

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



PROTEÇÃO AO VOO

ICA 63-12

**PROCEDIMENTOS PARA OS ÓRGÃOS DO SISCEAB
EM CASO DE ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA
CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL**

2011

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**



PROTEÇÃO AO VOO

ICA 63-12

**PROCEDIMENTOS PARA OS ÓRGÃOS DO SISCEAB
EM CASO DE ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA
CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL**

2011



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA Nº 121/DGCEA, DE 23 DE SETEMBRO DE 2011

Aprova a reedição da Instrução que estabelece os procedimentos para os Órgãos do SISCEAB em caso de atos de interferência ilícita contra a aviação civil.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no inciso IV do art. 10 do ROCA 20-7 “Regulamento do DECEA”, aprovado pela Portaria nº 369/GC3, de 9 de junho de 2010, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 63-12 “Procedimentos para os Órgãos do SISCEAB em caso de Atos de Interferência Ilícita contra a Aviação Civil”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº R-12/DGCEA, de 21 de junho de 2010, publicada no BCA nº R-19, de 19 de julho de 2010.

Ten Brig Ar RAMON BORGES CARDOSO
Diretor-Geral do DECEA
(DOU nº 185, de 26 Set. 2011)

(Publicada no BCA nº 201, de 20 de outubro de 2011)

SUMÁRIO

PREFÁCIO	7
1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>CONCEITUAÇÃO</u>	9
1.3 <u>ÂMBITO</u>	12
1.4 <u>ATRIBUIÇÃO</u>	12
2 AUTORIDADES DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL	13
2.1 <u>AUTORIDADES REPRESENTATIVAS</u>	13
2.2 <u>COMPETÊNCIA ESPECÍFICA PARA REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO</u>	13
2.3 <u>ÓRGÃOS DE RELACIONAMENTO DIRETO EM CASO DE ATOS ILÍCITOS</u>	14
2.4 <u>RESPONSABILIDADE</u>	14
2.5 <u>CONCEPÇÃO GERAL DA RESPOSTA A ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL</u>	14
3 PROCEDIMENTOS GERAIS	15
4 PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS	20
5 DISPOSIÇÕES FINAIS	23
REFERÊNCIAS	24

PREFÁCIO

A reedição desta publicação tem por objetivo atualizar as normas vigentes sobre a matéria, principalmente em relação ao Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que aprovou o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

No PNAVSEC estão dispostos os requisitos a serem aplicados pelos segmentos do Sistema de Aviação Civil na proteção contra atos de interferência ilícita, bem como procedimentos que visam à segurança e à preservação da agilidade e da eficiência do transporte aéreo nacional e internacional.

A aplicação das ações contidas nesta Instrução pressupõe a ação coordenada entre os órgãos do SISCEAB, regulados e fiscalizados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), e os setores envolvidos na segurança da aviação civil, em conformidade com as disposições contidas no PNAVSEC.

Os procedimentos dispostos nesta Instrução, atendem, também, ao disposto nas normas e recomendações previstas no Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional, “Segurança”, na nona edição, de março de 2011, no Documento 4444 “Gerenciamento de Tráfego Aéreo”, na décima quinta edição, de novembro de 2007, incluindo a segunda emenda, de novembro de 2009 e no Documento 8973 “Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita”, na sexta edição, de 2002, da Organização de Aviação Civil Internacional.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente Instrução tem por finalidade estabelecer os procedimentos para os Órgãos do SISCEAB, em caso de atos de interferência ilícita contra a aviação civil, e complementa o disposto no Programa Nacional de Segurança de Aviação Civil (PNAVSEC).

1.2 CONCEITUAÇÃO

1.2.1 ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA

Órgão, entidade ou empresa responsável pela exploração de um ou mais aeroportos com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão de aeroportos.

1.2.2 ARTEFATO EXPLOSIVO (BOMBA)

Artefato composto de carga explosiva, mecanismo de acionamento e sistema de iniciação.

1.2.3 ARTEFATO QBRN

Dispositivo constituído de material químico, biológico, radiológico ou nuclear capaz de provocar danos em pessoas, aeronaves ou ambientes.

1.2.4 ASSESSORIA DE AVALIAÇÃO DE RISCO (AAR)

Grupo ativado em nível local (aeroporto), com a finalidade de avaliar o nível de ameaça da segurança da aviação civil, definir os procedimentos decorrentes e acionar as organizações envolvidas, conforme previsto no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC, do COMAER e da Polícia Federal, visando garantir continuidade dos serviços e atividades, de acordo com o plano de contingência aplicável.

