

Exmo. Senhor
Subdiretor-Geral do
Gabinete Nacional de Segurança
Engº José Lino Alves dos Santos

Enviar para: drsc@cncs.gov.pt

Sua referência

Nossa referência

N.º 733939

Data 27.12.2021

ASSUNTO
SUBJECT

PROJETO DE REGULAMENTO QUE CONFIGURA INSTRUÇÃO TÉCNICA RELATIVA À COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO REFERENTES A PONTOS DE CONTACTO PERMANENTE, RESPONSÁVEL DE SEGURANÇA, INVENTÁRIO DE ATIVOS, RELATÓRIO ANUAL E NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES. Aviso N.º 21418/2021 (DR, 2ª Série, N.º 221, de 15.11.2021)

O Gabinete Nacional de Segurança (GNS), pelo Aviso em epígrafe, submeteu o projeto de regulamento em apreço para consulta pública, que termina a 29 de dezembro corrente.

Após análise desta documentação, suscitam-se alguns comentários quanto ao projeto elaborado que submetemos para apreciação e desenvolvimento.

Vejamos,

(1)

Como referido expressamente na Instrução Técnica em consulta pública, a mesma vem complementar a legislação nacional existente em matéria de segurança do ciberespaço, prevista na Lei n.º 46/2018, de 13 de agosto, e no Decreto-Lei n.º 65/2021, de 30 de julho, no que respeita, concretamente:

- a) à indicação do ponto de contacto permanente;
- b) à indicação do responsável de segurança;
- c) à informação que, para cada ativo, deve constar da lista de ativos e à comunicação desta lista;
- d) à informação que deve constar do relatório anual e à comunicação deste relatório;
- e) ao envio das notificações de incidentes e de informação adicional.

Ora, no que respeita às obrigações referidas nas alíneas a) e b), importa ter presente que a ANA Aeroportos de Portugal, SA, (ANA) é a concessionária de 10 aeroportos situados em Portugal e nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, a saber: os aeroportos de Lisboa, do Porto, de Faro, de Ponta Delgada, da Horta, de Santa Maria, das Flores, da Madeira, do Porto Santo e o Terminal Civil de Beja.

COMISSÃO EXECUTIVA
Rua D Edifício 120 Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa Portugal
Tel +351 218 413 900
Fax +351 218 402 747



NIF e Matrícula na Conservatória do Registo Comercial
de Lisboa (1ª) 500 700 834 - Capital Social 200 000 000 Euros

Powered by



Handwritten signature/initials

Nos termos expressos do n.º 2 do artigo 3º do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil cometida à ANA, "*o conjunto dos aeroportos cuja gestão, exploração e desenvolvimento se encontram cometidos à ANA SA constitui uma rede aeroportuária (...)*", o que determina, tanto em termos económicos como jurídicos, uma gestão e exploração global integrada e interligada das 10 infraestruturas aeroportuárias concessionadas à ANA.

Por esse motivo, apesar de se encontrarem identificados, junto do GNS, todos os aeroportos acima indicados (com exceção do Terminal Civil de Beja) e a sede da ANA, concretamente a sua Direção de Tecnologia e Informação, como operadores de serviços essenciais para efeitos do disposto no artigo 29º da Lei n.º 46/2018, a ANA entende mais adequada, e suficiente, para cumprimento da Instrução Técnica, a indicação apenas de um ponto de contacto permanente e de um responsável de segurança para toda a rede aeroportuária da ANA.

Recorda-se, a propósito, que no Anexo da Lei n.º 46/2018 expressamente se identifica a entidade gestora aeroportuária como operador de serviços essenciais no subsector do transporte aéreo, confirmando assim a bondade e adequação do entendimento e proposta da ANA.

Aliás, entendemos mesmo que, para efeitos do disposto na Lei n.º 46/2018 e demais regulação complementar, somente a ANA, enquanto entidade gestora aeroportuária, é que deve ser considerada como operador de serviços essenciais, uma vez que as infraestruturas aeroportuárias concessionadas à ANA não dispõem de personalidade e capacidade jurídica e, nessa medida, não são suscetíveis de responsabilização e sanção contraordenacional ao abrigo da Lei n.º 46/2018 e do Decreto-Lei n.º 65/2021.

Face ao que antecede, é entendimento da ANA que, para cumprimento das obrigações estabelecidas na Instrução Técnica em apreço, apenas pode e deve promover a indicação de um ponto de contacto permanente e de um responsável de segurança para toda a rede aeroportuária da ANA.

Creemos que esta solução é a que melhor reflete o contexto próprio da rede aeroportuária da ANA, com áreas de atuação articuladas e com responsabilidades conexas e partilhadas entre os aeroportos e as restantes unidades organizativas da entidade gestora aeroportuária e, principalmente, é a única que se adequa à legislação invocada e aos objetivos pretendidos na Instrução Técnica em apreço.

(2)

No cotejo da legislação aplicável, incluindo a regulação da União Europeia, identificam-se algumas

4
TE

diferenças conceptuais quanto ao conceito e obrigações do operador de serviços essenciais, como é o caso da ANA, no subsetor do transporte aéreo, que importa assinalar, pelos potenciais impactos possíveis na sua atuação.

