

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



**SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA: INTERVENÇÃO POLICIAL COM
PASSAGEIROS DESORDEIROS EM AERONAVES NOS AEROPORTOS
NACIONAIS**

Estudo Teórico

Trabalho Individual Final

5.º Curso de Comando e Direção Policial

Autor: Leandro Manuel Barbosa de Andrade

Orientador: Intendente Daniel António de Sousa Magalhães

Lisboa, 20 de fevereiro de 2023



Resumo

A comunidade da aviação civil internacional e nacional tem sentido uma constante necessidade de criar e desenvolver normas e procedimentos robustos, procurando garantir a segurança deste meio de transporte cada vez mais utilizado no mundo. Os atentados a 11 de setembro de 2001 nos EUA vieram trazer uma mudança no paradigma da segurança ao nível do transporte aéreo, havendo necessidade de reforçar o nível securitário de todo o setor. O facto de surgirem cada vez mais situações de alteração de comportamentos a bordo de aeronaves levou à adoção de procedimentos/medidas extra que procurem assegurar ainda mais a ordem e a tranquilidade no interior das aeronaves. As ações policiais são executadas de acordo com as legislações em vigor em cada Estado-membro. A importância deste tema e a falta de estudos nesta área, incentivou a nossa pesquisa, direcionada para as causas e as formas de mitigar esses mesmos comportamentos. Concluímos que existem mais infrações não criminais do que criminais, sendo que se conclui também que muitas das situações são o resultado do agravamento de outras com menor relevância. A aplicação de sanções que funcionem como medidas mitigadoras e também preventivas destes mesmos comportamentos derivam, em parte, da decisão do Comandante da aeronave e da amplitude legal imposta por legislação existente. Os resultados atingidos indicam que existe uma necessidade de se adotarem medidas mais atuais.

Palavras-chave: Passageiros Desordeiros; Segurança Aeroportuária; Segurança da Aeronave.

Abstract

The international and national civil aviation community has always felt a need to create and develop strong standards and procedures, trying to ensure the security of this increasingly used means of transport in the world. The September 11, 2001 attacks in the USA brought a change in the paradigm of security in air transport, with the need to strengthen the security level of the entire sector. The fact that there are more and more situations of unruly passengers on board of the aircrafts led to the adoption of extra procedures/measures to try ensure the order and tranquility on board of the aircrafts. Police actions are carried out in accordance with the laws in force in each Member State. The importance of this theme and the lack of studies in this area, encouraged our research, directed towards the causes and ways to mitigate these same behaviors. We have concluded that there are more non criminal offenses than criminal offenses, but we have seen that many of them result from the aggravation of others of lesser relevance. The application of sanctions that work as mitigating measures and also preventive in the pursuit of these same behaviors derive, in part, from the decision of the Commander of the aircraft and the legal amplitude imposed by existing legislation. The results achieved indicate the need to adopt more current measures.

Keywords: Unruly Passengers; Airport Security; Aircraft Security.

Introdução

Portugal tem sido um dos grandes destinos de turismo internacional, sendo prova disso os inúmeros prémios consecutivos que temos recebido neste âmbito.

Analisando o número de passageiros registados em 2022 no nosso país, dados preliminares do Instituto Nacional de Estatística (INE), foram registados cerca de 56,8 milhões de passageiros (Neutel, 2023), que escolheram o nosso país para variados fins (turismo, laser, visitas a familiares, trabalho, etc.).

Contudo, este aumento exponencial de passageiros tem promovido maiores interações humanas entre os passageiros e as tripulações das aeronaves, dando origem a que, perante determinados comportamentos menos corretos por parte de alguns passageiros a bordo, a Polícia de Segurança Pública (PSP) tenha de intervir nas referidas aeronaves, por ser a única Força de Segurança com responsabilidade territorial nos aeroportos nacionais.

Tais comportamentos colocam em causa não só a segurança dos próprios passageiros desordeiros, como a segurança de todos aqueles que se encontram a bordo da aeronave e, em algumas situações, mesmo a daqueles que se encontram em terra.

Este trabalho enquadra-se no âmbito da segurança da aviação civil, sendo que nele nos propusemos a analisar todos os comportamentos incorretos, os motivos e as intervenções policiais face às ações praticadas por determinados cidadãos nas aeronaves, desenvolvendo um trabalho inovador, do qual não se conhece quaisquer outros trabalhos que analisem esta temática em concreto, área que consideramos muito atual e pertinente para a segurança nacional.

Neste sentido, levantamos as seguintes questões de investigação: i) Quais as principais motivações que originam a intervenção policial com passageiros desordeiros em aeronaves em território nacional?; ii) Será que os procedimentos policiais e legais poderiam ser revistos e/ou atualizados?; iii) Em que medida?.

Quanto à metodologia a adotar, a mesma consubstanciar-se-á num estudo teórico, no qual procuraremos que seja o mais fundamentado possível, através de pesquisa e análise de literatura científica, incluindo a legislação nacional, bem como indicação de diplomas e procedimentos internacionais existentes e em vigor sobre esta temática, bem como de muitos outros documentos e expediente policiais.

Posteriormente, o estudo desenvolver-se-á com a caracterização de diversos conceitos de violência nas aeronaves, com indicação de casos nacionais e internacionais

nos Órgãos de Comunicação Social (OCS), indicando ainda quais os procedimentos policiais e legais previstos para este tipo de situações, bem como analisaremos as principais causas que motivam a intervenção policial com passageiros em aeronaves em território nacional.

No final do nosso trabalho, tentaremos responder às questões de investigação propostas, dando especial enfoque à forma como os procedimentos policiais e/ou legais poderiam ser revistos e/ou atualizados, contribuindo para uma eventual melhoria da atuação policial.

Estado da Arte

Portugal na rota do turismo mundial

Portugal tem sido considerado um dos países mais seguros do mundo. Desde 2007 que o *Institute for Economics and Peace* (IEP) elabora estudos de análise em 150 países sobre o custo que o risco, fragilidade e violência causam a nível nacional e global, com o objetivo de compreender a perceção que o mundo tem sobre a paz, tentar mostrar que a paz é possível de alcançar, é positiva e que contribui para o bem-estar e desenvolvimento humano, permitindo criar uma mudança de paradigma e causar um impacto profundo na forma como o mundo deverá pensar sobre as questões de segurança, defesa, terrorismo e desenvolvimento global.(IEP, 2022)

Este tipo de investigação é utilizado por várias estruturas e organizações governamentais, não governamentais, intergovernamentais, académicas e outras. Anualmente é publicado um ranking, o *Global Peace Index*, cujo 4.º lugar do ranking mundial foi ocupado por Portugal (Portugal de norte a sul, 2022), facto que permite que este seja visto como um país seguro para se visitar ou mesmo viver. Portugal foi, novamente, distinguido com o prémio internacional da *Readers' Choice Awards 2021*, sendo considerado o melhor destino do mundo, pela prestigiada revista internacional de viagens *Condé Nast Travelers* (Revista Must, 2021) e que, pela 5ª vez consecutiva, fosse considerado o Melhor Destino Turístico da Europa, ganhando o prémio dos *World Travel Awards 2022*, na edição europeia de 2022.(Marques, 2022)

Este tipo de prémios, pela importância que têm, são a garantia do reconhecimento, a nível internacional, da excelência na qualidade do turismo nacional perante os seus pares, uma vez que o mesmo é atribuído pelos profissionais do setor do turismo mundial, podendo assim afirmar-se que se trata de um setor em franca

expansão, quer pela qualidade quer pela competitividade da indústria turística.(Marques, 2022)

Segundo o Secretário-Geral da *United Nations World Tourism Organization* (UNWTO), milhões de empregos por todo o mundo dependem de um turismo forte e próspero, independentemente dos níveis de desenvolvimento dos países.(Pololikashvili, s.d.)