1.2.5 ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL (Decreto nº 7.168/2010)

Ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, a saber:

- a) apoderamento ilícito de aeronave em voo;
- b) apoderamento ilícito de aeronave no solo;
- c) manutenção de refém a bordo de aeronaves ou nos aeródromos;
- d) invasão de aeronave, de aeroporto ou das dependências de instalação aeronáutica;
- e) introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou em um aeroporto;
- f) comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave em voo ou no solo, dos passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, no aeroporto ou nas dependências de instalação de navegação aérea; e
- g) ataque a aeronaves utilizando Sistema Antiaéreo Portátil.

NOTA: o termo Sistema Antiaéreo Portátil abrange a terminologia Sistema Manual/Portátil de Defesa Aérea “Man-Portable Air-Defense System” (MANPAD).

1.2.6 ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL (Anexo 17)

São atos ou tentativas de atos que põem em risco a segurança da aviação civil, incluindo mas não limitado à (ao):

- a) apoderamento ilícito de aeronave;
- b) destruição de uma aeronave em serviço;
- c) tomada de reféns a bordo de aeronaves ou em aeródromos;
- d) intrusão forçada a bordo de uma aeronave, em um aeroporto ou nas dependências de uma instalação aeronáutica;
- e) introdução a bordo de uma aeronave ou em um aeroporto de arma, material ou dispositivo perigoso destinado a fins criminosos;
- f) utilização de aeronave em serviço, com o objetivo de causar a morte, malefícios corporais graves ou danos graves para a propriedade ou o ambiente; e
- g) comunicação de informação falsa que comprometa a segurança de aeronave em voo ou no solo, passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, em aeroporto ou nas dependências de um órgão de aviação civil.

1.2.7 CENTRO DE OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA (COE)

Área do aeroporto, de responsabilidade do gestor ou administrador aeroportuário, onde é realizado o gerenciamento de crises, incluindo aquelas decorrentes de atos de interferência ilícita contra a aviação civil.

1.2.8 EMPRESA AÉREA

Empresa a quem é concedida ou autorizada a exploração de serviços aéreos.

1.2.9 GABINETE DE CRISE (GC)

Setor da ANAC que, em situação de emergência, permite o gerenciamento de crise em âmbito nacional, incluindo aqueles decorrentes de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil.

1.2.10 GERENTE DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

Profissional qualificado em segurança da aviação civil, designado pela administração aeroportuária, responsável pela aplicação e gestão de medidas de controles de segurança, de acordo com os requisitos estabelecidos no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC.

1.2.11 PLANO DE CONTINGÊNCIA

Plano desenvolvido em nível nacional, local (aeroporto) e setorial (empresa aérea) que abrange hipóteses de diversos patamares de ameaças de atos ilícitos contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos de segurança, visando garantir a continuidade de seus serviços e atividades, bem como responder a situações de emergência pelo gerenciamento de crise.

1.2.12 PONTO REMOTO

Área ou posição no aeródromo destinada ao estacionamento de aeronave que esteja ou se acredite estar sob apoderamento ilícito, ou que necessite ser isolada das demais posições utilizadas, em condições normais, por outras razões.

1.2.13 PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DE AVIAÇÃO CIVIL (PNAVSEC)

Programa que tem como objetivo disciplinar a aplicação de medidas de segurança destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros, a fim de proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita cometidos no solo ou em voo.

1.2.14 POSIÇÃO/PONTO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVE

Área designada em um pátio, destinada ao estacionamento de uma aeronave.

1.2.15 PROGRAMA DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA (PSA)

Programa veiculado em documento reservado elaborado pela administração aeroportuária, aprovado pela ANAC, que define responsabilidades, bem como a coordenação entre os órgãos e entidades envolvidos e as ações e medidas de segurança a serem adotadas no aeroporto, relacionadas à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

1.2.16 PROGRAMA DE SEGURANÇA DE EMPRESA AÉREA (PSEA)

Programa veiculado em documento reservado elaborado pela empresa aérea, aprovado pela ANAC, que define as diretrizes, instruções gerais, atribuições e responsabilidades relacionadas à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

1.2.17 SITUAÇÃO DE CRISE

Situação que coloca em risco a segurança de pessoas, patrimônio, bens e instalações relacionadas à aviação civil ou à operação de aeroportos e de aeronaves.

1.2.18 SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA

Situação em que está ocorrendo ou há iminência de ocorrer ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil.

1.2.19 SITUAÇÃO SOB AMEAÇA

Situação na qual há indícios de ocorrência de atos de interferência ilícita contra a aviação civil ou de anormalidades facilitadoras destes atos.

1.2.20 SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO (SISCEAB)

Estrutura capaz de integrar os Órgãos e Sistemas que participam do Controle da Circulação Aérea Nacional, nos limites de suas respectivas atribuições.

1.3 ÂMBITO

A presente Instrução, de observância obrigatória, aplica-se a todos os órgãos do SISCEAB nos limites de sua competência regulamentada e jurisdição técnico-operacional.

