

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



PROTEÇÃO AO VOO

ICA 63-12

**PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA AVSEC PARA
OS ÓRGÃOS ATS DO SISCEAB**

2021

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



PROTEÇÃO AO VOO

ICA 63-12

**PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA AVSEC PARA
OS ÓRGÃOS ATS DO SISCEAB**

2021



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

PORTARIA DECEA Nº 111/SDAD_AVSEC, DE 14 DE JUNHO DE 2021.
Protocolo COMAER nº 67600.010385/2021-68

Aprova a reedição da ICA 63-12,
que dispõe sobre os Procedimentos
de Segurança AVSEC para os
Órgãos ATS do SISCEAB.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 2.030/GC3, de 22 de novembro de 2019, e nos incisos II e VI do art. 14 do Decreto 7.168, de 5 de maio de 2010, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 63-12 “Procedimentos de Segurança AVSEC para os Órgãos ATS do SISCEAB”.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor em 1º de julho de 2021, em conformidade com o Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019.

Ten Brig Ar JOÃO TADEU FIORENTINI
Diretor-Geral do DECEA

(Publicada no BCA nº 118, de 28 de junho de 2021)

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1	<u>FINALIDADE</u>	9
1.2	<u>CONCEITUAÇÃO</u>	9
1.3	<u>ÂMBITO</u>	13
1.4	<u>ATRIBUIÇÃO</u>	13
2	AUTORIDADES DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL	14
2.1	<u>AUTORIDADES REPRESENTATIVAS</u>	14
2.2	<u>COMPETÊNCIA ESPECÍFICA PARA REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO</u>	14
2.3	<u>ÓRGÃOS DE RELACIONAMENTO DIRETO COM O ÓRGÃO ATS EM CASO DE ATOS ILÍCITOS</u>	15
2.4	<u>RESPONSABILIDADE</u>	15
2.5	<u>CONCEPÇÃO GERAL DA RESPOSTA A ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL</u>	15
3	PROCEDIMENTOS GERAIS	17
3.1	<u>ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA NO SOLO</u>	17
3.2	<u>ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA EM VOO</u>	18
3.3	<u>OUTRAS ORIENTAÇÕES DE CARÁTER GERAL</u>	20
4	PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS	22
5	DISPOSIÇÕES FINAIS	25
	REFERÊNCIAS	26

PREFÁCIO

A reedição desta publicação tem por objetivo atualizar as normas vigentes sobre a matéria, principalmente em relação às novas determinações do Comando da Aeronáutica sobre a reestruturação administrativa em diversos setores. Além disso, procurou-se manter o alinhamento com 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”, no Documento 4444 “Gerenciamento de Tráfego Aéreo” e no Documento 8973 “Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita” 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 âmbito 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

Ato ou atentado que compromete a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, incluindo, mas não limitado a:

- a) apoderamento de aeronave;
- b) destruição de aeronave em serviço;
- c) manutenção de refém a bordo de aeronaves ou em aeródromos;
- d) invasão a aeronave, aeroporto ou instalação aeronáutica;
- e) introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou em um aeroporto;
- f) uso de aeronave em serviço com propósito de causar morte, ferimentos graves ou prejuízos graves à propriedade ou ao meio ambiente;

- g) 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;
- h) ataque a aeronaves utilizando Sistema Antiaéreo Portátil;
- i) ataque a aeronaves utilizando arma de fogo;
- j) interferência nos auxílios a navegação;
- k) interferência em sistema de informação de missão crítica do SISCEAB;
- l) uso de drone que possa afetar a segurança da aviação; e
- m) acionamento do código transponder 7500.

1.2.6 AVSEC (AVIATION SECURITY)

Salvaguarda da aviação civil contra atos de interferência ilícita, mediante a combinação de medidas, recursos humanos e materiais.

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 ELOS DO SISCEAB

Conforme a Portaria nº 1.131/GC3, de 30 de outubro de 2020, são Elos do SISCEAB as entidades civis e militares que desenvolvem, de forma permanente ou eventual, atividades relacionadas com o Controle do Espaço Aéreo, tais como:

- a) Órgãos Operacionais e EPTA;
- b) Entidades da administração pública direta ou indireta vinculadas ou não ao COMAER; e
- c) Entidades privadas, independentemente de seu nível ou grau, mediante convênio, contrato, concessão ou autorização específica, outorgada pelo Órgão Central.

1.2.9 EMPRESA AÉREA

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

1.2.10 GABINETE DE CRISE (GC)

O Gabinete de Crise é uma estrutura *ad hoc* de comando e controle, subordinada diretamente ao Comandante da Aeronáutica, que tem por objetivo gerenciar e coordenar as ações necessárias, a fim de extinguir, neutralizar ou minimizar os efeitos adversos resultantes de uma crise. Para tanto, dependendo do cenário apresentado, poderá contar com meios operacionais e/ou infraestrutura aeronáutica adjudicada para o cumprimento de sua missão.

