

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-56

**AÇÕES DOS ÓRGÃOS ATS EM CASO DE ATOS DE
INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO
CIVIL**

2018

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-56

**AÇÕES DOS ÓRGÃOS ATS EM CASO DE ATOS DE
INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO
CIVIL**

2018



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

PORTARIA DECEA Nº 140/DGCEA, DE 10 DE SETEMBRO DE 2018.

Aprova a reedição da CIRCEA 100-56, Circular de Controle do Espaço Aéreo que orienta as “Ações dos Órgãos ATS 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 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 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da CIRCEA 100-56, “Ações dos Órgãos ATS 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 DECEA nº 692/DGCEA, de 30 de novembro de 2011, publicada no BCA nº 241, de 19 de dezembro de 2011.

Ten Brig Ar JEFERSON DOMINGUES DE FREITAS
Diretor-Geral do DECEA

(Publicada no BCA nº 170, de 27 de setembro de 2018)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>ÂMBITO</u>	9
1.3 <u>CUMPRIMENTO DAS NORMAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS</u>	9
2 ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES	10
2.1 <u>ABREVIATURAS</u>	10
2.2 <u>DEFINIÇÕES</u>	10
3 DISPOSIÇÕES GERAIS	13
3.1 <u>PADRONIZAÇÃO DE PROCEDIMENTOS</u>	13
3.2 <u>CAPACITAÇÃO DO PESSOAL ATS</u>	13
3.3 <u>EVACUAÇÃO DE ÓRGÃO ATS</u>	14
3.4 <u>RECEBIMENTO DE AMEAÇA DE BOMBA POR TELEFONE</u>	14
3.5 <u>PROCEDIMENTOS PADRONIZADOS PARA OBTENÇÃO E CONTROLE DE INFORMAÇÕES RELATIVAS A ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA</u>	15
4 DISPOSIÇÕES FINAIS	16
ANEXO A - Ações a serem adotadas por TWR/AFIS no caso de apoderamento ilícito de aeronave no solo	17
ANEXO B - Ações a serem adotadas por ACC/APP/TWR/AFIS no caso de apoderamento ilícito de aeronave em voo (onde couber)	18
ANEXO C - Ações a serem adotadas por TWR/AFIS quando a aeronave no solo avisar ao órgão sobre ameaça de artefato explosivo ou QBRN a bordo	19
ANEXO D - Ações a serem adotadas por ACC/APP/TWR/AFIS quando a aeronave em voo avisar ao órgão sobre ameaça de artefato explosivo ou QBRN a bordo (onde couber)	20
ANEXO E - Ações a serem adotadas por TWR/AFIS quando este órgão for orientado a avisar que uma aeronave no solo possui uma ameaça de artefato explosivo ou QBRN a bordo	21
ANEXO F - Ações a serem adotadas por ACC/APP/TWR/AFIS quando este órgão for orientado a avisar que uma aeronave em voo possui uma ameaça de artefato explosivo ou QBRN a bordo (onde couber)	22
ANEXO G - Ações a serem adotadas por quem recebe uma ameaça de bomba	23
ANEXO H - Formulário de relatório de ameaça de bomba	24
ANEXO I - Formulário de informações relativas a atos de interferência ilícita	26

PREFÁCIO

Esta publicação substitui a CIRCEA 100-56, de 30 de novembro de 2011, abrangendo as seguintes provisões:

- 1 - atualização bibliográfica dos documentos de referência AVSEC;
- 2 - modificações nos Anexos B, D e F, complementando as ações da TWR/ AFIS;
- 3 - modificações no item 10 do Anexo A e no item 11 dos Anexos C e E, visando um melhor alinhamento de entendimento com as demais publicações AVSEC; e
- 4 - alteração no Anexo I, com acréscimo da informação do tipo de alerta, Real ou Inadvertido, visando uma melhor transparência dos fatos ocorridos, bem como um acompanhamento mais efetivo por parte da Assessoria AVSEC.

Ademais, foram introduzidas melhorias editoriais na publicação.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Circular de Tráfego Aéreo tem por finalidade orientar as ações a serem adotadas pelos órgãos ATS em caso de atos de interferência ilícita, em observância às seguintes regulamentações nacionais:

- Decreto nº 7.168 (Dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC);
- DCA 205-6 (Procedimentos para os Órgãos do COMAER referentes à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita); e
- ICA 63-12 (Procedimentos para os Órgãos do SISCEAB em caso de Atos de Interferência Ilícita contra a Aviação Civil).