O setor do turismo em Portugal tem um forte impacto na economia do país, contribuindo em 2021 com cerca de 8% do PIB, a que correspondem cerca de 16.8 mil milhões de euros, valores abaixo dos pretendidos, tendo em conta que nos encontramos em fase de ascensão face à situação pandémica da COVID-19. Importa referir que as áreas do turismo que mais contribuem para estes resultados são os serviços relacionados com a hotelaria (alojamentos, restauração e similares) e os transportes (sobretudo os aéreos e os serviços de alugueres de veículos).(Petronilho, 2022)

Já em 2022, o setor do turismo teve um crescimento das receitas de 15%, face a 2019. De acordo com o Conselho Estratégico para a Promoção Turística (CEPT), de forma a promover as marcas nacionais e regionais, bem como os diferentes destinos regionais, para o presente ano de 2023, serão prioridades estratégicas:

crescer na internacionalização das empresas e nas marcas turísticas, crescer em valor, crescer no interior e crescer na dupla transição, digital e climática, a que se junta, crescer nas qualificações. Sem prejuízo de uma visão nacional, é muito importante dar força às regiões na promoção turística regional, para que possam afirmar os seus ativos turísticos territoriais específicos.(CEPT, 2023)

A aposta no turismo, para o presente ano de 2023, mantendo os níveis de qualidade, de atratividade e competitividade turística, fará com que Portugal seja procurado por cada vez mais pessoas, originando um crescente movimento de turistas no nosso país.

Se fizermos uma pequena abordagem sobre o surgimento da aviação civil mundial e nacional, podemos afirmar que “Desde o final da 1ª Guerra Mundial que houve necessidade de regular a aviação civil.”(ANAC, 2022)

Contudo, foi no período da 2ª Guerra Mundial que surgiu um rápido desenvolvimento da tecnologia da aviação, fazendo com que no final deste período, por

volta de 1944, começasse a aumentar o número de viagens aéreas com passageiros e carga.(Nações Unidas, 2021)

Também em Portugal, com o desenvolvimento da aviação civil no pós-guerra, foi criado o Serviço de Segurança da Navegação Aérea que, antecipando este novo paradigma no transporte de passageiros, se dedicou à construção de novos e maiores aeroportos por todo o território português.(ANAC, 2022)

Jorge Abrantes, na sua dissertação de mestrado em Gestão Estratégica de Destinos Turísticos, faz referência que,

Debbage K. (2005) reconhece a importância do transporte aéreo para o desenvolvimento do turismo, em especial, numa escala internacional onde fatores como o tempo, custo e acessibilidade são preponderantes. É o elemento aglutinador entre a procura turística (origem) e a oferta turística (destino).(Abrantes, 2010, p. 26)

A segurança do transporte aéreo comercial e da aviação geral são relevantes por se tratar de um meio de deslocação rápido, cómodo e que contribui fortemente para uma aproximação social e cultural, bem como permite a existência de uma importante rede mundial de transportes, contribuindo assim para o forte crescimento económico de vários países, através da criação de infraestruturas, emprego, bem como promove inúmeras interações ao nível do comércio internacional e do turismo. Segundo o *Air Transport Action Group* (ATAG), em 2014, relativamente ao emprego e através dos diferentes prestadores de serviços ligados à aviação (as companhias aéreas; os prestadores de serviços de navegação aérea; os aeroportos; fabrico de aeronaves, sistemas e motores; pelos postos de trabalho indiretos, induzidos e relacionados com o turismo e que são apoiados pela aviação), este setor contribuiu para cerca de 62.7 milhões de postos de trabalho em todo o mundo. Já se olharmos ao impacto económico global (direto, indireto, induzido e ligado ao turismo), a indústria da aviação contribuiu para cerca de 3,5% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial em 2014. Contudo, importa salientar que não estão aqui contemplados os benefícios que este setor contribui ao nível do turismo e comércio local/doméstico.(Aviation, 2018)

Com a evolução da aviação civil internacional e o seu poderoso contributo para a melhoria das relações entre as nações e os povos, houve necessidade de regular o setor para que funcionasse de forma segura e ordenada. Numa perspetiva de mitigar possíveis

atritos entre os povos e preservar o bom relacionamento, entendimento e cooperação entre todos, de modo a salvaguardar a paz no mundo, os diferentes Governos subscreveram uma Convenção (Convenção de Chicago) cujos princípios e medidas se pautavam por estabelecer uma igualdade de exploração de oportunidades dos serviços internacionais de transportes aéreos de forma eficaz e económica, momento onde se estabeleceu e criou a *International Civil Aviation Organization (ICAO)*.(Diário do Governo, 1948)

A procura deste meio de transporte por milhões de passageiros anualmente, obriga a que, diariamente, seja dada uma especial atenção à segurança em todos os setores da aviação civil ao nível nacional e internacional.

A importância de garantir a segurança de todos quanto fazem uso das infraestruturas aeroportuárias, das aeronaves, dos equipamentos de navegação aérea e tudo o que a este setor está associado, levou à implementação de uma panóplia de regras para que, efetivamente, essa segurança fosse conseguida.

Diariamente, as diferentes autoridades policiais em todo o mundo utilizam todos os recursos materiais, humanos e tecnológicos ao seu dispor para garantir, dentro das suas possibilidades e competências, a segurança tão almejada e constantemente desafiada.

Se a variedade de equipamentos de segurança implementados nas infraestruturas aeroportuárias (nos aeroportos) ao nível mundial permitem, de certa forma, mitigar a tentativa de cometimentos de práticas ilícitas contra a aviação, o nosso trabalho irá apenas versar sobre eventuais comportamentos adotados pelos passageiros que coloquem em risco a segurança a bordo de aeronaves. Este assunto é de tal forma importante que já em 1963, através da Convenção de Tóquio, foi debatido ao nível internacional.

Em Portugal, foi aprovado e ratificado o Acordo relativo às infrações e a certos outros atos cometidos a bordo de aeronaves, através do Decreto-Lei 45904, de 5 de setembro de 1964, assinado em Tóquio a 14 de setembro de 1963 e designado por Convenção de Tóquio.