1.2.11 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.

1.2.12 ÓRGÃO ATS

São os Elos do SISCEAB que prestam os serviços de tráfego aéreo (*Air Traffic Service*) autorizados pelo DECEA, que é a organização responsável pelo controle do espaço aéreo brasileiro.

1.2.13 PLANO DE CONTINGÊNCIA

Documento que define os procedimentos a serem adotados com vistas a manter o fluxo de tráfego aéreo seguro e ordenado, nos casos de interrupção total ou parcial dos serviços de tráfego aéreo, por meio do estabelecimento de medidas para encaminhar o tráfego aéreo entre as FIR.

1.2.14 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.

1.2.15 PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DE AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA (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.

1.2.16 PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA AVSEC PARA O SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO (PNAVSECCEA)

O Programa Nacional de Segurança AVSEC para o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (PNAVSECCEA) tem por finalidade definir procedimentos e aplicação de medidas de segurança para os Elos do SISCEAB, visando garantir a segurança AVSEC nas atividades do SISCEAB.

1.2.17 POSIÇÃO/PONTO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVE

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

1.2.18 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.

1.2.19 SEGURANÇA AVSEC (*SECURITY*)

São ações e medidas implementadas contra ilícitos para a segurança patrimonial das instalações, equipamentos, pessoas, comunicações e transmissão de dados.

O termo *Security* nos Anexos 17, Doc 8973 e Doc 9985 da OACI deve ser entendido como Segurança AVSEC neste Programa.

1.2.20 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.

1.2.21 SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA

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

1.2.22 SITUAÇÃO SOB AMEAÇA

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

1.3 ÂMBITO

A presente Instrução, de observância obrigatória, aplica-se a todos os Órgãos ATS 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.

2.1.1.2 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.

2.1.1.3 O Comandante do COMPREP – Comando de Preparo – é a autoridade responsável por normatizar as ações de Segurança e Defesa no âmbito de todo o COMAER. O COMPREP é o órgão central do Sistema de Segurança e Defesa do COMAER (SISDE).

2.1.1.4 O Comandante do COMAE – Comando de Operações Aeroespaciais – 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.

2.2.1.2 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, exceto nas atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

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 e o controle do espaço Aéreo brasileiro (Portaria nº 1.131/GC3, de 30 de outubro de 2020).

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):
 - órgãos de participação na elaboração e no cumprimento do PSA, em que 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, 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 sob jurisdição brasileira;
- 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 COMAE 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 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 discorre sobre a proteção de aeroportos, aeronaves e auxílios à navegação aérea, citando medidas de segurança a serem adotadas. Essas 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 segurança, 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 Aviação Civil, 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, 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, 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, que 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, que 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 A aeronave deve ser orientada para deslocar-se para o ponto remoto do aeroporto, adotando-se as demais ações pertinentes, de acordo com o plano de segurança 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 A.

NOTA: Uma aeronave equipada com transponder SSR está sujeita a operar o transponder no “Modo 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.

3.2.5 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 tencione pousar; tal providência deverá ser tomada como julgada necessária para se agilizar a condução de todas as fases do voo.

3.2.5.1 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 Regiões de Informação de Voo (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 ao ingresso possível ou esperado da aeronave em sua área de responsabilidade.

d) notificar:

- o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA);
- o operador aéreo ou seu representante indicado;
- o Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico (ARCC) adequado de acordo com os procedimentos apropriados; e
- a autoridade aeroportuária para onde se dirige ou se encontra a aeronave.

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

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:

- 1) atualizando um incidente existente;
- 2) contendo decisões tomadas pelas autoridades competentes;
- 3) de transferência de responsabilidade;
- 4) de aceitação de responsabilidade;
- 5) indicando que uma entidade não está mais envolvida com o incidente; e
- 6) mensagens fechando o incidente.

3.2.6 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, por meio de outros órgãos ATS ou outros canais.

3.2.7 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.

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

3.2.9 Deverá ser fornecida à aeronave em voo, quando necessário, nova autorização para o novo destino. Qualquer solicitação feita pela tripulação, para mudança de nível de voo, 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.

3.2.10 Nos casos de necessidade de evacuação de órgão ATS, por ameaça de artefato explosivo ou QBRN, deverão ser obedecidos os procedimentos previstos no PCA 63-4 “Plano de Contingência do DECEA” e na DCA 63-1 “Plano de Degradação, Plano Regional de Emergência e Plano de Contingência”. Os planos de evacuação de órgãos ATS são os constantes nos respectivos Modelos Operacionais e/ou Manual dos órgãos ATS.

3.3 OUTRAS ORIENTAÇÕES DE CARÁTER GERAL

3.3.1 Uma aeronave sob interferência ilícita, no solo, deverá ser orientada a permanecer o mais afastada possível de outra aeronave e, se for o caso, liberar a pista em uso e ser conduzida para uma área de estacionamento específica ou isolada, de acordo com as instruções locais.