1.2 ÂMBITO

As orientações descritas nesta Circular são de observância obrigatória e de aplicação imediata pelos órgãos ATS do SISCEAB.

1.3 CUMPRIMENTO DAS NORMAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Os procedimentos dispostos nesta Circular, que tratam das ações a serem adotadas pelos órgãos ATS nos atos de interferência ilícita, visam, também, a atender às normas e às recomendações editadas pela Organização de Aviação Civil Internacional, previstas no:

- a) Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional “Segurança: Proteção da Aviação Civil Internacional Contra Atos de Interferência Ilícita”, na décima edição, de abril de 2017;
- b) Documento 4444 - “Gerenciamento de Tráfego Aéreo”, na décima sexta edição, de novembro de 2016; e
- c) Documento 8973 “Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita”, na décima edição de 2017.

2 ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES

2.1 ABREVIATURAS

AAR	Assessoria de Avaliação de Risco
ACC	Centro de Controle de Área
AFIS	Serviço de Informação de Voo de Aeródromo
AFTN	Rede de Telecomunicações Fixas Aeronáuticas
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
APP	Controle de Aproximação
ATC	Controle de Tráfego Aéreo
ARCC	Centro de Controle de Salvamento Aeronáutico
ATS	Serviço de Tráfego Aéreo
CINDACTA	Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
CGNA	Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea
COE	Centro de Operações de Emergência
COMAER	Comando da Aeronáutica
COPM	Centro de Operações Militares
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DPF	Departamento de Polícia Federal
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
MANPAD	Sistema Antiaéreo Portátil
PNAVSEC	Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
PSA	Plano de Segurança Aeroportuária
QBRN	Químico, Biológico, Radiológico ou Nuclear
SISCEAB	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SRPV	Serviço Regional de Proteção ao Voo
TWR	Torre de Controle de Aeródromo

2.2 DEFINIÇÕES

2.2.1 AMEAÇA DE BOMBA

Qualquer tipo de comunicação, sugerindo ou indicando que a segurança de uma pessoa, de uma aeronave em voo ou em solo, de um aeroporto ou outra instalação da aviação civil possa estar em perigo pela presença de artefatos explosivos, químicos, biológicos, radiológicos ou nucleares.

2.2.2 ARTEFATO EXPLOSIVO (BOMBA)

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

2.2.3 ARTEFATO QBRN

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

2.2.4 ASSESSORIA DE AVALIAÇÃO DE RISCO

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 instruções complementares da ANAC, do COMAER e do DPF, visando a garantir a continuidade dos serviços e atividades, de acordo com o Plano de Contingência aplicável.

2.2.5 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.

2.2.6 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.

2.2.7 CENTRO DE OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA

Área de um 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.

2.2.8 GERENTE DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

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

2.2.9 PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

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.

2.2.10 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.

2.2.11 POSIÇÃO/PONTO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVE

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

3 DISPOSIÇÕES GERAIS

3.1 PADRONIZAÇÃO DE PROCEDIMENTOS

3.1.1 As disposições constantes nos Anexos A, B, C, D, E e F (denominados fichas) deverão ser utilizadas com o objetivo de otimizar e padronizar a execução dos procedimentos adotados nos órgãos ATS nas diversas situações relacionadas com os atos de interferência ilícita contra a aviação civil.

NOTA: As informações recebidas e as ações desenvolvidas em resposta aos atos de interferência ilícita contra a aviação civil deverão ser registradas, utilizando o Formulário de Informações Relativas a Atos de Interferência Ilícita, conforme disposto no item 3.5.

3.1.1.1 A fim de padronizar e facilitar a identificação dessas fichas, as mesmas devem ser elaboradas utilizando-se as seguintes cores:

- a) Anexos A e B: fichas na cor vermelha;
- b) Anexos C e D: fichas na cor amarela; e
- c) Anexos E e F: fichas na cor azul.

3.1.2 Os Comandantes dos CINDACTA e o Chefe do SRPV-SP devem assegurar que os órgãos subordinados possuam as informações necessárias para o cumprimento das ações dispostas nos Anexos A a F.

