ameaças que impelem sobre os aeroportos de São Tomé e Príncipe? No que se refere aos riscos e ameaças, os entrevistados são unânimes em reconhecer S. Tomé e Príncipe como um Estado essencialmente pacífico e, sobre o qual não recaem um alto nível de risco e ameaças, contudo e, tendo em conta que o mundo atual se encontra envolto a muitos riscos e, tendo em conta a localização estratégica do país, entendem que o aeroporto não se encontra preparado para fazer face a situações de terrorismo, tráfico de drogas, de seres humanos ou quaisquer outras formas de criminalidade que se encontra de forma generalizada um pouco por todos os aeroportos a nível mundial. Entre as principais causas para essa não preparação os entrevistados apontam a própria estrutura física, de acordo com os mesmos, a localização do aeroporto em áreas habitacionais o que facilita o acesso de pessoas e animais ao lado terra, o que “pode condicionar o lado ar do aeroporto, outrossim que as infraestruturas aeroportuárias não facilitam na aplicação de certos exercícios que se revelam essencial na resposta a eventuais riscos que possam acontecer.

No que concerne a segunda parte da questão, como avalia o nível de respostas existentes para esses riscos e ameaças? Os entrevistados consideram que o país não se encontra preparado para fazer face a quaisquer ameaça que possa impelir sobre o mesmo, pois não dispõe dos equipamentos necessários para dar resposta a situações como a detenção de drogas e explosivos ou o controlo de acesso de pessoas a áreas mais críticas do aeroporto. A falta de formação dos efetivos e a ausência de procedimentos específicos constitui outra carência apontada pelos mesmo.

5.º Questão: Qual o papel da PNSTP no contexto da segurança aeroportuária? Referente a esta questão, os entrevistados refugiam-se nas disposições legais para abordar a importância da PNSTP na segurança aeroportuária. Os entrevistados são unânimes em reconhecer um papel fulcral a polícia no contexto da segurança aeroportuária, sendo que igualmente de realçar que os mesmos reconhecem que, em termos práticos, a polícia encontra-se muito aquém do estabelecido na lei, isto tendo em conta que a atuação da polícia se tem cingido a questões ligadas a ordem pública, isto é, uma atuação voltada para o lado terra no contexto da segurança aeroportuária. Sendo por isso necessário que a polícia dê o passo necessário de forma a abranger também outras vertentes que a lei lhe confere, mas que para a tal a mesma não se encontra a atuar ou não dispõe de condições essenciais para o exercício das mesmas.

6.º Questão: Acredita que a PNSTP está preparada para participar no controlo de entrada e saída de pessoas e bens em STP? A esta questão, houve duas respostas distintas, por um lado, muitos dos entrevistados consideram que a PNSTP não se encontra preparada para exercer essa mais recente competência que lhe fora atribuída pela sua nova orgânica. Insuficiência de meios materiais e humanos são as apontadas como sendo as principais causas para que a polícia não esteja preparada para o controlo de fronteiras, aliás ao nível da ENASA há o entendimento de que nem a polícia e nem qualquer outra entidade com competência em matéria de segurança aeroportuária encontra-se preparada para os desafios atuais no que se refere a segurança de pessoas e bens. Ao nível da região autónoma também se reconhece essa dificuldade da polícia em tomar parte do controlo de entrada e saída de pessoas e bens. Por outro lado, alguns dos intervenientes alegam que, tendo em conta que a PNSTP é a instituição com maior número de efetivos ao nível das FSS, a mesma encontra-se preparada para esse novo desafio que lhe foi imposto.

7.º Questão: Como avalia o papel desempenhado pela polícia no Aeroporto Nuno Xavier Dias? Nesta questão obtivemos as respostas mais curiosas, a técnica do INAC e o diretor de Estudos e planeamento da Polícia avaliam de forma negativa o desempenho da

polícia, sendo que sustentam a sua posição (pelo menos ao nível do INAC) na falta de preparação e no não auxílio da entidade aeroportuária para que a mesma possa, de melhor maneira possível desempenhar as suas funções; já o diretor de estudos e planeamento se sustenta na ausência de uma maior organização interna por parte da polícia. Os demais entrevistados socorrem-se das limitações de que a polícia dispõe para avaliarem de forma positiva o desempenho da polícia no aeroporto. Para estes, o facto da polícia não dispor de grandes meios (materiais e humanos) para o exercício das suas funções constitui um fator essencial na avaliação do trabalho que a mesma exerce, neste sentido, as limitações servem de suporte para avaliar de forma positiva o trabalho que a UPA tem exercido no aeroporto Nuno Xavier Dias.