Considerando que, em Portugal, a segurança nos aeroportos nacionais é competência exclusiva da Polícia de Segurança Pública (artigo 32.º do DL 142/2019, de 19SET), e sabendo que por diversas vezes somos chamados a agir sobre situações ocorridas a bordo de aeronaves por comportamentos inadequados adotados por passageiros, consideramos assim ser muito relevante efetuar uma análise a este assunto,

contribuindo certamente para uma melhor compreensão deste fenómeno, do qual não existe quaisquer estudos.

Segurança da Aviação Civil

Enquadramento

A segurança da aviação civil consiste na adoção de um conjunto de regras/medidas de segurança por forma a prevenir a prática de atos maliciosos contra aeronaves, passageiros e tripulações. O seu objetivo é impedir a prática de atos de interferência ilícita, através da garantia de que objetos perigosos, como armas e explosivos, não serão transportados para o interior de uma aeronave. No entanto, as políticas de segurança a adotar não são estanques, estão em constante atualização, tendo em conta as possíveis evoluções do risco, ameaças, bem como as mudanças tecnológicas.(Debyser, 2022)

Importa definir que atos de interferência ilícita é “qualquer ato, tentativa ou omissão que coloque em perigo a segurança de uma aeronave, aeroporto, instalação de navegação aérea, tripulante, passageiro e bens ou pessoas em terra”, conforme consta no Artigo 3º, alínea g), do Decreto-Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro.

Ao nível da aviação civil, a segurança divide-se em duas categorias, designadas por segurança na vertente *safety* e segurança na vertente *security*. Segundo Heinz Wipf, estes dois conceitos têm-se mantido tradicionalmente separados, uma vez que a própria ICAO os definiu de forma diferente, estando até previstos em anexos diferentes (*Security* no Anexo 17 e *Safety* no Anexo 19) à própria Convenção de Chicago. Nestes documentos, segurança na sua vertente *safety* está definida como sendo “o estado em que os riscos associados às atividades de aviação, relacionados com, ou em apoio direto à operação de aeronaves, são reduzidos e controlados até um nível aceitável”, enquanto que na vertente *security* se refere a “salvaguardar a aviação civil contra atos de interferência ilegal”.(Wipf, 2020)

Para a ANAC a vertente *security* revela-se de enorme complexidade, uma vez que se prende com a prevenção e repressão da prática de atos de interferência ilícita, para salvaguardar e proteger as pessoas e bens de eventuais situações de risco e ameaças à segurança. Para tal exige o estrito e contínuo cumprimento das normas legais e das boas práticas de segurança por parte de todos os envolvidos no setor da aviação civil.(ANAC, 2023)

Para o nosso trabalho e tendo em conta que se trata de atos ou comportamentos inadequados adotados pelos passageiros a bordo de aeronaves, durante o voo, vamos particularizar a nossa atenção na segurança da aeronave. Assim, podemos afirmar que, relativamente à segurança da aeronave, esta aplica-se em três momentos distintos. No solo e antes da partida, no ar e durante o voo e, no solo e após a chegada.

Conforme consta no Ponto 3.1 e 3.2 do anexo, referido no Artigo 4º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008 e que dele faz parte integrante, “1. Antes da partida, as aeronaves devem ser submetidas a um controlo ou a uma verificação de segurança para garantir a inexistência de artigos proibidos a bordo” e “2. Todas as aeronaves devem ser protegidas contra interferências não autorizadas”.

No solo e antes da partida, deverá ser realizado um controlo de segurança. De acordo com o n.º 29 do Artigo 3º, do Regulamento (CE) n.º 300/2008, “controlo de segurança da aeronave é a inspeção das partes interiores da aeronave a que os passageiros possam ter tido acesso, incluindo a inspeção do porão, destinada a detetar artigos proibidos e interferências ilícitas na aeronave”. Contudo, no solo e após a chegada, deverá ser realizada uma verificação de segurança. De acordo com o n.º 30 do Artigo 3º, do Regulamento (CE) n.º 300/2008, “verificação de segurança da aeronave é a inspeção do interior e das zonas exteriores acessíveis da aeronave destinada a detetar artigos proibidos e interferências ilícitas que ponham em causa a segurança da aeronave”.

No ar a situação já se poderá tornar mais complicada. Importa referir que, mesmo que a segurança antes da partida tenha funcionado e que nenhum passageiro tenha acedido ao interior de uma aeronave com artigos proibidos e mesmo que não exista ou recaia qualquer ameaça sobre o voo, a simples alteração de comportamentos a bordo, independentemente da razão/motivo, poderá causar risco à segurança da aeronave e de todos os que se encontram a bordo, bem como dos que se encontram em terra.

O aumento significativo de sequestro de aeronaves durante a década de 60 levou a que em 1970, através de uma Convenção (designada por Convenção de Haia), fossem discutidas questões para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, por este tipo de atos ilícitos comprometerem gravemente a segurança das pessoas e dos bens, bem como abalar a confiança mundial dos povos na segurança da aviação civil. O presente diploma foi ratificado em Portugal através do Decreto n.º 386/72, de 12 de outubro. Como forma

de tentar contornar este comportamento, no Artigo 1º do mesmo diploma, criminalizou-se a ação de quem ilicitamente, a bordo de aeronave em voo e com o emprego de meios violentos ou intimidação, se apodere, tente ou exerça controlo de uma aeronave, bem como os seus cúmplices. O Artigo 3º, define o momento em que “uma aeronave é considerada como estando em voo a partir do momento em que, terminado o embarque, tenham sido fechadas todas as portas exteriores até ao momento em que uma dessas portas seja aberta para o desembarque”.(Convenção de Haia, 1972)

Com os atentados de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos da América, perpetrados com a utilização de aeronaves comerciais, foram reveladas fragilidades que marcaram o mundo e levaram a uma mudança no paradigma na segurança da aviação civil, com regulamentação europeia de aplicação direta a Portugal. Assim, a segurança do transporte aéreo foi completamente reestruturada, originando uma reformulação da segurança aeroportuária praticada nos aeroportos nacionais.

Ainda nesta fase, em setembro de 2001, foi realizada uma sessão da Assembleia da ICAO, resultando na aprovação da Resolução A33-1, contendo uma Declaração sobre a utilização indevida de aeronaves civis como armas de destruição e outros atos terroristas envolvendo a aviação civil.(Coelho, 2018, p. 78)

Aquando da criação da ICAO foram adotadas um conjunto recomendações, designadas por *Standards and Recommended Practices* (SARP's), sob a forma de Anexos à Convenção de Chicago (atualmente são 19) e cada um diz respeito a uma área específica do sistema da aviação civil.(Coelho, 2018, p. 20)

Após a criação de regras de aplicação ao nível internacional, houve também interesse em criar um organismo europeu que se debruçasse sobre os assuntos do transporte aéreo ao nível inter-europeu. Foi então criada a *European Civil Aviation Conference* (ECAC) com funções meramente de carácter consultivo e em estreita colaboração com a ICAO. De todo o trabalho produzido pela ECAC, foi desenvolvido um documento - Documento 30 - dividido em duas partes, 1ª Facilitação e 2ª Segurança, e que serviu para a criação da primeira regulamentação da União Europeia sobre segurança da aviação civil, o Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil. Este documento, também conhecido por regulamento-quadro, foi sujeito a variadas alterações até que, em 2008, por forma a “simplificar, harmonizar e clarificar as regras de segurança”, foi aprovado o “Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de março

de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o anterior Regulamento (CE) n.º 2320/2002”.(Coelho, 2018, pp. 57-63)

A cada regulamento-quadro está subjacente um regulamento de execução. Com a aprovação do último regulamento-quadro foi adotado o atual Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015, onde constam as medidas de execução das normas de base comuns para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita que comprometam a segurança da aviação civil, revogando o anterior. É neste documento, mais precisamente no anexo ao próprio regulamento, que consta a lista de artigos proibidos aos passageiros e na bagagem de cabina - Apêndice 4-C.