1.4 ATRIBUIÇÃO

Incumbe aos comandantes ou chefes das Organizações, Destacamentos e demais Órgãos que compõem a estrutura do SISCEAB orientar os responsáveis pelos respectivos setores quanto ao cumprimento das disposições contidas na presente Instrução.

2 AUTORIDADES DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL

2.1 AUTORIDADES REPRESENTATIVAS

2.1.1 AUTORIDADE AERONÁUTICA

2.1.1.1 É o Comandante da Aeronáutica (CMTAER) ou a autoridade a quem ele delegar as competências e prerrogativas que lhe são atribuídas pela legislação.

2.1.1.1.1 O Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DGCEA) é a autoridade responsável por estabelecer as medidas de segurança de aviação civil para o controle do espaço aéreo e navegação aérea, definidas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), em atos do CMTAER, no regulamento do DECEA e no PNAVSEC.

2.1.1.1.3 O Comandante-Geral de Operações Aéreas é a autoridade responsável por normatizar as ações de Segurança e Defesa no âmbito de todo o COMAER. O Comando-Geral de Operações Aéreas (COMGAR) é o órgão central do Sistema de Segurança e Defesa do COMAER (SISDE).

2.1.1.1.4 O Comandante de Comando Aéreo Regional (COMAR) é a autoridade regional representativa do CMTAER.

2.1.1.1.5 O Comandante do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA) é a autoridade responsável, permanentemente, por realizar a defesa do território nacional, a fim de assegurar o exercício da soberania do espaço aéreo brasileiro.

2.1.2 AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL

É a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), com as competências e prerrogativas previstas na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

2.2 COMPETÊNCIA ESPECÍFICA PARA REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

2.2.1 AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

2.2.1.1 Compete à ANAC expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde.

2.2.1.1.1 Na regulação da exploração de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, a atuação da ANAC objetivará, em especial, assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos ilícitos.

2.2.2 DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Compete ao DECEA dirigir, organizar, planejar, coordenar, controlar e fiscalizar as atividades de controle do espaço aéreo e outras outorgadas pelo CMTAER, nas ações de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos ilícitos que envolvam a navegação aérea.

2.3 ÓRGÃOS DE RELACIONAMENTO DIRETO COM O ÓRGÃO ATS EM CASO DE ATOS ILÍCITOS

- a) ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA;
- b) EMPRESA AÉREA; e
- c) DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL (DPF):
 - órgão de participação na elaboração e do cumprimento do PSA, onde se definirá a sua atuação, direta ou indiretamente, nas ações preventivas e repressivas; e
 - no caso específico da prática de atos de interferência ilícita contra a aviação civil, constitui-se na autoridade policial interagente com outros órgãos e entidades, na segurança da aviação civil.

2.4 RESPONSABILIDADE

As responsabilidades dos órgãos de relacionamento direto, em caso de atos ilícitos e autoridades, correspondem às estabelecidas no PNAVSEC.

2.5 CONCEPÇÃO GERAL DA RESPOSTA A ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL

2.5.1 As ações de resposta deverão considerar o princípio básico de garantir a segurança dos passageiros, tripulação, pessoal de solo e público em geral, bem como a manutenção, em função do risco, da normalidade das operações aeroportuárias.

2.5.2 O comando das ações de resposta a atos de interferência ilícita contra aeronaves deve ser assumido:

- a) pelo COMAER, quando a aeronave estiver em voo, após a decolagem até o seu pouso, ou até que a mesma deixe o espaço aéreo brasileiro;
- b) pela administração aeroportuária, a partir do pouso da aeronave, até que seja formado o Grupo de Decisão;
- c) pelo Grupo de Decisão, coordenado pelo Departamento de Polícia Federal (DPF), a partir da sua constituição; e
- d) pelo Grupo Tático, quando definida a retomada da aeronave, mediante deliberação do Grupo de Decisão.

2.5.3 De acordo com a missão do COMAER e suas atribuições subsidiárias, o COMDABRA é responsável pela aplicação das medidas de policiamento do espaço aéreo e socorro em voo.

2.5.4 Em função da análise da situação, o CMTAER poderá ativar o Gabinete de Crise (GABCRISE), no âmbito do COMAER, de acordo com a DCA 600-2 “Organização do Gabinete de Crise”.

2.5.5 A análise do nível de ameaça é responsabilidade da Assessoria de Avaliação de Risco (AAR), ativada em nível local pela administração aeroportuária, com a participação dos gerentes de segurança do aeroporto e da empresa aérea envolvida, e coordenada pelo DPF ou, na sua ausência, por órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto. A AAR define os procedimentos decorrentes e aciona as organizações envolvidas, conforme previsto no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC, do COMAER e do DPF, visando a garantir continuidade dos serviços e atividades, de acordo com o plano de contingência aplicável.