8.º Questão: Como avalia a segurança no aeroporto regional do Príncipe? Todos os entrevistados realçam a necessidade de uma maior atenção a questão de segurança no aeroporto regional do Príncipe. Intervenção no sentido de melhoramento das infraestruturas é a primeira das necessidades identificadas, para os entrevistados, o aeroporto regional deixa muito a desejar no que a questão de segurança diz respeito, para o Comandante Regional o número de efetivo policial existente na região é insuficiente para dar resposta a segurança pública na ilha e, ao mesmo tempo, garantir a segurança do aeroporto, neste sentido a segurança do aeroporto acaba por ficar para o segundo plano o que resulta numa segurança deficitária no aeroporto regional. Tendo em conta o que fora dito, os entrevistados avaliam de forma negativa a segurança aeroportuária na região autónoma do Príncipe, isto com exceção do INAC que, se socorre do facto de grau de risco e ameaça regional ser inferior ao da ilha de S. Tomé para avaliar de forma segura a segurança na região.

9.º Questão: Na sua opinião, julga relevante criar uma esquadra policial no aeroporto do Príncipe? Todos os entrevistados julgam pertinente a criação de uma esquadra policial no aeroporto da região, para o Comandante regional essa medida seria essencial para a segurança do aeroporto regional, até porque, nas condições atuais e, tendo em conta o tempo de resposta atual da polícia e a distância existente entre o aeroporto e o comando regional é impossível conferir maior segurança ao aeroporto. Ao nível do INAC, voltasse a questão do número de efetivo necessário, sendo que a criação da esquadra é vista como um meio eficaz de aumentar o número de efetivo e conferir maior segurança ao aeroporto, a ENASA por seu turno reconhece a necessidade dessa esquadra, contudo faz depender a criação da mesma a um melhoramento das condições de infraestrutura que servirá de acolhimento a nova esquadra policial. De uma forma geral, todos reconhecem a necessidade dessa esquadra

como forma da PNSTP conseguir dar resposta ao seu leque de atribuições no concernente a segurança aeroportuária.

10.º Questão: Como avalia o papel das empresas de segurança Privada na segurança aeroportuária de São Tomé e Príncipe? Ao nível nacional, os entrevistados referem que a segurança privada tem pouca intervenção na segurança aeroportuária, isto tendo em conta que os mesmo não prestam serviço diretamente em questões relacionadas com a segurança aeroportuária, antes a sua intervenção é de mera segurança as instalações das empresas privadas que operam no aeroporto, nomeadamente as companhias de viagem. Neste sentido, de acordo com os entrevistados as empresas de segurança privada não têm qualquer interferência em matéria de segurança aeroportuária, contudo, de acordo com o técnico da ENASA mesmo não tendo intervenção nessa matéria, antes de iniciarem o exercício das suas funções os seguranças são elucidados sobre as questões de segurança no aeroporto.

Apresentamos agora uma breve síntese das respostas dos entrevistados as questões contidas no guião das entrevistas (ver tabela 2).

Tabela 2:

Síntese dos resultados por questões

Como avalia o estado da Segurança aeroportuária em São Tomé e Príncipe?	Os entrevistados avaliam de forma negativa a segurança aeroportuária no país.
A segurança aeroportuária exige uma coordenação entre diversas instituições que nela tomam parte. Como avalia essa coordenação?	Apesar da existência de disposições legais para essa coordenação, na prática essa coordenação é quase que inexistente.
Considera a segurança aeroportuária relevante para segurança do país? Se sim, qual o seu impacto na segurança nacional?	Para os mesmos, a segurança aeroportuária é importante para a segurança do país e, a mesma tem um grande impacto na segurança nacional, isto tendo em conta a insularidade do país.
Quais os principais riscos que impelem sobre os aeroportos de STP? Como avalia o nível de respostas existentes para esses riscos e ameaças?	A esta pergunta os mesmo elencaram alguns riscos como o terrorismo, tráfico de drogas e de seres humanos, contudo reconhecem que face as características do país não recai sobre o mesmo grandes ameaças. Ainda assim reconhecem uma debilidade no que concerne ao nível de resposta.
Qual o papel da PNSTP no contexto da segurança aeroportuária?	Os entrevistados reconhecem que a PNSTP, enquanto única força de segurança tem um papel crucial na segurança aeroportuária.

