

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



SEGURANÇA

DCA 205-6

**PROCEDIMENTOS PARA OS ÓRGÃOS DO COMAER
REFERENTES A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL
CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA**

2011

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA**



SEGURANÇA

DCA 205-6

**PROCEDIMENTOS PARA OS ÓRGÃOS DO COMAER
REFERENTES A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL
CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA**

2011



**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**

PORTARIA Nº 128/GC3, DE 4 DE MARÇO DE 2011.

Aprova a Diretriz sobre os Procedimentos para os Órgãos do COMAER referentes à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, de conformidade com o previsto nos incisos I e XIV do art. 23 da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, no art. 18 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, alterada pela Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010, no art. 14 do anexo ao Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, e considerando o que consta do Processo nº 67050.000966/2011-93, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da DCA 205-6 “Procedimentos para os Órgãos do COMAER referentes à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita”, que com esta baixa.

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

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº R-528/GC5, de 24 de setembro de 2003, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica Reservado nº 20, de 30 de setembro de 2003, página 701, e a Portaria nº 26/GC5, de 9 de janeiro de 2003, publicada no Diário Oficial da União nº 9, de 13 de janeiro de 2003, Seção 1, página 4.

Ten Brig Ar JUNITI SAITO
Comandante da Aeronáutica

(Publicada no BCA nº 049, de 14 de março de 2011)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>CONCEITUAÇÕES, SIGLAS E ABREVIATURAS</u>	9
1.3 <u>ÂMBITO</u>	9
2 CONCEPÇÃO GERAL DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA	10
2.1 <u>AUTORIDADES REPRESENTATIVAS</u>	10
2.2 <u>COMPETÊNCIA ESPECÍFICA PARA REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO</u>	10
2.3 <u>CONCEPÇÃO GERAL DA RESPOSTA A ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL</u>	11
3 RESPONSABILIDADES DO COMAER	15
3.1 <u>RESPONSABILIDADES GERAIS DO COMAER</u>	15
3.2 <u>RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS DOS ÓRGÃOS DO COMAER</u>	15
4 DISPOSIÇÕES FINAIS	17
REFERÊNCIAS	18

PREFÁCIO

Um ato de interferência ilícita contra a aviação civil é uma ação ou intenção que coloca em risco a segurança da aviação civil. Isso pode acontecer por meio do apoderamento ilícito de aeronave em voo ou no solo; manutenção de reféns a bordo de aeronaves ou em instalações de aeródromos; invasão de aeronave, aeroporto ou instalação aeroportuária; introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou aeroporto; comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronaves, pessoas e instalações aeroportuárias; e ataque a aeronaves utilizando sistema antiaéreo portátil (MANPAD).

Em 2006, com a ativação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em substituição ao Departamento de Aviação Civil (DAC) do Comando da Aeronáutica (COMAER), aquela Agência passou a ser a autoridade responsável por planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com a aviação civil.

Dentre os ajustes da passagem de responsabilidade sobre as atividades da aviação civil do COMAER para a ANAC, o Ministério da Defesa (MD) elaborou o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), aprovado e regulado pelo Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010.

O PNAVSEC estabelece as responsabilidades das administrações aeroportuárias, dos órgãos policiais, civis e militares, das empresas e entidades vinculadas ao Sistema de Aviação Civil, dos operadores de sistemas de navegação aérea, das Forças Armadas e de outros órgãos públicos, para assegurar a manutenção de aparatos de segurança adequados às ameaças identificadas, consolidando as ações de segurança da aviação civil.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Estabelecer os procedimentos para os Órgãos do Comando da Aeronáutica (COMAER) referentes à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC).

1.2 CONCEITUAÇÕES, SIGLAS E ABREVIATURAS

Para efeito desta Diretriz, o significado da terminologia, das siglas e das abreviaturas empregadas é o consagrado nos documentos normativos em vigor no Ministério da Defesa (MD) e no COMAER.

1.3 ÂMBITO

Este documento aplica-se a todas as organizações militares (OM) do COMAER.

2 CONCEPÇÃO GERAL DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

2.1 AUTORIDADES REPRESENTATIVAS

2.1.1 AUTORIDADE AERONÁUTICA MILITAR

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

2.1.2 AUTORIDADES MILITARES SUBORDINADAS

2.1.2.1 O Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) é a autoridade responsável por estabelecer as medidas de controle do espaço aéreo e da navegação aérea para a segurança da aviação civil, de acordo com o que prevê o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), os atos do CMTAER, o regulamento do DECEA e o PNAVSEC.