Relativamente a comportamentos que, embora menos gravosos, poderão colocar em risco a segurança do voo e dos passageiros, houve necessidade de, através do Protocolo que altera a Convenção Referente às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinado em Montreal, a 4 de abril de 2014 e designado por Protocolo de Montreal, discutirem alterações à Convenção de Tóquio de 1963. O referido diploma foi aprovado através da Resolução da Assembleia da República n.º 216/2017, de 19 de julho.

Salientamos que o supramencionado Protocolo de Montreal foi um dos mais relevantes na temática em apreço, pois veio abordar toda uma escalada na agressividade e frequência de comportamentos indisciplinados que haviam colocado em risco a segurança de aeronaves, pessoas e bens, bem como a ordem e disciplina a bordo. Teve como objetivo criar mecanismos comuns para conter este tipo de comportamentos e restabelecer a boa ordem e disciplina a bordo das aeronaves.(Protocolo de Montreal, 2014)

Regulamentação Nacional

Quanto ao cenário nacional, o regulamento-quadro impõe o desenvolvimento e implementação de um Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), para cada Estado-Membro, bem como a designação de uma autoridade com a responsabilidade pela regulação, coordenação e supervisão da aplicação do seu PNSAC.(Coelho, 2018, p. 65)

No cumprimento da imposição prevista, designou-se a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), enquanto autoridade nacional responsável pela regulação, coordenação e supervisão do setor da aviação civil em Portugal que, através da

Deliberação n.º 248/DB/2003, do Conselho de Ministros de 23 de dezembro de 2003, fez aprovar o PNSAC, com as normas de cumprimento obrigatórias a aplicar a todo o território nacional, com a classificação de “CONFIDENCIAL” e recentemente revogado pelo Decreto-Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro, com o objetivo de acompanhar as mais recentes atualizações da legislação europeia e que se tornou de consulta pública.

Para efeitos de prevenção e repressão de atos ilícitos praticados a bordo de aeronaves civis, em voos comerciais, por passageiros desordeiros, foi criado o Decreto-Lei n.º 254/2003, de 18 de outubro. O preâmbulo do citado diploma, define passageiros desordeiros como sendo quaisquer passageiros que “não respeitam as regras de conduta estabelecidas ou que não seguem as instruções dos membros da tripulação, perturbando a boa ordem e a disciplina a bordo e afetando assim a segurança do transporte aéreo”.

Nesta medida, o presente decreto-lei procede à aplicação no espaço das leis penal e contraordenacional relativamente aos atos praticados a bordo de qualquer aeronave, independentemente do local onde tenha a sua sede e de onde esteja a sobrevoar, desde que o próximo local de aterragem seja em território português e o seu comandante entregue o presumível autor às autoridades nacionais competentes. Destacamos que a aplicação do presente diploma está limitada às infrações nele previstas. As penas aplicáveis aos crimes previstos no presente diploma são as já tipificadas no Código Penal, agravadas de um terço dos seus limites mínimos e máximos, limitados aos máximos previstos (25 anos de prisão ou 900 dias de multa). Quanto às sanções tipificadas como contraordenação, as mesmas limitam-se a situações específicas, como é o caso da “utilização, a bordo de uma aeronave civil em voo comercial, de telemóvel ou qualquer outro mecanismo eletrónico, bem como fumar, quando tal seja proibido”.

O referido diploma contempla, através do seu Artigo 4.º, o agravamento de um terço as penas dos: i) crimes contra a vida; ii) crimes contra a integridade física; iii) crimes contra a liberdade pessoal; iv) crimes contra a liberdade e autodeterminação sexual; v) crimes contra a honra; vi) crimes contra a propriedade. Estabelecendo ainda como crime a desobediência à ordem ou instrução legítima destinada a garantir a segurança, a boa ordem e disciplina a bordo, dada pelo comandante da aeronave ou por qualquer membro da tripulação em seu nome (pena até 2 anos de prisão ou até 240 dias de multa). Por último, a tipificação como crime a simples difusão de informações falsas sobre o voo, quando tal provoque alarme ou inquietação entre os passageiros (pena até 1 ano de prisão ou até 120 dias de multa).

Ao nível contraordenacional, o mesmo diploma é explícito nas situações relacionadas com o consumo de álcool (alíneas a) e b) do Artigo 5º), fumar a bordo e utilizar telemóvel ou outro aparelho eletrónico, quando proibido (alíneas c) e d) do Artigo 5º).

No que diz respeito à atuação policial no âmbito dos passageiros desordeiros é fundamental compreender que, conforme consta da alínea b) do Artigo 3º do Decreto-Lei em referência, “A bordo de aeronave civil registada noutra Estado, em voo comercial fora do espaço aéreo nacional, se o local de aterragem seguinte for em território português e o comandante da aeronave entregar o presumível infrator às autoridades portuguesas competentes”. Ora é perfeitamente visível a intenção do legislador em querer que seja o Comandante da Aeronave a entregar o presumível autor dos atos às autoridades de polícia, tendo em conta as suas responsabilidades e competências.

Tais poderes, responsabilidades e competências encontram-se previstas em todo o Decreto-Lei n.º 71/1984, de 27 de fevereiro de 1984, designado por Estatuto do Comandante de Aeronave. O n.º 1 do Artigo 4º refere que “(...) o Comandante é a autoridade máxima a bordo, sendo responsável pela aeronave, tripulação, passageiros, carga e correio”. Compete às autoridades prestar todo o apoio ao Comandante, sempre que sejam solicitadas de forma a garantir a segurança e repor a ordem e disciplina a bordo (n.º 2, Artigo 3º do mesmo diploma).