Acredita que a PNSTP está preparada para participar no controlo de entrada e saída de pessoas e bens em STP?	Os mesmos consideram que a PNSTP não está preparada, havendo necessidades como a de formação.
Como avalia o papel desempenhado pela Polícia no aeroporto Nuno Xavier Dias?	Os entrevistados refugiam-se nas limitações da instituição para avaliar de forma positiva o papel da polícia, com exceção do INAC que avalia negativamente o trabalho da polícia no aeroporto.
Como avalia a segurança no aeroporto regional do Príncipe?	Os entrevistados avaliam de forma negativa e defendem uma intervenção urgente para melhorar a segurança do referido aeroporto.
Na sua opinião, julga relevante criar uma esquadra policial no aeroporto do Príncipe?	Todos os entrevistados são unânimes em reconhecer a pertinência e a necessidade de criação dessa esquadra.
Como avalia o papel das empresas de segurança privada na segurança aeroportuária?	Os entrevistados não conseguem avaliar a papel das mesmas, tendo em conta a parca intervenção das mesmas no aeroporto.

5.2. Resposta ao Problema de investigação

Inicialmente definimos que a nossa investigação tinha como pergunta de partida **qual o papel da Segurança aeroportuária na segurança nacional de São Tomé e Príncipe?** A pesquisa por nos desenvolvida bem como as respostas obtidas das nossas entrevistas permitem concluir que a segurança aeroportuária desempenha um papel crucial na segurança nacional de São Tomé e Príncipe. Enquanto Estado arquipelágico, vimos que o aeroporto constitui a principal porta de entrada em território nacional, neste sentido, a segurança aeroportuária desempenha um papel essencial na segurança nacional visto que muitas das ameaças ao país podem advir por via aérea.

Conclusão

Uma das preocupações que sempre acompanhou a humanidade é a segurança para levar a cabo ações essenciais para suprir as suas necessidades cada vez mais prementes. O sedentarismo e, conseqüentemente a edificação de várias nações conduziu a humanidade a sucessivos conflitos que, nada mais eram que a tentativa de busca de mais territórios como forma de expandir o seus ideias, situação que o Homem procurou resolver com a chamada “Paz de Vestefália” que, não só colocaram fim a chamada “Guerra dos cem anos”, mas também vieram definir os moldes das relações entre os Estados dando igualmente início as relações internacionais como hoje as concebemos.

Contudo, os sucessivos conflitos que surgiram *a posteriori* mostram que a segurança não é um dado adquirido havendo por isso a necessidade de envidar esforços para a adquirir. Com o fim da segunda guerra mundial e, na necessidade de uma paz douradora, foi criada a ONU que, enquanto novo sujeito das relações internacionais tem como principal missão trabalhar na paz entre os Estados. A queda do muro de Berlim em 1989, associado ao surgimento de novos fenômenos criminais como a internacionalização da criminalidade organizada e o terrorismo mostraram a necessidade de se repensar o sistema tradicional de segurança (baseado essencialmente na defesa militar) dos Estados, buscando uma nova forma de segurança que pudesse dar resposta as novas ameaças que os tempos modernos fizeram surgir.

A segurança nacional é hoje visto como a nova forma de se pensar a segurança dos Estados, uma vez que está é muito mais abrangente que o conceito tradicional, pensando e concebendo a segurança de uma nação numa ótica mais holística, estratégica e abrangente que combina e congrega pensamentos, e esforços da segurança interna (levada a cabo pelas FSS) e da segurança externa (desenvolvida pelas forças armadas) e garante uma segurança que leva em conta a forma tradicional de segurança e, as necessidades hodiernas de segurança.

Com o fenômeno da globalização, a massificação dos transportes aéreos que vieram “diluir” as fronteiras dos Estados e, essencialmente o terrorismo que teve como bandeira os acontecimentos de 11 de setembro de 2001, os Estados sentiram a necessidade de investir

mais na segurança das suas fronteiras aéreas, como forma de dar resposta as ameaças contra os aeroportos, os transportes aéreos e todo o meio envolvente dos mesmos. A segurança aérea é assim a vertente securitária que se ocupa da segurança do aeroporto (enquanto estrutura física), das aeronaves e de toda a população que por ela circula, garantindo assim uma segurança plena (seja do lado ar, seja do lado terra) a toda a estrutura da aviação civil.

Com esta investigação cujo tema é “A Segurança aeroportuária: sua relevância na segurança nacional de São Tomé e Príncipe” analisamos os moldes em que se encontra estruturada o “sistema de segurança aeroportuária” em São Tomé e Príncipe, identificando os seus principais autores e os moldes de participação e de contributo de cada um deles na segurança aeroportuária no país. E, porque São Tomé e Príncipe é um Estado arquipelágico aferimos igualmente a relevância que a segurança aeroportuária desempenha nesses países, visto que o aeroporto constitui a principal porta de entrada no território nacional.