2.1.2.2 O Diretor-Geral do DECEA, por intermédio do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), é responsável pela harmonização do gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo, do espaço aéreo e das demais atividades relacionadas com a navegação aérea, assegurando o balanceamento entre demanda e capacidade da infraestrutura aeronáutica.

2.1.2.3 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).

2.1.2.4 Os Comandantes dos Comandos Aéreos Regionais (COMAR) são as autoridades regionais representativas do CMTAER. A missão dos COMAR contempla a realização das ações de Segurança e Defesa da sua competência, como elos regionais do SISDE.

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

2.1.3 AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL

A ANAC é a Autoridade de Aviação Civil, 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 para a segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, acerca do porte e do 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.

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.

2.2.3 COMANDO-GERAL DE OPERAÇÕES AÉREAS

2.2.3.1 Compete ao COMGAR, como órgão central do SISDE, planejar, normatizar, coordenar, controlar e fiscalizar as ações de Segurança e Defesa no âmbito do COMAER.

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

2.3.1 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.

2.3.2 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.

2.3.3 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.

2.3.4 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”.

2.3.5 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.

2.3.6 ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA NO SOLO

2.3.6.1 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.

2.3.6.2 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.

2.3.6.3 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.

2.3.6.4 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.

2.3.6.5 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.

2.3.6.6 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.

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

2.3.6.8 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.

2.3.7 ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA EM VOO

2.3.7.1 No caso de aeronave em situação de ameaça ou de emergência, decorrente de ato de interferência ilícita, entrar no espaço aéreo brasileiro com intenção de pouso em qualquer aeroporto do território nacional, o órgão prestador do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) competente deve prover a assistência necessária para garantir a segurança do voo, levando em conta a possibilidade de pouso de emergência, bem como tomar as decisões apropriadas para agilizar as fases do voo, inclusive o pouso.

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

2.3.7.3 O ATS deve transmitir todas as informações pertinentes aos responsáveis pelos serviços congêneres 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.

2.3.7.4 O CGNA é órgão de assessoramento ao COMDABRA para o desenvolvimento das atividades de defesa aeroespacial, quando da ocorrência de atos de interferência ilícita contra a aviação civil, sendo o elo com os operadores das aeronaves, administradores aeroportuários e ANAC.

2.3.8 FLUXO DAS INFORMAÇÕES

2.3.8.1 As informações sobre um ato de interferência ilícita contra a aviação civil, em andamento, fluirão imediatamente a partir do órgão ATS, para o Centro de Controle de Área (ACC), em cuja Região de Informação de Voo (FIR) ela esteja desenvolvendo seu voo ou na qual esteja situado o aeroporto envolvido. 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.

2.3.8.2 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.

2.3.8.3 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.

3 RESPONSABILIDADES DO COMAER

3.1 RESPONSABILIDADES GERAIS DO COMAER

Cabe ao COMAER, por intermédio de todas as suas organizações:

- a) cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional e internacional, quanto ao uso do espaço aéreo e de áreas aeroportuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução, em conformidade com a legislação em vigor;
- b) garantir a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas competências, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944), nas operações internacionais e nas domésticas, no que couber, em função da avaliação de risco;
- c) apoiar, na sua área de competência, a representação do Governo Brasileiro na Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), envolvendo os assuntos pertinentes à AVSEC;
- d) viabilizar a atuação do DPF e dos demais órgãos intervenientes nas ações de resposta ao apoderamento ilícito, caso o local de parada da aeronave ocorra em área sujeita a administração militar da Aeronáutica; e
- e) prever, nos Planos de Segurança e Defesa (PSD) das OM que possuam aeródromos exclusivamente militares, medidas adicionais de segurança referentes a eventual pouso de aeronave civil sob interferência ilícita.

3.2 RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS DOS ÓRGÃOS DO COMAER

3.2.1 COMGAR

3.2.1.1 Cabe ao COMGAR, por intermédio do COMDABRA, aplicar as medidas de policiamento do espaço aéreo brasileiro cabíveis nos casos de voos de aeronaves sob suspeita ou ato de interferência ilícita.

3.2.1.2 Cabe, ainda, ao COMGAR, por intermédio dos COMAR e de suas respectivas organizações subordinadas, em situações de atos de interferência ilícita contra a aviação civil:

- a) apoiar o DECEA na aplicação de medidas adicionais de segurança, quando necessário, para proteção de áreas, instalações e equipamentos sob responsabilidade do COMAER;
- b) disponibilizar um oficial general ou superior (de acordo com a situação) para compor o Grupo de Decisão, como representante da Autoridade Aeronáutica Militar, inclusive nos exercícios;
- c) disponibilizar especialistas para comporem o Grupo Operacional, como representantes do COMAER, inclusive nos exercícios;
- d) proporcionar, na sua esfera de competência, apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução para as ações de AVSEC;
- e) normatizar as atividades sob sua responsabilidade.