Com efeito, assinala-se, desde logo, que na Lei n.º 46/2018 que transpõe a Diretiva (UE) 2016/1148, fornece-se apenas, na alínea g) do artigo 3º, a definição de operador de serviços essenciais – *“uma entidade pública ou privada que presta um serviço essencial”* -, omitindo, no entanto, qualquer referência aos critérios de identificação de operadores de serviços essenciais previstos no n.º 2 do artigo 5º da Diretiva 2016/1148, que são os seguintes:

- a) *Uma entidade que presta um serviço essencial para a manutenção de atividades societais e/ou económicas cruciais;*
- b) *A prestação desse serviço depende de redes e sistemas de informação; e*
- c) *Um incidente pode ter efeitos perturbadores importantes na prestação desse serviço.*

Como vemos, na legislação europeia de referência determina-se de forma expressa que, para os operadores de serviços essenciais, relevam apenas os incidentes com efeitos perturbadores importantes na prestação desse serviço, pois que são critério legal da respetiva identificação.

Ora, de acordo com o disposto no artigo 6º da Diretiva, para a determinação de um efeito perturbador importante concorrem, pelos menos, os fatores transeitoriais *infra* e ainda, se adequado, fatores setoriais específicos:

- a) *o número de utilizadores que dependem dos serviços prestados pela entidade em causa;*
- b) *a dependência de outros setores (de serviços essenciais) em relação ao serviço prestado por essa entidade;*
- c) *o possível impacto dos incidentes, em termos de intensidade e duração, sobre as atividades económicas e societais ou a segurança pública;*
- d) *a quota de mercado dessa entidade;*
- e) *a distribuição geográfica, no que se refere à zona que pode ser afetada por um incidente;*
- f) *a importância da entidade para a manutenção de um nível suficiente do serviço, tendo em conta a disponibilidade de meios alternativos para a prestação desse serviço.*

Estes fatores vêm indicados, é certo, no n.º 4 do artigo 17º da Lei n.º 46/2018, que transpõe a Diretiva 2016/1148, mas de forma parcial, pois que refere somente os fatores indicados nas alíneas a), c) e e) da disposição aplicável da Diretiva, e apenas no contexto da notificação de incidentes por operadores de serviços essenciais, enfoque que é claramente redutor na medida em que, como vimos *supra*, a existência

de incidentes com efeitos perturbadores importantes na prestação desse serviço constitui um critério legal da própria identificação de operadores de serviços essenciais.

Neste enquadramento mais alargado da legislação europeia de referência, que Portugal, enquanto Estado-membro, tem de acolher e aplicar, entendemos assim que o cumprimento das obrigações de notificação de incidentes e de relatório aplicáveis à ANA, na qualidade de operador de serviço essencial, no subsetor do transporte aéreo, incidem apenas sobre os "*incidentes com efeito perturbador importante*", ou se quisermos, seguindo a nomenclatura adotada na legislação nacional, os "*incidentes com impacto relevante*" (artigo 17º da Lei n.º 46/2018) ou os "*incidentes com impacto relevante ou substancial*" (artigo 8º do Decreto-Lei n.º 65/2021).

Creemos que este entendimento é conforme e adequado aos requisitos de segurança para os operadores de serviços essenciais, que vão fixados no artigo 16º da Lei n.º 46/2018 e que enfocam, expressamente, na necessidade de continuidade do serviço essencial prestado, sendo este, portanto, o princípio estruturante que deve qualificar e especializar as obrigações impostas nesta matéria aos operadores de serviços essenciais.

Do exposto retira-se assim que para a ANA, enquanto operador de serviço essencial no subsetor do transporte aéreo, as obrigações de notificação de incidentes e de elaboração de relatório anual compreendem apenas os incidentes com impacto relevante para a continuidade dos serviços essenciais que presta, ou seja, para a continuidade dos serviços aeroportuários na rede de aeroportos que lhe estão concessionados.

Sem prejuízo do exposto supra, damos nota que no artigo 20º da Lei n.º 46/2018 prevê-se expressamente a existência de incidentes com impacto importante (mas não relevante ou substancial) na continuidade dos serviços essenciais prestados pelo operador de serviços essenciais, incidentes que o legislador sujeita a notificação voluntária, e não obrigatória, como sucede com os incidentes com impacto relevante ou substancial.

Neste sentido, dado que o tratamento das notificações voluntárias segue, com as devidas adaptações, o regime das notificações obrigatórias dos incidentes com impacto relevante ou substancial, entende a ANA que no relatório anual de incidentes a prestar ao abrigo do artigo 8º do Decreto-Lei n.º 65/2021, para além dos incidentes com impacto relevante ou substancial, se devem integrar, e serão integrados, também os incidentes com impacto importante (mas não relevante ou substancial).

JF TE

Assim entendemos, por forma a assegurar a utilidade jurídica da figura da notificação voluntária de incidentes com impacto importante e, principalmente, tendo presente os princípios da subsidiariedade e solidariedade que enformam o regime jurídico da segurança do ciberespaço, a que a ANA é especialmente sensível.

Com os melhores cumprimentos,



Miguel Mateus

Vogal da Comissão Executiva



Thierry Ligonnière

Presidente da Comissão Executiva