Aferimos igualmente a importância que a Polícia Nacional desempenha na segurança aeroportuária do país, isto tendo em conta que a PNSTP é a única força de segurança presente no território nacional razão pela qual, a está são incumbidos diversas competências pelas leis nacionais, muitas delas inspiradas em legislações internacionais. Constatamos igualmente a necessidade de um maior investimento na PNSTP no sentido de melhor dotar esta força de segurança de meios essenciais para melhor a sua intervenção e nesta área, bem como um reforço na formação dos efetivos da mesma nesta matéria. A necessidade de criação de uma esquadra policial no aeroporto regional do Príncipe é outra conclusão a que chegamos com o nosso trabalho, isto porque está medida constituiria a melhor maneira de trabalhar a segurança do aeroporto daquela região que, cada vez tem ganhado uma relevância gritante no panorama turístico nacional e da sub-região africana.

Quanto as hipóteses que estabelecemos para o presente estudo, pudemos constatar ao longo da nossa investigação, mormente da parte teórica da mesma, a veracidade da nossa hipótese teórica – “a segurança aeroportuária contribui para a segurança nacional de São Tomé e Príncipe” – uma vez que, constatamos que a segurança aeroportuária desempenha um papel crucial na segurança nacional do país, isto em virtude do aeroporto constituir a principal porta de entrada no território nacional e, trabalhar a segurança no aeroporto constituir, acima de tudo, um trabalho na segurança do país. No que concerne a nossa hipótese prática – “a polícia nacional contribui para a segurança aeroportuária no aeroporto – confirmamos igualmente a sua veracidade visto que comprovamos a nível teórico e,

essencialmente por meio do trabalho de campo por nos desenvolvido que a PNSTP desempenha um papel crucial na segurança aeroportuária, isto em virtude desta constituir a única força de segurança a nível nacional e, da lei lhe reserva uma diversidade de funções que se revelam essenciais para o garante da segurança nos aeroportos nacionais.

Outro aspeto que julgamos essencial é a necessidade formação para todos o efetivo que participa da segurança aeroportuária, sejam eles afetos as forças de serviço de segurança, das forças armadas ou da ENASA, com necessidade de um plano de formação que, de forma periódica submetesse a formação os efetivos como forma de atualizar os procedimentos e preparar os mesmo para lidar com esses mesmos procedimentos.

Recomendações

Ao longo do nosso estudo constatamos diversas deficiências na segurança aeroportuária a nível nacional. Neste sentido e visando contribuir para melhorar o estado da segurança aeroportuária consideramos pertinente, desde logo uma descentralização da Unidade de Polícia Aeroportuária com a criação de uma esquadra de polícia aeroportuária na região autónoma do Príncipe pois como pudemos observar ao longo do nosso estudo é urgente a criação dessa esquadra com vista a uma melhoria da segurança prestada no aeroporto daquela parcela do território nacional.

Por outro lado, urge também um reforço de efetivos para a esquadra policial do aeroporto Nuno Xavier Dias como forma dessa mesma esquadra conseguir cumprir os desideratos que a lei a ela impõe. Ainda sobre a esquadra do aeroporto, é urgente uma formação específica na aérea de segurança aeroportuária para os efetivos que se encontram afetos aquela esquadra. É também pertinente que a esquadra deixe de atuar como uma esquadra genérica e comece a se ocupar efetivamente da segurança aeroportuária que, constitui o seu único objetivo.

Fora do escopo da polícia nacional é necessário uma formação específica para todos os efetivos dos serviços de segurança em matéria de segurança aeroportuária.

Urge, igualmente que o Estado invista um pouco mais na segurança no aeroporto, através da aquisição de equipamentos necessários para garantir um maior controlo de pessoas e bens dentro do aeroporto.