3.2.2 DECEA

3.2.2.1 Cabe ao DECEA, por intermédio dos órgãos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), em situações de atos de interferência ilícita contra a aviação civil:

- a) estabelecer medidas de segurança nas áreas, instalações e equipamentos sob sua responsabilidade, localizados nos aeródromos civis, em coordenação com as respectivas administrações aeroportuárias e em consonância com as normas do SISDE;
- b) estabelecer medidas de segurança para os auxílios à navegação aérea sob sua responsabilidade localizados fora do sítio aeroportuário, em consonância com as normas do SISDE;
- c) disponibilizar especialistas para comporem o Grupo Operacional, como representantes do COMAER, inclusive nos exercícios;
- d) desenvolver programas e aplicar medidas de segurança nas atividades de controle de tráfego aéreo, de telecomunicações aeronáuticas, de inspeção em voo, de busca e salvamento, dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia e informações aeronáuticas e de supervisão da manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea;
- e) estabelecer procedimentos de telecomunicações e de tráfego aéreo pertinentes ao SISCEAB;
- f) coordenar com os órgãos responsáveis pelo controle do espaço aéreo adjacente ao brasileiro os procedimentos de emergência pertinentes;
- g) capacitar o pessoal dos órgãos ATS para reconhecer qualquer indício de ocorrência de interferência ilícita em uma aeronave e proceder de acordo com as ações específicas para esta situação, dando prioridade à operação desta aeronave;
- h) apoiar, na sua esfera de competência, as atividades do COE, providenciando o apoio de telecomunicações necessário, utilizando todos os meios disponíveis; e
- i) normatizar as atividades sob sua responsabilidade.

3.2.3 CIAER

Cabe ao Centro de Inteligência da Aeronáutica, como elo permanente do Sistema Brasileiro de Inteligência (SISBIN), acompanhar e prover assessoria quanto às ameaças e vulnerabilidades à AVSEC, mantendo os elos do Sistema de Inteligência da Aeronáutica (SINTAER), do COMGAR e do DECEA abastecidos de conhecimentos pertinentes aos mesmos.

4 DISPOSIÇÕES FINAIS

4.1 Nos aeródromos compartilhados entre OM da Aeronáutica e aeroportos civis, as áreas operacionais destas 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.

4.2 Cada órgão do COMAER participante do PNAVSEC deverá planejar e encaminhar ao respectivo ODS a previsão orçamentária necessária às ações descritas nesta Diretriz.

4.3 Os atos de interferência ilícita contra aeronaves e instalações do COMAER não são do escopo da AVSEC, e demandarão ações de resposta no solo de acordo com leis, regulamentos e normas específicas.

4.4 A segurança das áreas sujeitas à administração militar, dentro de instalações aeroportuárias civis é de responsabilidade do COMAER, de acordo com a legislação pertinente ao SISDE, podendo ser realizada pela administração do aeroporto, mediante convênio.

4.5 Os casos não previstos nesta Diretriz deverão ser submetidos à apreciação do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.

REFERÊNCIAS

BRASIL. *Lei nº 7.170, de 14 de dezembro de 1983*. “Define os crimes contra a segurança nacional, a ordem política e social, estabelece seu processo e julgamento e dá outras providências”. [Brasília, DF], dez 1983.

_____. *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 e pela Lei Complementar nº 136, de 2010*, “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 3.466, de 17 de maio de 2000*. “Aprova a Estrutura Regimental e os Quadros Demonstrativos dos Cargos em Comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS, das Gratificações de Exercício em Cargo de Confiança, das Gratificações de Representação pelo Exercício de Função e das Gratificações de Representação - GR do Ministério da Defesa, e dá outras providências”. [Brasília, DF], mai 2000.

_____. *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], mai 2010a.

_____. *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], abr 2010b.

_____. *Portaria R-624/GC3, de 03 de maio de 2010*, “Aprova as Diretrizes para a Organização do Gabinete de Crise no âmbito do Comando da Aeronáutica”. [Brasília-DF], mai 2010c.

OACI. *Anexo 17 ao Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Seguridad “Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita” - oitava edición*. abr 2006.

_____. *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.