3 PROCEDIMENTOS GERAIS

3.1 ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA NO SOLO

3.1.1 A segurança dos aeroportos e aeronaves civis é proporcionada por uma ação coordenada entre os Órgãos de Segurança Pública (OSP), a administração aeroportuária, as empresas aéreas, os agentes de carga aérea, as empresas de serviços auxiliares e as concessionárias.

3.1.2 O PNAVSEC, no seu Capítulo VI, discorre sobre a proteção de aeroportos, aeronaves e auxílios à navegação aérea, citando medidas de segurança a serem adotadas. Estas medidas de segurança são consolidadas nos Programas de Segurança Aeroportuária (PSA) de cada aeroporto e demais programas de segurança específicos.

3.1.3 A administração aeroportuária e as empresas aéreas são responsáveis pela elaboração de seus respectivos planos de contingência, com a participação de representantes da Autoridade de Aviação Civil, da Autoridade Aeronáutica Militar, dos órgãos públicos e de outras entidades envolvidas com a segurança da aviação civil.

3.1.4 O gerenciamento de crises em instalações aeroportuárias é realizado a partir de um Centro de Operações de Emergência (COE), inclusive as crises relacionadas à AVSEC. Cabe à administração aeroportuária manter uma área do aeroporto, devidamente preparada, para abrigar o COE.

3.1.5 A estrutura formal para o gerenciamento de crises no solo, relacionadas à Secretaria de Aviação Civil (SAC), é composta pelos seguintes grupos:

- a) de Decisão - dirige, coordena e supervisiona as ações de gerenciamento de crise, sendo composto por representantes da Autoridade de Aviação Civil, da Autoridade Aeronáutica Militar (representante do COMAR ou outro designado pelo CMTAER), da administração aeroportuária, da empresa aérea envolvida, de outros órgãos e instituições julgados necessários e do DPF, que coordenará o grupo;
- b) Operacional - fornece os subsídios básicos para as decisões e para as ações táticas operacionais, sendo composto por representantes da empresa aérea envolvida, da administração aeroportuária, da ANAC, do COMAER (representante do COMAR ou especialistas julgados necessários), da Polícia Civil, da Polícia Militar, de outros órgãos e instituições julgados necessários e do DPF, que coordenará o grupo;
- c) de Negociadores - realiza o diálogo direto com os executantes do ato de interferência ilícita contra a aviação civil, sendo porta-voz entre estes e o Grupo de Decisão e constituído pelo DPF (o DPF poderá ser, subsidiariamente, auxiliado por outras forças de segurança na constituição do Grupo de Negociadores);
- d) Tático - executa as ações táticas, corretivas e repressivas, sendo constituído pelo DPF (o DPF poderá ser, subsidiariamente, auxiliado por outras forças de segurança na constituição do Grupo Tático); e
- e) de Apoio - proporciona o suporte logístico e administrativo às atividades gerenciadas pelo COE, inclusive o trato com a imprensa e o apoio aos familiares, sendo composto pela administração aeroportuária.

3.1.6 Após o pouso, a aeronave deve ser orientada para deslocar-se para o ponto remoto do aeroporto, adotando as demais ações pertinentes, de acordo com o plano de contingência daquele aeroporto.

3.1.7 O Grupo de Decisão não deverá autorizar a decolagem da aeronave que estiver sob ato de interferência ilícita.

3.1.8 A proteção das áreas públicas do aeroporto, em caso de elevação do nível de ameaça, tumultos ou outras anormalidades relacionadas a atos de interferência ilícita, é atribuição dos OSP locais, em coordenação com o DPF e a administração aeroportuária.

3.2 ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA EM VOO

3.2.1 Os órgãos do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) farão todo o possível para identificar qualquer indício de ato de interferência ilícita contra a aviação civil.

3.2.2 O pessoal dos serviços de tráfego aéreo deverá estar preparado para reconhecer qualquer indício de ocorrência de interferência em uma aeronave.

3.2.3 Os órgãos ATS, sempre que suspeitarem ou tiverem confirmada a ocorrência de atos de interferência ilícita contra a aviação civil, em solo ou em voo, atenderão prontamente as suas chamadas, dando assistência ao desenvolvimento de suas operações.

3.2.4 O ato de interferência ilícita contra a aviação civil poderá ser comprovado pela seleção, por parte da aeronave envolvida, do código 7500, no Modo 3/A. Ao suspeitar de interferência ilícita em uma aeronave que não esteja emitindo uma indicação automática do “Mode” A SSR código 7500 ou código 7700, o controlador deverá verificar qualquer suspeita colocando o decodificador SSR para “Mode” A código 7500 e depois disto, código 7700, sucessivamente, durante o período julgado necessário.