Referências Bibliográficas

Fontes Mediáticas

- Agência Lusa. (2023, outubro, 25). PSP está a preparar maior presença nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. *Diário de Notícias* <https://www.dnoticias.pt/2023/10/25/380562-ppsp-esta-a-preparar-maior-presenca-nas-areas-metropolitanas-de-lisboa-e-porto/>
- ICAO (2011) Anexo 17 da Convenção da Convenção Internacional da Aviação Civil. *Segurança: Salvaguarda da Aviação Civil Internacional contra Atos de Interferência Ilicita*. OACI. (Acedido a 24 de novembro de 2023). <https://www.caacl.org/Files/PortalReady/v000/downloads/anexo-17-emenda14-versao-pt-en-01jun15.pdf>
- INE. (2024). [Informações Estatísticas- Demografia]. [<http://ine.st/> Data de acesso 27/03/2024]
- Instituto Camões (2021). *Programa Estratégico de Cooperação Portugal-São Tomé e Príncipe*. https://www.instituto-camoes.pt/images/cooperacao/PEC_PT-STP_2021-2025.pdf
- Nascimento, A. (2012). Vetores políticos e operacionalização da segurança em África. *Nação e Defesa, N. 131 – 5.ª Série, pp. 11-26*.
- Neto, R. (2022, junho, 29). São Tomé e Príncipe e a China assinam acordo para ampliação e requalificação do aeroporto internacional de São Tomé. *STP-PRESS*. <https://www.stp-press.st/2022/06/29/sao-tome-e-principe-e-a-china-assinam-acordo-para-ampliacao-e-requalificacao-do-aeroporto-internacional-de-sao-tome/>
- Pinho, P. V. (2023). 80 anos da Segurança Aeroportuária. *Polícia Portuguesa, V Série. N.º 1, pp. 36-41*. PSP.
- SIC notícias. (2011, abril, 27). São Tomé e Príncipe: Governo assina acordo de concessão do porto e aeroporto à Sonangol. <https://sicnoticias.pt/Lusa/2011-04-27-sao-tome-e-principe-governo-assina-acordo-de-concessao-do-porto-e-aeroporto-a-sonangol>

- Veiga, A. (2016, maio, 24). INAC esclarece o caso da “Lista Negra”. *Telá Non*. <https://www.telanon.info/sociedade/2016/05/24/21913/inac-esclarece-o-caso-da-lista-negra/>
- Veiga, A. (2023, setembro, 28). Concurso: obras de reabilitação e modernização completa do aeroporto internacional de São Tomé e Príncipe. *Telá Non*. <https://www.telanon.info/anuncios/2023/09/28/41862/concurso-obras-de-reabilitacao-e-modernizacao-completa-do-aeroporto-internacional-de-stp/>
- Veiga, N. (2022, junho, 29). China vai financiar requalificação do aeroporto de São Tomé com mais de 95 milhões de euros. *Observador*. <https://observador.pt/2022/06/29/china-vai-financiar-requalificacao-do-aeroporto-de-sao-tome-com-mais-de-95-milhoes-de-euros/>

Legislação

- Decreto n.º 04/2018 do Governo da República Democrática de São Tomé e Príncipe. *Diário da República*, n.º 28/2018.
- Decreto-Lei n.º 21/2021, do Governo da República Democrática de São Tomé e Príncipe. *Diário da República*, Série I, n.º 65/2021.
- Decreto-Lei n.º 23/2021, do Governo da República Democrática de São Tomé e Príncipe. *Diário da República*, Série I, n.º 67/2021.
- Despacho n.º 18/MIRNMA-GM/2023 do Gabinete do Ministro das Infraestruturas, Recursos Naturais e Ambiente da República Democrática de São Tomé e Príncipe. *Diário da República*, Série II, n.º 62/2023
- Lei n.º 02/2019 da Assembleia Nacional. (2019). *Diário da República*: I Série, n.º 8.
- Lei n.º 1/2003 da Assembleia Nacional. (2003). *Diário da República*: n.º 2. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/sao117335POR.pdf>
- Lei n.º 16/2017 da Assembleia Nacional. (2017). *Diário da República*: n.º 147. https://www.rightofassembly.info/assets/downloads/Lei_16_2017-Lei-de-Seguran%C3%A7a-Interna.pdf