Perspetivas

O transporte aéreo como um meio de transporte para todos

Devido ao surgimento de companhias aéreas *low cost* registou-se um crescimento súbito da procura deste tipo de meio de transporte, uma vez que estas companhias operam a baixo custo, resultando numa oportunidade para um conjunto de passageiros muito sensíveis ao preço e que normalmente não utilizariam o transporte aéreo para realizarem as suas viagens, optando por outros meios de transporte. (Lourenço, 2008, p. 57)

Contudo, sabemos que a pandemia da COVID-19 terá criado algum impacto negativo nos cidadãos e nos seus comportamentos, tendo até sido desenvolvido um estudo observacional sobre este tema pelo Departamento de Promoção da Saúde e Prevenção de Doenças Não Transmissíveis do Instituto Nacional de Saúde Doutor Ricardo Jorge, em colaboração com o Instituto de Saúde Ambiental da Faculdade de

Medicina da Universidade de Lisboa e com a Sociedade Portuguesa de Psiquiatria e Saúde Mental, cujos resultados apurados se manifestaram em: 33.7% sofrimento psicológico; 27.0% ansiedade moderada ou grave; 26.5% stress pós-traumático; 26.4% depressão moderada a grave; e 25.2% *burnout*, (*Impacto da COVID-19 na saúde mental*, 2022). Estes resultados permitem deduzir que estes passageiros, quando sujeitos a pequenas contrariedades, poderão responder com atitudes injustificáveis. Por outro lado, nos OCS surgem notícias da prática de atos inadequados, que são cometidos a bordo de aeronaves e que colocam em risco a segurança da aviação civil e de todos aqueles que usufruem de tal transporte aéreo. Disso são exemplo as várias notícias avançadas pelos OCS relativamente a comportamentos desordeiros a bordo de aeronaves, de diferentes tipos de gravidade, para quem se encontra indiretamente envolvido na situação (os demais passageiros), são momentos de elevada carga emocional.

Alguns exemplos de comportamentos desordeiros na aviação civil nacional

Iremos de seguida apresentar alguns exemplos de comportamentos de cidadãos desordeiros em aeronaves, resolvidas pela PSP em território nacional (força de segurança com competência exclusiva da segurança aeroportuária em todos os aeroportos nacionais), os quais são o resultado de várias pesquisas efetuadas pelo autor em diversas fontes abertas:

Exemplo 1: um passageiro que mordeu outros passageiros e agrediu membros de uma tripulação, obrigando o voo a divergir para outro aeroporto (Aeroporto de Las Palmas) que não o do destino final (Lisboa). Com este comportamento, todos os passageiros daquele voo viram a sua chegada a Lisboa atrasada, causando prejuízos substanciais a outros passageiros com ligação em Lisboa. Uma vez que o atraso se deveu a um comportamento desordeiro, a companhia aérea ficou isenta de pagar indemnização pelos prejuízos resultantes da situação causada a bordo.(Group, 2020)

Exemplo 2: um passageiro adotou um comportamento agressivo a bordo e ofendeu os membros da tripulação. Aquando da intervenção policial, o passageiro desordeiro não reagiu corretamente à ordem para abandonar a aeronave, tendo agredido o polícia que careceu de receber tratamento hospitalar.(Correio da Manhã, 2020)

Exemplo 3: duas passageiras, que se encontravam embriagadas, causaram distúrbios a bordo, tendo agredido vários passageiros e membros da tripulação. Devido à inconstância na segurança do voo, o Comandante optou por divergir para Lisboa, culminando com a detenção dessas duas passageiras que, para além das agressões a que

foram sujeitos os demais passageiros e tripulantes, os restantes passageiros ficaram muito assustados, tendo este voo chegado com um atraso de cerca de 3 horas ao seu destino final que era a Madeira.(Correio da Manhã, 2022)

Exemplo 4: um passageiro, estrangeiro, supostamente em “jeito de brincadeira”, proferiu uma ameaça de bomba a bordo do voo, proferindo as seguintes palavras “veja lá se eu tenho aí uma bomba no saco”, quando se preparava para partir para a Turquia, originando o acionamento das medidas de segurança para aquele tipo de ameaças. Foram acionadas as medidas de contingência e acionados os procedimentos de segurança aplicáveis. Após todos os formalismos terem sido efetuados, não foi confirmada a ameaça, tendo sido efetuadas novas operações de embarque e o voo acabou por se realizar cerca de 4 horas depois. O passageiro foi detido e presente a tribunal.(Almeida, 2022)

Como verificamos, estas são apenas algumas das situações ocorridas nas aeronaves em território nacional, pelo que realçamos uma vez mais o caráter inovador e pertinente deste trabalho, o qual analisa todas as ocorrências em todos os aeroportos nacionais, durante todo o ano de 2022.

Enquadramento das ações ilícitas dos comportamentos desordeiros em Portugal

Estes tipos de ações estão sujeitos às leis penal e contraordenacional plasmadas no Decreto-Lei 254/2003, de 18 de outubro, já citado. Para a ANAC, um passageiro desordeiro é aquele cujo “comportamento pode colocar em perigo a segurança de uma aeronave”. Podemos verificar que não existe nenhuma característica que possa indiciar que determinado cidadão poderá tornar-se num passageiro desordeiro.

Por outro lado, não devemos confundir o conceito de passageiro desordeiro com o conceito de passageiros potencialmente causadores de distúrbios, pois estes últimos são apenas aqueles que pela sua condição poderão, a qualquer momento, adotar comportamentos que coloquem em causa a segurança da aeronave e de todos os seus utilizadores, sendo estes distintos dos passageiros desordeiros.

A PSP, ao nível das suas áreas de atuação, tem a competência especial de “no âmbito da Segurança Aeroportuária, adotar medidas de prevenção e repressão dos atos ilícitos contra a aviação civil”,(PSP, s.d.). Assim sendo, também é possível confirmar que são os polícias das Divisões de Segurança Aeroportuária (DSA) que são acionados pelos Comandantes das aeronaves onde se registam situações com passageiros desordeiros.

O Decreto-Lei n.º 71/84, no seu Artigo 4º, n.º1, refere que o Comandante é a autoridade máxima a bordo, sendo responsável pelos passageiros. De acordo com o preâmbulo do Decreto-Lei n.º 254/2003, compete ao Comandante entregar o infrator às autoridades portuguesas. O Decreto-Lei n.º 78/87, de 17 de fevereiro, pela sua mais recente alteração prevista na Lei n.º 13/22, de 1 de agosto, aprova o Código de Processo Penal (CPP), no seu Artigo 255º, relativamente à detenção em flagrante delito, refere que “qualquer pessoa pode proceder à detenção” (n.º 1, Al. b)) e entrega imediatamente o detido às autoridades, que redigem auto sumário da entrega (n.º 2) e o conduzem ao Tribunal competente (Artigo 259º).

Conforme previsto no Artigo 381º, n.º 1, al. b) do CPP, “Quando a detenção tiver sido efetuada por outra pessoa e, num prazo que não exceda duas horas, o detido tenha sido entregue a uma autoridade judiciária ou entidade policial, tendo esta redigido auto sumário da entrega”, haverá lugar a julgamento “em processo sumário os detidos em flagrante delito, nos termos dos artigos 255.º e 256.º, por crime punível com pena de prisão cujo limite máximo não seja superior a 5 anos”. O Artigo 383º, n.º 1, refere que “entidade policial que tiver procedido à detenção notifica verbalmente, no próprio ato, as testemunhas presentes e o ofendido para comparecerem perante o Ministério Público junto do tribunal competente para o julgamento”. Contudo, o n.º 2 do Artigo 382º, indica que o Ministério Público, se julgar conveniente, “depois de o interrogar sumariamente, apresenta-o imediatamente, ou no mais curto prazo possível, ao tribunal competente para julgamento”. Ora, assim que o passageiro é entregue às autoridades, o Comandante da aeronave passa a ser a testemunha fundamental no caso de haver “contradição entre as suas declarações e a diligência se afigurar útil à descoberta da verdade” (n.º 1 do Artigo 146º).