NOTA: Uma aeronave equipada com transponder SSR está sujeita a operar o transponder no “Mode” A código 7500 para indicar especificamente que está ameaçada por um perigo grave ou iminente e que necessita de ajuda imediata. Aeronaves equipadas com outros transmissores de sistema de vigilância, incluindo ADS-B e ADS-C, deverão transmitir sinal de emergência e/ou urgência através de todos os meios disponíveis.

3.3 Sempre que tomar conhecimento de interferência ilícita ou suspeitar de aviso de ameaça de bomba em uma aeronave, os órgãos ATS deverão atender prontamente às solicitações da aeronave ou antecipar suas necessidades, incluindo solicitações quanto à informação relacionada aos auxílios para navegação aérea, procedimentos e serviços ao longo da rota do voo, em qualquer aeródromo onde se tenciona pousar, e tal providência deverá ser tomada como julgada necessária para se agilizar a condução de todas as fases do voo.

3.3.1 Os órgãos ATS também deverão:

- a) transmitir e continuar transmitindo informação pertinente à segurança do voo, sem esperar qualquer solicitação por parte da aeronave;
- b) monitorar e plotar a progressão do voo com os meios disponíveis e coordenar a transferência com os órgãos ATS adjacentes sem solicitar transmissões ou outras respostas da aeronave, a não ser que a comunicação com a aeronave permaneça normal; e
- c) informar e continuar mantendo informados os órgãos ATS pertinentes, incluindo aqueles das FIR adjacentes, que possam estar envolvidos com a progressão do voo.

NOTA: Ao se aplicar esta alínea, dever-se-á levar em consideração todos os fatores que poderão afetar a progressão do voo, incluindo autonomia e a

possibilidade de mudanças repentinas da rota e destino. O objetivo é o de fornecer, tão antecipadamente quanto as circunstâncias o permitirem, as informações para o órgão ATS apropriado, quanto à penetração possível ou esperada da aeronave em sua área de responsabilidade.

d) notificar:

- o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA);
- o operador ou seu representante indicado;
- o centro de coordenação de salvamento adequado de acordo com os procedimentos apropriados; e
- a administração aeroportuária para onde se dirige ou se encontra a aeronave.

NOTA 1: Presume-se que a autoridade de segurança e/ou o operador, por sua vez, notificarão os órgãos envolvidos em relação aos procedimentos pré-estabelecidos.

NOTA 2: Em caso de impossibilidade de o órgão ATS notificar o operador/explorador da aeronave, o fato deverá ser informado ao CGNA, que se encarregará de fazer a comunicação.

e) enviar as mensagens apropriadas, informando as circunstâncias relacionadas à interferência ilícita entre a aeronave e as autoridades designadas.

NOTA: Essas mensagens não estão limitadas às informações iniciais notificando um incidente, pois incluem, ainda, mensagens:

- a) atualizando um incidente existente;
- b) contendo decisões tomadas pelas autoridades competentes;
- c) de transferência de responsabilidade;
- d) de aceitação de responsabilidade;
- e) indicando que uma entidade não está mais envolvida com o incidente; e
- f) mensagens fechando o incidente.

3.4 Se for recebida uma ameaça indicando que uma bomba ou outro dispositivo explosivo foi colocado a bordo de uma aeronave conhecida, os seguintes procedimentos adicionais deverão ser aplicados pelo Órgão ATS:

- a) se em contato direto com a aeronave, avisar sem demora a tripulação quanto à ameaça e às circunstâncias envolvendo as ameaças; ou
- b) se não estiver em contato direto com a aeronave, avisar a tripulação pelos meios mais eficientes, através de outros órgãos ATS ou outros canais.

3.5 O órgão ATS em comunicação com a aeronave deverá se certificar das intenções da tripulação e informá-las aos outros órgãos ATS que possam estar envolvidos com o voo.

3.6 A aeronave deverá ser orientada da maneira mais eficiente possível, de modo a assegurar de que não seja colocada em risco a segurança de outra aeronave, do pessoal e das instalações no solo.

3.7 Deverá ser fornecida à aeronave em voo, quando necessário, nova “**clearance**” para o novo destino. Qualquer solicitação feita pela tripulação, para subir ou descer, com a finalidade de equalizar ou reduzir o diferencial entre a pressão do ar exterior e a pressão do ar na cabine, deverá ser aprovada tão cedo quanto possível.

3.8 Uma aeronave no solo deverá ser orientada para permanecer o mais possível afastada da outra aeronave e, se for o caso, liberar a pista.

3.8.1 A aeronave deverá ser orientada a taxiar para uma área de estacionamento específica ou isolada, de acordo com as instruções locais.