Obras Gerais e Específicas

- Alves, A. C. (2010). *Introdução à Segurança*. Guarda Nacional Republicana.
- Appolinário, F. (2006). *Metodologia da Ciência: Filosofia e prática da pesquisa*. Thomson.
- Buzan, B. & Hansen, L. (eds) (2007). *International Security*. Londrcs: SAGE.
- Canado, R. S. (2010). *O Terrorismo na Aviação Civil*. Chiado Editora.
- Clemente, J. P. (2000). *A polícia em Portugal*. ISCSP.
- Coutinho, C. P. (2019). *Metodologia de investigação em ciências sociais e humanas: teoria e prática* (2^a. ed.). Almedina.
- Dias, H. V. (2015). *Metamorfoses da polícia: Novos Paradigmas de segurança e liberdade* (1st ed.). Almedinas, S. A.
- Dias, H. V. (2023). *Teoria Geral de Segurança: A polícia como figura constitucional* (1st ed.). ICPOL.
- Duarte, F. M. P. (2015). *Sociedade de Risco*. In Gouveia, J. B. & Santos, S. (coor.) *Enciclopédia de Direito e Segurança*, pp. 451-453. Almedina.
- Duhamel, F., & Fortin, M. (1999). *Os estudos do tipo descritivo*. In M. Fortin (Ed.), *O processo de investigação: Da concepção à realização* (N. Salgueiro, Trans.) (161-172). Lusociência. (Original work published 1996).
- Fernandes, J. J. A. (2014). *Os Desafios de Segurança Contemporânea: Estado, Identidade e Multiculturalismo*. Artes Graficas, Lda.
- Guedes, A. M. (2015). *Segurança Externa*. In Gouveia, J. B. & Santos, S. (coor.) *Enciclopédia de Direito e Segurança*, pp. 411-418. Almedina.
- Guerra, L. F. J. A. (2016). *Clarificando o Conceito de Segurança*. *Politeia, Vol. 1 – Studia Varia*, pp. 119-132. ISCPSI.
- Hill, M. M. & Hill, A. (2015). *Investigação por questionário* (2. St ed.) Edições Sílabo.
- Lopes, A. J. F. (2011). *A Crise Financeira e a segurança nacional*. *Segurança e Defesa, N. 19*, pp. 21-27.

- Oliveira, J. F. (2015). *A Manutenção da ordem pública em democracia* (1st ed.). Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
- Quivy, R., & Compenhoudt, L. V. (1998). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (2nd ed.). Gradiva.
- Ribeiro, A. S. (2011). Segurança Nacional e Defesa Nacional: algumas divergências entre a doutrina e a prática. *Segurança e Defesa*, N. 19, pp. 40-49.
- Sacramento, M. (2013). *Metodologia Científica para Elaboração, Escrita e Apresentação de teses*. Universidade Lusíada Editora.
- Santo, P. E.. (2010). *Introdução à Metodologia das Ciências Sociais: Génese, fundamento e problemas*. Edições Sílabo
- Seibert, G. (2001). *Camaradas, clientes e compadres: Colonialismo, socialismo e democratização em São Tomé e Príncipe* (1st ed.). VEGA.
- Valente, M. M. G. (2013). *Segurança um topico juridico em construção*. Âncora Editora.

Teses e Dissertações

- Almeida, E. L. C. (2009). *A União Africana e a Emergência de Estados-Diretores no Continente Africano: O Caso de Angola*. (Tese de Doutoramento, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas). Repositório da Universidade Técnica de Lisboa. https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/13180/1/EugenioLCA Almeida_Tese_Doutoramento.pdf
- Carvalho, L. P. S. A. (2021). *Impacto do Transporte Aéreo no Desenvolvimento de Turismo Sustentavel em São Tomé e Príncipe: um estudo de caso*. (Dissertação de mestrado, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias). Repositório Científico Lusofona. https://recil.ensinolusofona.pt/bitstream/10437/12134/1/Lineyd_final_mai2021%20com%20j%C3%BAri.pdf
- Coelho, F. M. C. (2018). *A Segurança do Transporte aéreo pós 11 de Setembro e a aplicação do conceito de 'ponto de segurança único'*. (Dissertação de mestrado, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias). Repositório Científico Lusófona.

- (acedido a 23 de novembro de 2023).
https://recil.ensinulusofona.pt/bitstream/10437/9066/1/FINAL%20%20Disserta%C3%A7%C3%A3o_%20Fernando%20Coelho_28MAI20181.pdf
- Cordeiro, A. P. T. (2021). *Impacto da Esquadra na Criminalidade: A problemática da localização*. (Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna). Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal.
https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/37036/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o_%20-%20Andreia%20Cordeiro.pdf
- Cravid, J. P. L. G. (2015). *A Liderança como factor de motivação: Um Olhar à realidade da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe*. (Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna). Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal.
https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/15410/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o_Cravid1415.pdf
- Cruz, A.S.P. (2019). *100 anos de Poder Aéreo – A história da aviação militar*. Coleção “ARES”, 27. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
<https://museudoar.pt/conteudos/100anos.pdf>
- Cruz, E. N. M. V. (2019). *Renovação e Ampliação do Aeroporto Internacional de São Tomé e Príncipe*. (Dissertação de mestrado, Universidade da Beira Interior). Ubibliorum.
https://ubibliorum.ubi.pt/bitstream/10400.6/8645/1/6984_14799.pdf
- Furtado, E. A. L. (2020). *A Polícia Nacional de Cabo Verde e a Segurança Aeroportuária*. (Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna). Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal.
https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/32977/1/Tese_Emanuel.pdf
- Ginga, D. F. C. (2020). A Segurança nacional. Uma nova abordagem face ao terrorismo marítimo em África. In Janus.net, e-journal of international relations. Vol 11, nº2 DOI: <https://doi.org/10.26619/1647-7251.11.2.11>
- Lisboa, V. S. L. C. (2014). *Recrutamento e Seleção de Agentes para a Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe*. (Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna). Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal.
<https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/15392/1/DCORRIGIDA.pdf>