Aquando da entrega sob detenção do infrator às autoridades, por parte do Comandante da aeronave, deverá entregar também um relatório onde constem dados essenciais sobre a ocorrência, dando cumprimento ao n.º 3, do Artigo 9º da Convenção de Tóquio, bem como consta do *Manual on the Investigation of Cabin Safety Aspects in Accidents and Incidents* (Doc 10062 da ICAO).

Para que pudéssemos atingir os objetivos propostos neste trabalho, foi efetuado o levantamento exaustivo de todo o expediente elaborado nas ocorrências com passageiros desordeiros nos aeroportos nacionais durante todo o ano de 2022, sendo que tais dados foram fornecidos pelas DSA, com autorização da Direção Nacional da PSP (DNPSP), para utilização dos mesmos no presente trabalho.

Pelo exposto, os resultados apurados da nossa análise são os seguintes (apresentados na tabela 1):

Tabela 1

Total de ocorrências com passageiros desordeiros - ano de 2022 - Portugal

Motivo/situação principal	Enquadramento		Aeroportos	Detenções	Voos divergidos
	Crime	ANCO			
Desobediência às indicações da tripulação	2	3	9		6
Distúrbios/desentendimentos a bordo	2	1	4		2
Injúrias à tripulação	1	1	1		
Ameaça de Bomba	1		1	1	
Passageiros desordeiros	4		31	3	1
Fumar a bordo		78	78		1
Consumo de álcool ou estar sob efeito de álcool	5	47	73		7
Não uso de máscara quando obrigatório		1	1		
Uso de telemóvel quando proibido		1	1		
Total de ocorrências nos aeroportos nacionais	15	132	199	4	17

Tabela 1: Total de ocorrências com passageiros desordeiros nos aeroportos nacionais

Da análise da tabela supra concluímos o seguinte:

Antes de mais, num total de **199 ocorrências**, é notório que se verificam muitas mais situações contraordenacionais, em detrimento de situações criminais (7.5% de crimes e 66% de contraordenações).

Não obstante, nas **ocorrências contraordenacionais**, destacam-se as ocorrências de fumar a bordo (quando tal é proibido), correspondendo a **59% (78) do total das ocorrências** registadas. Segue-se o consumo de bebidas alcoólicas ou estar sob o efeito do álcool ou outras substâncias e nesse estado comprometer a segurança a bordo, com **35.5% (47) do total das ocorrências**. Com resultados menos significativos, registaram-se a desobediência às indicações da tripulação por questões relacionadas pelo consumo de álcool com **2% (3) do total das ocorrências** e, por fim, o não uso de máscara proteção facial quando obrigatório, o uso indevido de telemóvel (quando proibido) e ainda uma situação de injúrias a membro da tripulação seguida de desentendimento com passageiro por questões relacionadas com fumar a bordo. A punição para este tipo de ações encontra-se plasmada no Artigo 9º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, contudo compete à ANAC instaurar e instruir os processos de contraordenação, conforme previsto no Artigo 7º, n.º1, do Decreto-Lei n.º 254/2003.

Importa referir que relativamente a **crimes**, o mais registado foi o crime de alteração da ordem a bordo, devido ao consumo de álcool ou estar sob a influência de álcool ou outras substâncias, com **33% (5) do total das ocorrências**. De seguida

registaram-se os comportamentos agressivos relacionados com desentendimentos entre passageiros, com membros da tripulação ou comportamentos inadequados durante o voo **26.5% (4) do total das ocorrências**. Em igual número temos a desobediência às indicações da tripulação, situações de desordem/distúrbios a bordo (**13% (2) do total das ocorrências**), bem como injúrias a membros da tripulação e ameaça de bomba, com apenas uma ocorrência.

De todas as situações registadas, apenas **26.5% (4) do total das ocorrências criminais** resultou na detenção dos seus autores: duas entregas sob detenção por parte do Comandante da Aeronave e duas por resistência e coação sobre agente da autoridade, aquando da intervenção policial.

Quanto a voos divergidos, concluímos que ocorreram **8.5% (17) do total das ocorrências**.

Foi possível apurar que muitas mais ocorrências não resultaram em detenção de passageiros desordeiros devido ao facto dos Comandantes das aeronaves não o desejarem, especialmente aquando da notificação verbal pelos polícias para a comparência em tribunal, recuando assim na sua decisão de entrega sob detenção, solicitando apenas a colaboração na retirada/extração do passageiro que se apresenta como foco de instabilidade do voo. Esta situação está contemplada no ponto 1.6 do *Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers* (Doc 10117 da ICAO). A razão de os mesmos não manterem a entrega sob detenção, consideramos prender-se com o transtorno que acarreta para os demais passageiros (no caso de voo divergido) e até mesmo para os próprios, uma vez que a possível demora pelo normal decurso das diligências processuais implicariam não voltar a viajar durante um determinado período de tempo, até estar a situação resolvida em Tribunal.

Tabela 2

Total de ocorrências com passageiros desordeiros - ano de 2022 - Portugal

Motivo/situação principal	Companhias low cost	Companhias full service
Desobediência às indicações da tripulação	8	1
Distúrbios/desentendimentos a bordo	4	
Injúrias à tripulação	1	
Ameaça de Bomba		1
Passageiros desordeiros	14	17
Fumar a bordo	69	9
Consumo de álcool ou estar sob efeito de álcool	55	18
Não uso de máscara quando obrigatório		1
Uso de telemóvel quando proibido	1	
Total de ocorrências por tipos de companhias aéreas	152	47

Tabela 2: Total de ocorrências com passageiros desordeiros nas companhias aéreas

Da análise da tabela 2, num total de 199 ocorrências, concluímos que a grande maioria ocorre com companhias *low cost*, representando **76% (152) do total das ocorrências** e que apenas **23.5% (47)** em companhias *full service*.

Atuação policial em casos de comportamentos desordeiros

As atuações policiais nos casos de contraordenação prendem-se com a identificação do infrator e elaboração do competente Auto de Notícia por Contraordenação (ANCO), ao abrigo do constante no Decreto-Lei n.º 10/2004, remetendo tal expediente para a entidade competente, a ANAC, para instruir e instaurar competente processo, nos termos legais.

Relativamente às questões criminais, estas revestem-se de natureza particular, semi-pública ou pública, de acordo com o CPP.

Nas questões particulares não ocorrerá detenção, apenas se procedendo à identificação do infrator e elaborando-se o expediente, que é remetido para o Tribunal competente (n.º 4, Artigo 255º do CPP).