3.8.2 No caso de desembarcar passageiros e tripulação da aeronave envolvida, outras aeronaves, veículos e pessoal de terra deverão ser mantidos a uma distância segura daquela aeronave ameaçada.

3.9 Os órgãos ATS não deverão dar quaisquer orientações nem sugestões no que diz respeito a ações que serão tomadas pela tripulação em relação a um dispositivo explosivo.

3.10 Uma aeronave sabida ou tida como estando sujeita à interferência ilícita ou a qual por outras razões necessitar de isolamento das atividades normais do aeródromo deverá ser liberada para a posição isolada indicada.

3.10.1 Quando tal posição isolada não for indicada ou quando não estiver disponível, a aeronave deverá ser orientada para uma posição na área previamente selecionada pela autoridade competente do aeródromo.

3.10.2 A “**clearance**” para o táxi deverá especificar a trajetória do táxi a ser seguida para o local de estacionamento. Essa trajetória deverá ser escolhida objetivando-se minimizar quaisquer riscos para o público, outra aeronave e instalações do aeródromo.

3.11 Os órgãos ATS deverão alocar uma frequência exclusiva para comunicação com a aeronave objeto de ato de interferência ilícita.

3.11.1 A frequência exclusiva será selecionada entre aquelas disponíveis para o órgão ATS envolvido, podendo ser escolhida, entre outras, a frequência de emergência (121.5 MHz).

3.11.2 Quando não for possível alocar uma frequência exclusiva para comunicação com a aeronave objeto de ato ilícito, a veiculação de mensagens por outras aeronaves, por meio de frequência que estiver sendo utilizada, deverá restringir-se ao estritamente necessário.

3.12 No caso de uma aeronave em situação sob ameaça ou de emergência, decorrente de um ato de interferência ilícita, entrar no espaço aéreo brasileiro com intenção de pouso em qualquer aeroporto em território nacional, o órgão ATS competente deve prestar toda a assistência para garantir a segurança do voo, levando em conta a possibilidade de um pouso de emergência, e tomar as decisões apropriadas para agilizar as fases do voo, inclusive o pouso.

3.12.1 Após o pouso, a aeronave deve ser orientada a se deslocar para o ponto remoto do aeroporto, adotando as demais ações pertinentes, de acordo com o correspondente Programa de Segurança Aeroportuária.

3.12.2 Nos casos em que não exista tal ponto de estacionamento isolado, ou o mesmo não esteja disponível, a aeronave deverá ser dirigida para uma área escolhida de comum acordo com o Gerente de Segurança Aeroportuária.

3.12.3 A autorização de táxi, nos casos previstos em **3.10.1** e **3.10.2**, deverá especificar o trajeto a ser seguido pela aeronave até o ponto de estacionamento. Esse trajeto deverá ser escolhido de modo que se reduzam, ao mínimo, os riscos às pessoas, a outras aeronaves e às instalações do aeródromo.

3.13 O órgão ATS deve considerar que o solo é o melhor lugar para uma aeronave sob ato de interferência ilícita contra a aviação civil.

3.13.1 Todas as medidas devem ser tomadas para garantir que a aeronave permaneça no solo, a menos que sua partida seja decidida em razão do dever de proteger vidas humanas.

3.14 No caso de uma aeronave em situação de crise ou de emergência, decorrente de um ato de interferência ilícita, sobrevoar o espaço aéreo do Brasil, sem a intenção de pouso, o órgão ATS competente deve prestar toda a assistência para garantir a segurança do voo, enquanto a aeronave estiver no espaço aéreo brasileiro.

3.15 O órgão ATS deve transmitir todas as informações pertinentes aos responsáveis pelos serviços de tráfego aéreo dos outros países envolvidos, incluindo aqueles do aeroporto de destino conhecido ou presumido, de forma a permitir que as ações apropriadas sejam tomadas a tempo na rota e no destino conhecido, provável ou possível.

3.16 O órgão ATS se integrará ao COE como facilitador das comunicações necessárias.

4 PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS

4.1 As ações a serem adotadas pelos órgãos dos serviços de tráfego aéreo nos casos de atos de interferência ilícita contra a aviação civil estão dispostas em **checklist** aprovado pelo DECEA.

4.2 A comunicação do ato ilícito deverá fluir de forma imediata, a partir do órgão ATS ao Centro de Controle de Área (ACC) em cuja Região de Informação de Voo (FIR) a aeronave esteja desenvolvendo seu voo ou na qual esteja situado o aeroporto envolvido.