- Moço, L. M. S. (2019). *A Segurança da Aviação Civil em Portugal*. (Dissertação de mestrado, Universidade Nova de Lisboa). Repositório da Universidade Nova. (acedido a 24 de novembro de 2023). https://run.unl.pt/bitstream/10362/81818/4/Mo%C3%A7o_2019.pdf
- Neves, D. P. A. (2017). *A Segurança Interna em São Tomé e Príncipe: os desafios do século XXI*. (Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas). Repositório da Universidade técnica de Lisboa. <https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/14076/1/Seguran%C3%A7a%20Interna%20em%20S%C3%A3o%20Tom%C3%A9%20e%20Pr%C3%ADncipe.pdf>
- Santo, C. R. E. (2021). *Modernização e Expansão do Aeroporto Internacional de São Tomé e Príncipe: Impacto Socioeconomico, tendo em conta a sua localização geográfica*. (Dissertação de mestrado, Universidade Lusófona de Humanidade e Tecnologias). Repositório Científico Lusofona. <https://recil.ensinolusofona.pt/bitstream/10437/12142/1/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20CEDINEY%20DO%20ROS%C3%81RIO%20DO%20ESP%C3%8DRI TO%20SANTO%20COM%20J%C3%9ARI.pdf>
- Santos, D. J. H. (2023). *O Papel da PSP na Proteção de pontos sensíveis face à ameaça terrorista: o caso aeroproto Francisco Sá Carneiro*. (Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna). Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal. https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/45709/1/1.1%203537_Disserta%c3%a7%c3%a3o%20Mestrado_Diogo%20Santos.pdf
- Silva, T. N. (2017). *A Intervenção das Forças Armadas na Segurança Interna São-Tomense*. (Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna). Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal. <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/20024/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20Taylor%20Silva%20Corrigida.pdf>
- Valente, C. Z. T. (2021). *Os Desafios de Integração Regional na União Africana*. (Dissertação de mestrado, Universidade Autónoma de Lisboa). Repositório da Universidade Autónoma de Lisboa. <https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/5404/1/Disserta%c3%a7%c3%a3o%20Corrigida.pdf>

Will, C. P. D. (2023). *A Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe e a Segurança Privada: Contributos na Garantia da Segurança Interna*. (Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna).

Apendice

Apêndice I

Pedido de autorização ao Comandante Geral

Exmo. Senhor

Comandante Geral da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe

Superintendente Adulcino de Ceita Tavares Daniel

ABDULAY ALMEIDA DOS SANTOS NETO, Aspirante a Oficial de Polícia n.º. 32ST/800142, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia - Mestrado em Segurança Pública no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI) venho por esta via mui respeitosamente, requerer à V. Exa. o seguinte:

No âmbito da realização da Dissertação de mestrado e, tendo em conta as linhas gerais de orientação definidas pela Polícia Nacional, optamos por abordar a Temática da “**Segurança Aeroportuária: sua Relevância na Segurança Nacional de São Tomé e Príncipe**”, tendo como orientador o Professor Doutor Filipe Manuel Pathé Duarte.

De modo a garantir o caráter científico do trabalho e sua concretização prática torna-se necessário a aplicação de entrevistas. A ser assim, se manifesta a Vossa Excelência a intenção de entrevistar o Sr. Diretor do Departamento de Segurança Privada, Subintendente **Vanister Vila Nova**, a Sra. Comandante da Divisão Nacional de Trânsito, Subintendente **Sheila Nascimento**, o Sr. Diretor de Formação, Subintendente **João Pedro Cravid**, o Sr. Comandante Regional, Comissário **Doliver das Neves** e o Sr. Comandante da Unidade de Polícia Aeroportuária, Comissário **Edwilson Nazaré**.

O Aspirante ABDULAY ALMEIDA DOS SANTOS NETO compromete-se a manter a confidencialidade dos dados recolhidos fora do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, comprometendo-se ainda a cumprir de forma ética as regras relativas à realização da investigação científica.