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

3.3.3 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.

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

3.3.5 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).

3.3.6 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.

3.3.7 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 deverá 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.

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

3.3.9 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.

3.3.10 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.

3.3.11 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.

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

3.3.13 O DECEA, dos CINDACTA/CRCEA-SE, deverá monitorar a segurança do espaço aéreo sob sua responsabilidade, conduzir avaliações de risco das ameaças potencialmente perigosas para a segurança da navegação aérea e assegurar que medidas apropriadas de mitigação ao risco estejam implementadas.

3.3.14 As avaliações de risco supracitadas envolvem um trabalho em estreita coordenação com os órgãos militares e outras autoridades competentes quando as atividades possam afetar os voos de aeronaves civis e/ou no caso de um conflito armado que afete a aviação civil dentro do território nacional.

3.3.15 Caso seja detectada e confirmada uma região, em território nacional ou FIR adjacente, na qual a atividade aérea seja considerada perigosa para a aviação civil, o órgão ATS deverá preparar e publicar NOTAM detalhando o cenário da ameaça e o espaço aéreo onde o voo será proibido.

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, conforme a CIRCEA 100-56 – “**Ações dos Órgãos ATS em Caso de Atos de Interferência Ilícita contra a Aviação Civil**”.

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 COMAE, de acordo com as Normas Operacionais do Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (NOSDA);
- b) para o Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico adequado (ARCC) e para o CGNA, o qual informará à administração do aeroporto envolvido e o operador da aeronave; e
- c) para o Comandante do CINDACTA/CRCEA-SE 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 órgão ATS 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 o Gabinete de Crise, se ativado, e, ainda, de assessoramento ao COMAE 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 respectivos 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.

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 COMAE DGCEA ANAC
CINDACTA 2150950 DTCEACT
51/DTCEA/150804 INFORMO (VEX) APODERAMENTO ANV CIVIL
A/A320 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. INFORMO VEX APODERAMENTO ANV CIVIL A/A320 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 Nos aeródromos compartilhados entre OM da Aeronáutica e aeroportos civis, as áreas operacionais dessas OM devem preservar, como mínimo, o nível de segurança existente nos respectivos aeroportos e adotar medidas de proteção para o acesso às áreas restritas dos aeroportos, tanto quanto possível, semelhantes.

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

5.4 A obtenção desta publicação e o envio de sugestões para o seu contínuo aperfeiçoamento podem ser realizados por meio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>, acessando o *link* específico da publicação.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando de Preparo. Regimento Interno do Comando de Preparo: **RICA 20-38**. [Brasília, DF], 2017.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Manual de Telecomunicações do Comando da Aeronáutica: **MCA 102-7**. [Rio de Janeiro], 2013.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Política de Segurança AVSEC para o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro: **DCA 205-7**. [Rio de Janeiro], 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Programa Nacional de Segurança AVSEC para o Sistema do Controle do Espaço Aéreo (PNAVSECCEA): **ICA 205-48**. [Rio de Janeiro], 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo: **ICA 100-12**. [Rio de Janeiro], 2016.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Manual de Atendimento de Aeronaves Envolvidas em Acidente Nuclear ou Radiológico: **MCA 55-38**. [Brasília, DF], 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Procedimentos em Acidente Nuclear ou Radiológico: **ICA 55-67**. [Brasília, DF], 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Procedimentos para os Órgãos do COMAER referentes à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita: **DCA 205-6**. [Brasília, DF], 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Organização do Gabinete de Crise: **DCA 600-2**. [Brasília, DF], 2010.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Regimento Interno do Comando da Aeronáutica: **RICA 20-36**. [Brasília, DF], 2009.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Regulamento do Departamento de Controle do Espaço Aéreo: **ROCA 20-7** [Brasília, DF], 2013.

BRASIL. 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. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 66, 27 ago. 2001.

BRASIL. 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. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, n. 55, p.1, 21 mar. 2006.

BRASIL. Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009. 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. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 4 maio 2009.

BRASIL. 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). **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, n. 85, p. 4, 6 maio 2010.

BRASIL. 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. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 10 jun. 1999.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. **Diário Oficial da União**: Poder Executivo, Brasília, DF, p. 19.567, 23 dez. 1986.

BRASIL. Lei nº 11.182, de 27 de agosto de 2005. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 28 set. 2005.

CANADÁ. OACI. Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional: **Segurança**. Proteção da Aviação Civil Internacional contra Atos de Interferência Ilícita. 11. ed. Montreal, 2020.

CANADÁ. OACI. Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita. **DOC 8973**. 12. ed. Montreal, 2020.

CANADÁ. OACI. Manual de Segurança para o Gerenciamento do Tráfego Aéreo contra Atos de Interferência Ilícita. **DOC 9985**. 11. ed. Montreal, 2019.

CANADÁ. OACI. Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea – Gerenciamento de Tráfego Aéreo. **DOC 4444 – ATM501**. 16. ed. Montreal, 2016.