Relativamente a situações de natureza semi-pública importa referir que, de acordo com o n.º 3, do Artigo 255º do CPP, tratando-se de crime cujo procedimento dependa de queixa, a detenção só se mantém quando, em ato a ela seguido, o titular do direito respetivo o exercer. Sobre este assunto, diz o Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, no processo com o n.º 1/16.7PBSXL.L1-5, que ao proceder à detenção do infrator, tal ação é a “manifestação clara e concludente da intenção do referido agente de que aos arguidos fosse movido procedimento criminal por tais factos”.(Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, 2017)

Ora, ao não proceder dessa forma, o Comandante da aeronave, mesmo com a entrega do relatório com a descrição pormenorizada de toda a situação, limita a efetivação da detenção, pelo que deixam de se reunir os pressupostos do n.º 3, do Artigo 255º do CPP.

Perante situações destas, passa a existir sobre o prevaricador o sentimento de impunidade, pois da sua conduta não resulta a aplicação de uma sanção imediata.

Discussão

Com o nosso trabalho pretendemos efetuar um levantamento e uma análise exaustiva das situações criminais e contraordenacionais ocorridas nas aeronaves em território nacional no ano de 2022, alertando para esta questão, bem como para as

dificuldades sentidas na atuação policial perante passageiros desordeiros cujos comportamentos colocam ou podem colocar em risco a segurança da aeronave e de todos os que se encontram a bordo.

Analisadas todas as informações e material disponíveis, foi possível concluir que os passageiros praticam atos irrefletidos e por vezes agressivos sem que haja uma causa previsível ou justificável, especialmente quando repreendidos ou questionados pelas tripulações sobre os seus atos. O Comandante da aeronave ou a tripulação da aeronave em seu nome, possuem responsabilidades na garantia da segurança da aeronave, dos passageiros e dos bens transportados, pelo que lhes compete fazer cessar com este tipo de comportamentos ilícitos/errados, na tentativa de restabelecer a boa ordem e segurança a bordo, de acordo com os procedimentos e protocolos implementados no seu programa de segurança.

Não se vislumbrando uma simples e eficaz atuação perante os comportamentos adotados, ou não se considerando haver condições de segurança a bordo para fazer cessar com tais comportamentos, o Comandante da aeronave poderá inclusive alterar o rumo da sua rota para que o infrator seja retirado do interior da aeronave, repondo a segurança a bordo, seguindo até ao seu destino final. Para este efeito irá, então, recorrer ao apoio das autoridades policiais do aeroporto de aterragem, ficando aquelas autoridades policiais responsáveis por repor a ordem e de apresentar o infrator perante uma Autoridade Judiciária local. Contudo, a ação/decisão do Comandante da aeronave aquando da entrega do infrator às autoridades tem limitado a ação destas, pesando nas sanções imediatas a aplicar ao infrator.

Entendemos ainda que os resultados deste trabalho podem ser ainda mais desenvolvidos, entre a Autoridade Nacional de Aviação Civil, as principais Companhias Aéreas e a Polícia de Segurança Pública, no sentido de analisarem os dados dos passageiros desordeiros em território nacional, elaborando uma proposta de eventual revisão/atualização da legislação em vigor.

Consideramos e sugerimos ainda a adoção de campanhas de sensibilização, nos OCS e nas redes sociais, para dissuadir o consumo de tabaco a bordo, bem como para evitar o excessivo consumo de álcool, antes e durante o voo, como garantia de segurança para todos.

Por outro lado e para uma nova linha de investigação, afigura-se-nos como relevante que novos estudos possam eventualmente analisar a questão da grande maioria das ocorrências se verificarem em companhias *low cost*.

Conclusão

No nosso estudo, inovador nesta temática, foi possível apurar claramente quais as infrações que ocorrem nas aeronaves em todos os aeroportos nacionais no ano de 2022, detalhando cada uma delas por tipo de ocorrência e por companhia aérea, concluindo que a maioria são situações não criminais.

No presente trabalho, havíamos inicialmente colocado três questões de investigação, às quais nos propusemos responder com base na consulta de toda uma variada documentação e legislação internacional e nacional, analisamos o estado da arte, bem como consultamos todo o expediente elaborado pela PSP sobre este assunto, em todos os aeroportos nacionais.

Relativamente à primeira questão formulada no nosso trabalho, ficou claro que as principais motivações que originam a intervenção policial com passageiros desordeiros nas aeronaves, ao nível contraordenacional, estão essencialmente relacionadas com fumar a bordo de aeronaves e pelo consumo de álcool (ou o acesso ao interior da aeronave já sob a influência de álcool).

Em relação a ocorrências de âmbito criminal, os resultados analisados demonstram que o consumo ou estar sob o efeito do álcool é o causador da maior parte das ocorrências de evoluem para outras mais gravosas. Uma parte das ocorrências que resulta em comportamentos desordeiros, desobediência às instruções dadas pela tripulação da aeronave ou mesmo agressões/distúrbios a bordo, derivam de outras menos gravosas. Concluimos assim que são estes factos que alteram o equilíbrio emocional dos passageiros, provocando-lhes reações injustificáveis e por vezes violentas.

Quanto à segunda questão formulada no nosso trabalho, sobre procedimentos policiais e legais, concluimos que o enquadramento legal atual está desatualizado, ou seja, consideramos que o Decreto-Lei n.º 254/2003 está já ultrapassado, pelo que deveria ser atualizado recorrendo às mais recentes alterações da legislação internacional (exemplo: Protocolo de Montreal) e mesmo nacional, atendendo ao DL 10/2004, de 9 de janeiro, referente a contraordenações aeronáuticas.

A referida alteração legal deveria ainda prever que, aquando da entrega sob detenção de passageiros desordeiros por parte do Comandante da aeronave, o relatório discriminativo da ocorrência (já atualmente em uso e enviado à ANAC e entregue cópia à PSP no local da entrega sob detenção), fosse suficiente para a Justiça evitar que o

referido Comandante da aeronave tivesse necessidade de estar presente em primeiro interrogatório de arguido detido, o que atualmente acontece.

Para concluir, justificamos a referida alteração legal, pois a mesma traria impactos muito positivos ao nível da prevenção deste tipo de atos, bem como ao nível do sentimento de impunidade que muitos passageiros desordeiros atualmente gozam e se vangloriam, até porque muitos deles são estrangeiros que vão abandonar o território nacional, não sendo assim possível o seu oportuno julgamento em processo sumário e, em muitos casos, também o não poderá ser, por motivos diversos, em processo comum.