Ciente da vossa elevada atenção, endereço antecipadamente as minhas cordiais saudações.

Lisboa e ISCPSI, 02 de maio de 2024.



Abdulay Almeida dos Santos Neto
Aspirante a Oficial de Polícia

Apendice II
Guião de Entrevista

Guião da Entrevista

No âmbito do trabalho de Dissertação de Mestrado em Segurança Pública, cujo o tema: “*Segurança Aeroportuária: Sua Relevância na Segurança Nacional de São Tomé e Príncipe*”, no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI), referente ao ano letivo 2023/2024, orientado pelo Professor Doutor Felipe Manuel Pathé Duarte, realizada pelo Aspirante a Oficial de Polícia Abdulay Almeida dos Santos Neto, pretende-se executar entrevistas no intuito de entender a forma como se desenvolve a segurança aeroportuária em São Tomé e Príncipe, procurando entender essencialmente a atuação da Polícia Nacional em matéria de segurança aeroportuária e o impacto desta na segurança nacional do País.

Neste contexto, agradecemos desde já toda atenção merecida do entrevistado.

NOME: _____

CARGO/FUNÇÃO: _____

DATA: ____/____/____

1. Como avalia o estado da segurança aeroportuária em São Tomé e Príncipe?
2. A segurança aeroportuária exige uma coordenação entre diversas instituições que nela tomam parte. Como avalia essa coordenação?
3. Considera a segurança aeroportuária relevante para a segurança do país? Se sim, qual o seu impacto na segurança nacional?
4. Na sua opinião, quais os principais riscos e ameaças que impelem sobre os aeroportos de São Tomé e Príncipe?
 - 4.1. Como avalia o nível de respostas existentes para esses riscos e ameaças?
5. Qual o papel da PNSTP no contexto da segurança aeroportuária?
6. Acredita que a PNSTP está preparada para participar no controlo de entrada e saída de pessoas e bens em STP?
7. Como avalia o papel desempenhado pela polícia no Aeroporto Nuno Xavier Dias?
8. Como avalia a segurança no aeroporto regional do Príncipe?

9. Na sua opinião, julga relevante criar uma esquadra policial no aeroporto do Príncipe?
10. Como avalia o papel das empresas de segurança Privada na segurança aeroportuária de São Tomé e Príncipe?

Lisboa e ISCP SI, 28 de fevereiro de 2024.



Abdulay Almeida dos Santos Neto
Aspirante a Oficial de Polícia

Anexos

Anexo I

Autorização de Sua Excelência o Comandante Geral

*Dep. SP. Ass. de Segurança de ST e PP
para os serviços de Segurança
2024/02/05*

**Exmo. Senhor
Comandante Geral da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe
Superintendente Adulcino de Ceita Tavares Daniel**

ABDULAY ALMEIDA DOS SANTOS NETO, Aspirante a Oficial de Polícia n.º 32ST/800142, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia - Mestrado em Segurança Pública no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI) venho por esta via mui respeitosamente, requerer à V. Exa. o seguinte:

No âmbito da realização da Dissertação de mestrado e, tendo em conta as linhas gerais de orientação definidas pela Polícia Nacional, optamos por abordar a Temática da “**Segurança Aeroportuária: sua Relevância na Segurança Nacional de São Tomé e Príncipe**”, tendo como orientador o Professor Doutor Filipe Manuel Pathé Duarte.

De modo a garantir o caráter científico do trabalho e sua concretização prática torna-se necessário a aplicação de entrevistas. A ser assim, se manifesta a Vossa Excelência a intenção de entrevistar o Sr. Diretor do Departamento de Segurança Privada, Subintendente **Vanister Vila Nova**, a Sra. Comandante da Divisão Nacional de Trânsito, Subintendente **Sheila Nascimento**, o Sr. Diretor de Formação, Subintendente **João Pedro Cravid**, o Sr. Comandante Regional, Comissário **Doliver das Neves** e o Sr. Comandante da Unidade de Polícia Aeroportuária, Comissário **Edwilson Nazaré**.

O Aspirante **ABDULAY ALMEIDA DOS SANTOS NETO** compromete-se a manter a confidencialidade dos dados recolhidos fora do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, comprometendo-se ainda a cumprir de forma ética as regras relativas à realização da investigação científica.

Ciente da vossa elevada atenção, endereço antecipadamente as minhas cordiais saudações.

Lisboa e ISCPSI, 28 de fevereiro de 2024.

Abdulay Neto

Abdulay Almeida dos Santos Neto
Aspirante a Oficial de Polícia