4.2.1 A partir do ACC, a difusão seguirá três linhas distintas:

- a) para o Centro de Operações Militares (COPM), deste para o COMDABRA, que informará ao COMGAR e ao COMAR da área onde se encontra ou para onde se dirige a aeronave, de acordo com as Normas Operacionais do Sistema de Defesa Aeroespacial (NOSDA);
- b) para o Centro de Coordenação de Salvamento adequado (RCC) e para o CGNA, que informará à administração do aeroporto envolvido e o operador da aeronave; e
- c) para o Comandante do CINDACTA e deste para o Diretor-Geral do DECEA e para o Gabinete do Comandante da Aeronáutica (GABAER) e deste para o Diretor-Presidente da ANAC.

4.3 As medidas adotadas pelo controlador de tráfego aéreo relativas à aeronave e/ou aos setores locais do aeródromo deverão ser transmitidas ao CGNA, que será o elo de comunicação do órgão ATS com as autoridades mencionadas no item **4.2**, com o Gabinete de Crise, Gerente de Segurança Aeroportuária e Empresa Aérea e, ainda, de assessoramento ao COMDABRA para o desenvolvimento das atividades de defesa aeroespacial, quando da ocorrência de atos de interferência ilícita contra a aviação civil.

4.3.1 No caso de ocorrência com aeronave no solo, o órgão ATS local deve notificar a administração aeroportuária, conforme preconizado no respectivo PSA, bem como o ACC da FIR respectiva.

4.3.2 Ao receber a notificação de que um ato de interferência ilícita esteja ocorrendo em aeroporto ou que afete aeronave em voo que a ele se dirija, a administração aeroportuária desse aeroporto e dos aeroportos relacionados como alternativas devem ativar os seus COE e adotar as ações previstas nos seus respectivos planos de contingência.

4.3.3 Quando envolver dispositivos QBRN, a informação do órgão ATS será compatibilizada com o procedimento de pouso de emergência no aeródromo mais adequado para o controle e a descontaminação radioativa. Os dados do voo, quando solicitadas pela Equipe de Controle Radiológico (ECR) sob responsabilidade do respectivo COMAR, deverão ser compartilhadas.

4.4 O DECEA é o órgão competente para notificar as ações adotadas no controle do espaço aéreo brasileiro contra atos ilícitos aos organismos internacionais, principalmente à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

4.5 Quando a comunicação prevista no item **4.2** for feita por meio de mensagem veiculada pelas estações pertencentes à Rede de Telecomunicações Fixas Aeronáuticas (AFTN) ou à Rede de Telecomunicações Administrativas do COMAER, deverão constar, pela ordem, os dados seguintes.

4.5.1 ENDEREÇO:

- a) a mensagem deverá conter endereçamento múltiplo;
- b) indicador de prioridade SS; e
- c) utilizar Endereço Telegráfico, conforme previsto no MCA 102-7 “Manual de Telecomunicações do Comando da Aeronáutica”.

4.5.2 TEXTO:

- a) indicativo de referência;
- b) descrição clara e sucinta do ato ilícito, seguida dos seguintes dados:
 - A - tipo, modelo, nacionalidade e matrícula da aeronave;
 - B - nome do proprietário, operador e explorador da aeronave, conforme o caso;
 - C - nome do piloto que está em comando da aeronave;
 - D - data e hora (hora UTC) em que ocorreu o ato ilícito contra a aeronave ou que tomou conhecimento do fato;
 - E - aeródromo de origem, de destino e posição da aeronave, autonomia e tempo estimado de voo para o destino;
 - F - número total de pessoas a bordo;
 - G - número de sequestradores, exigências, intenções etc.; e
 - H - outras características ou dados julgados importantes.

NOTA: Se não for possível obter todos os dados, ou sua obtenção acarretar atraso no envio da mensagem, o texto poderá ficar incompleto. No caso de dados desconhecidos ou não pertinentes, será omitida a letra correspondente.

4.5.3 ASSINATURA

Será o Endereço Telegráfico do remetente, conforme o MCA 102-7 “Manual de Telecomunicações do Comando da Aeronáutica”.

4.5.4 EXEMPLOS DE MENSAGENS

4.5.4.1 Formato de mensagem administrativa:

SS GABAER COMDABRA DGCEAAANAC COMAR5 CINDACTA2
150950 DTCEACT
51/DTCEA/150804 INFORMO (VEX) APODERAMENTO ANV CIVIL A/B727
PT-KUG; B/TBA; C/ANTONIO CARLOS; D/150700; E/QTP SBCT; F/45; G/3
EXIGEM 3 MILHÕES DE REAIS E 4 PQD; H/ARMADOS PISTOLAS ET MTR.
SEG DADOS OBTIDOS CMT ANV.