Referências Bibliográficas

- Abrantes, J. M. de O. F. (2010). Importância do transporte aéreo no turismo: O caso dos voos charters para o Brasil [MasterThesis, Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril]. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/2342>
- Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, (2017). <http://www.dgsi.pt/jtrl.nsf/33182fc732316039802565fa00497eec/f2c27b6963cd80208025814d005d1786?OpenDocument>
- Almeida, I. (2022, outubro 21). Ameaça de bomba. Suspeito detido presente a juiz neste sábado. <https://www.dn.pt/sociedade/aviao-da-turkish-airlines-retido-no-aeroporto-de-lisboa-ha-detidos-15275452.html>
- Autoridade Nacional da Aviação Civil. (2022, abril 27). *A nossa história*. <https://www.anac.pt/VPT/GENERICO/ANAC/QUEMSOMOS/HISTORIA/Paginas/Anossahistoria.aspx>
- Autoridade Nacional da Aviação Civil. (2023, fevereiro 8). *Formação em Segurança da Aviação Civil*. <https://www.anac.pt/vPT/Generico/SegurancaEFacilitacao/Seguranca/FormacaoemSegurancadaAviacaoCivil/Paginas/FormacaoemSegurancadaAviacaoCivil.aspx>
- Aviation, U. (2018, fevereiro 28). Aviation benefits: A better future. *Uniting Aviation*. <https://unitingaviation.com/amp/news/economic-development/aviation-benefits-for-a-better-future/>
- Coelho, F. M. C. (2018). *A segurança do transporte aéreo pós 11 de Setembro e a aplicação do conceito de 'ponto de segurança único'*. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- Conselho Estratégico para a Promoção Turística. (2023, janeiro 11). *Conselho Estratégico para a Promoção Turística define prioridades para 2023*. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/comunicado?i=conselho-estrategico-para-a-promocao-turistica-define-prioridades-para-2023>
- Convenção de Haia, (1972). <https://gddc.ministeriopublico.pt/instrumento/convencao-para-repressao-da-captura-ilicita-de-aeronaves-0>
- Convenção de Tóquio, (1964). <https://www.ministeriopublico.pt/instrumento/convencao-relativa-infracoes-e-certos-outros-actos-cometidos-bordo-de-aeronaves-0>

- Correio da Manhã. (2020, janeiro 29). *Passageiro agride polícia no Aeroporto de Lisboa*. <https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/passageiro-agride-policia-no-aeroporto-de-lisboa>
- Correio da Manhã. (2022, novembro 4). *Passageiros à pancada obrigam avião para o Funchal a aterrar em Lisboa*. <https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/aviao-com-destino-a-madeira-desviado-para-lisboa-devido-a-cena-de-pancadaria-a-bordo>
- Debyser, A. (2022, março). *Transporte aéreo: Segurança da aviação civil | Fichas temáticas sobre a União Europeia | Parlamento Europeu*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/132/transporte-aereo-seguranca-da-aviacao-civil>
- Decreto-Lei n.º 10/2004, de 09 de Janeiro, (2003). https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1635&tabela=leis&nversao=&so_miolo=
- Decreto-Lei n.º 254/2003, de 18 de outubro, (2003). <https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/254-2003-476700>
- Diário do Governo, (1948). <https://www.anac.pt/vPT/Generico/LegislacaoRegulamentacao/ConvencaoChicago/Paginas/ConvencaoChicago.aspx>
- Estatuto do Comandante de Aeronave, (1984). <https://www.anac.pt/vPT/Generico/LegislacaoRegulamentacao/LegislacaoSetor/Paginas/ListadeDocumentos.aspx>
- Group, G. M. (2020, fevereiro 27). *Passageiro mordeu outros e voo foi desviado. TAP isenta de indemnizar por atraso*. <https://www.jn.pt/justica/tap-isenta-de-indemnizar-passageiro-em-atraso-por-atitude-violenta-de-outro-11863633.html>
- ICAO. (2022). *Manual on the Investigation of Cabin Safety Aspects in Accidents and Incidents (Doc 10062)*. ICAO. <https://store.icao.int/en/manual-on-the-investigation-of-cabin-safety-aspects-in-accidents-and-incidents-doc-10062>
- Impacto da COVID-19 na saúde mental. (2022, novembro 28). <https://www.sns24.gov.pt/tema/saude-mental/impacto-da-covid-19-na-saude-mental/>
- Institute for Economics and Peace. (2022). *Institute for Economics and Peace*. <https://www.economicsandpeace.org/about/>

- Lourenço, R. S. do V. G. (2008). *O impacto das companhias Low Cost no mercado português*. <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/59275>
- Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers (Doc 10117).pdf. (sem data). Obtido 30 de janeiro de 2023, de [https://www.icao.int/MID/Documents/RPTF%20Stream%203/Manual%20on%20the%20Legal%20Aspects%20of%20Unruly%20and%20Disruptive%20Passengers%20\(Doc%2010117\).pdf](https://www.icao.int/MID/Documents/RPTF%20Stream%203/Manual%20on%20the%20Legal%20Aspects%20of%20Unruly%20and%20Disruptive%20Passengers%20(Doc%2010117).pdf)
- Marques, R. (2022, outubro 3). *Portugal volta a ser eleito Melhor Destino Turístico Europeu*. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/noticia?i=portugal-volta-a-ser-eleito-melhor-destino-europeu>
- Nações Unidas. (2021, junho 1). *Cinco coisas que você precisa saber sobre a Organização Internacional da Aviação Civil, Icao | ONU News*. <https://news.un.org/pt/story/2021/06/1752072>
- Neutel, H. (2023, fevereiro 13). *Movimento de passageiros nos aeroportos nacionais mais do que duplicou em 2022*. <https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/aviacao/detalhe/movimento-de-passageiros-nos-aeroportos-nacionais-mais-do-que-duplicou-em-2022>
- Petronilho, A. (2022, junho 27). *Turismo pesa 8% do PIB*. <https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/turismo---lazer/detalhe/turismo-pesa-8-do-pib>
- Polícia de Segurança Pública. (s.d.). *Polícia de Segurança Pública, competências especiais*. <https://www.psp.pt/Pages/sobre-nos/quem-somos/o-que-e-a-psp.aspx>
- Pololikashvili, Z. (s.d.). *UNWTO | World Tourism Organization a UN Specialized Agency*. <https://www.unwto.org/>
- Portugal de norte a sul. (2022). *Portugal em 4.º país mais seguro do Mundo em 2022*. Portugal de norte a sul. <https://www.portugaldenortea sul.pt/16188/portugal-em-4-pais-mais-seguro-do-mundo-em-2022>
- Protocolo de Montreal, (2014). <https://gddc.ministeriopublico.pt/instrumento/protocolo-que-altera-convencao-referente-infracoes-e-certos-outros-atos-cometidos-bordo>
- Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, (2008). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0300&from=PT>

Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. (2015, novembro 5).

<https://www.anac.pt/vPT/Generico/SegurancaEFacilitacao/Seguranca/legislacao/Paginas/Legislacao.aspx>

Revista Must. (2021, outubro 12). *Portugal eleito o melhor destino internacional pela Condé Nast Traveller*. Revista Must.

<https://www.must.jornaldenegocios.pt/viver/detalhe/portugal-eleito-o-melhor-destino-internacional-pela-conde-nast-traveller>

Wipf, H. (2020). *Safety Versus Security in Aviation* (pp. 29–41).

https://doi.org/10.1007/978-3-030-47229-0_4