4.5.4.2 Formatação AFTN:

SS SBBRZXCB SBRJYGYX SBRJYAYX SBCWZXCI SBBRYXYX
SBPAYXYX
150950 SBCTZXSD
GABAER COMAR5. INFORMO VEX APODERAMENTO ANV CIVIL A/B727
PT-KUG; B/TBA; C/ANTONIO CARLOS; D/150700; E/QTP SBCT; F/45; G/3,
EXIGEM 3 MILHÕES DE REAIS E 4 PQD; H/ARMADOS PISTOLAS E MTR.
SEG DADOS OBTIDOS CMT ANV.

NOTA: Os dados transmitidos devem revelar a sua fonte quando o órgão transmissor não estiver seguro de que eles sejam verdadeiros.

4.6 Quando forem obtidas outras informações julgadas de interesse, serão emitidas novas mensagens, com o Indicador de Prioridade SS e para os mesmos destinatários previstos no item **4.2**.

4.7 Logo que o COE do aeroporto for ativado, caberá aos Comandantes/Chefes dos órgãos do SISCEAB providenciar o apoio de telecomunicações necessário, utilizando todos os meios disponíveis.

4.8 Os órgãos mencionados no item **4.2** deverão, concomitantemente, executar medidas adicionais visando à disciplina da utilização dos referidos meios de telecomunicações, a fim de evitar congestionamento dos canais de comunicações e possibilitar maior flexibilidade e rapidez na veiculação de mensagens.

5 DISPOSIÇÕES FINAIS

5.1 A critério da Autoridade Aeronáutica, a aeronave poderá ser dirigida para a aterrissagem em aeroporto diferente do indicado, onde a ação repressiva seja mais eficaz, se isso não incorrer em maiores riscos, cabendo aos órgãos ATS acatar as intenções do Comandante da aeronave.

5.2 Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Diretor-Geral do DECEA, para apreciação e providências julgadas cabíveis.

REFERÊNCIAS

BRASIL. *Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986*, “Código Brasileiro de Aeronáutica”. [Brasília, DF], dez 1986.

_____. *Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, alterada pela Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004*, “Dispõe sobre a organização, preparo e emprego das Forças Armadas para estabelecer novas atribuições subsidiárias”.

_____. *Lei nº 11.182, de 27 de agosto de 2005*, “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências”. [Brasília, DF], set 2005.

_____. *Decreto nº 3.897, de 24 de agosto de 2001*. “Fixa as diretrizes para o emprego das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem, e dá outras providências”. [Brasília, DF], ago 2001.

_____. *Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006*. “Dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento”. [Brasília, DF], mar 2006.

_____. *Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010*. “Dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC)”. [Brasília, DF], maio 2010.

_____. *Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2010*. “Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores e das Funções Gratificadas do Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa, e dá outras providências”. [Brasília, DF], abril 2009.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. *Portaria nº 1.049/GC3, de 11 de novembro de 2009*. “Aprova a reedição do Regimento Interno do Comando da Aeronáutica”. **RIC 20-36**. [Brasília, DF], nov 2009.

_____. _____. *Portaria nº 369/GC3, de 9 de junho de 2010*. “Aprova o Regulamento do Departamento de Controle do Espaço Aéreo”. **ROCA 20-7** [Brasília, DF], jun 2010.

Brasil. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Portaria nº 128/GC3, de 4 de março de 2011*. “Procedimentos para os Órgãos do COMAER referentes à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita”. **DCA 205-6** [Brasília, DF], mar 2011.

_____. _____. _____. *Portaria nº R-624/GC3, de 3 de maio de 2010*. “Organização do Gabinete de Crise”. **DCA 600-2** [Brasília, DF], maio 2010.

_____. _____. _____. *Portaria EMAER nº 9/4SC1, de 21 de março de 2011*. “Procedimentos em Acidente Nuclear ou Radiológico” **ICA 55-67** [Brasília, DF], mar 2011.

_____. _____. _____. *Portaria EMAER nº 8/4SC, de 21 de fevereiro de 2011*. “Manual de Atendimento de Aeronaves Envolvidas em Acidente Nuclear ou Radiológico”, **MCA 55-38** [Brasília, DF], mar 2011.

Brasil. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. “Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo”. **ICA 100-12**. [Rio de Janeiro], abr 2009.

_____. _____. _____. “Manual de Telecomunicações do Comando da Aeronáutica”. **MCA 102-7**. [Rio de Janeiro], abr 2008.

_____. _____. _____. *Portaria DECEA nº 117/DGCEA, de 6 de agosto de 2010*. “Programa Nacional de Segurança para a Aviação Civil do Sistema do Controle do Espaço Aéreo (PNAVSECEA)”. [Rio de Janeiro], ago 2010.

OACI.. *Annex 17 to the Convention on International Civil - Security. Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference” - Ninth Edition. March 2011*.

_____. *Doc 4444 ATM501. “Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management” - Fifteenth Edition*”. 2007.

_____. *Doc 8973 “Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita” - Sexta edición, 2002*.