3.1.3 O chefe do órgão ATS deve incluir no Modelo Operacional ou, na inexistência desse documento, no Manual do Órgão as ações a serem adotadas nos casos de atos de interferência ilícita e disponibilizar os anexos a esta Circular na posição operacional do responsável pela equipe de serviço, de modo que possibilite o seu uso, de forma expedita, no momento em que for necessário.

3.2 CAPACITAÇÃO DO PESSOAL ATS

3.2.1 O principal objetivo da capacitação de segurança destinada aos controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica é o de garantir que esses profissionais entendam os princípios de segurança da aviação relativos aos atos de interferência ilícita contra a aviação civil e estejam familiarizados com os procedimentos que devem ser seguidos em situações dessa natureza.

3.2.2 A capacitação será realizada por meio de curso específico, que deverá ter um mínimo de 4 (quatro) horas de duração, e de treinamento de reciclagem a cada 3 (três) anos.

3.2.3 O treinamento de reciclagem deverá incluir os principais componentes dos módulos relevantes do curso em questão, enfatizando todas as mudanças ocorridas nas práticas e nas exigências desde o último treinamento.

3.2.4 Os Comandantes dos CINDACTA e o Chefe do SRPV-SP devem orientar e coordenar as ações pertinentes, visando a que o pessoal ATS dos órgãos de sua área de jurisdição, incluindo os da INFRAERO e de outras empresas, esteja adequadamente capacitado, conforme previsto nesta Circular e nas demais publicações do DECEA sobre o assunto.

3.3 EVACUAÇÃO DE ÓRGÃO ATS

3.3.1 Os CINDACTA e o SRPV-SP devem coordenar a elaboração de procedimentos locais específicos, visando a considerar, de forma preventiva, a possível necessidade de evacuação do órgão ATS, no caso de uma ameaça de artefato explosivo ou QBRN. Esses procedimentos são, basicamente, os mesmos aplicados nas situações de suspensão dos serviços de tráfego aéreo devido a greves, calamidades, distúrbios da ordem pública e outros, de acordo com a DCA 63-1 “Plano de Degradação, Plano Regional de Emergência e Plano de Contingência”.

3.3.2 Na elaboração dos procedimentos específicos para evacuação do órgão ATS, deve ser levado em conta o seguinte:

- a) localização e dotação de pessoal do órgão ATS, o volume e a natureza do tráfego assistido, os outros meios disponíveis para assegurar a continuação dos serviços de tráfego aéreo e as instalações e os serviços de comunicação disponíveis;
- b) autoridade encarregada de emitir ordem de evacuação e por quais métodos;
- c) órgão(s) para o(s) qual(is) se deve(m) transferir a responsabilidade da provisão temporária dos serviços de tráfego aéreo;
- d) meios e métodos de notificar o fato aos órgãos mencionados na alínea anterior e de lhes transferir os dados essenciais do voo;
- e) meios e métodos de notificar a situação das aeronaves em voo, assim como os procedimentos que elas tenham de seguir;
- f) meios e métodos de notificar a situação às aeronaves no solo e aos operadores de aeronaves; e
- g) reassunção das atividades normais tão logo cesse a ameaça de artefato explosivo ou artefato QBRN, inclusive os meios e métodos de emitir a ordem para o órgão reassumir as suas funções.

3.3.3 Os procedimentos dispostos no item anterior devem ser objetos de simulação nos órgãos ATS. Tais simulações visam testar e avaliar a preparação de mecanismos de resposta a atos de interferência ilícita e assegurar que os planos de contingência sejam praticados e exercitados regularmente, para identificar pontos fracos e introduzir modificações necessárias para a conclusão segura de uma situação real de emergência. Além de grandes exercícios em larga escala, que devem ser conduzidos, pelo menos, a cada dois anos, exercícios de menor escala das diferentes partes de um plano de contingência devem ser conduzidos regularmente, pelo menos, anualmente.

3.4 RECEBIMENTO DE AMEAÇA DE BOMBA POR TELEFONE

3.4.1 A experiência internacional demonstrou que as ameaças de bomba podem ser direcionadas contra:

- a) aeronaves no solo ou em voo;
- b) instalações, facilidades e edificações do aeroporto ou auxílios à navegação instalados nos aeroportos ou em suas imediações; e

- c) carga aérea designada para transporte aéreo ou instalações, facilidades e edificações para carga.

3.4.2 Ameaças de bomba podem ser recebidas por aeroportos, empresas aéreas e agentes de carga diretamente das pessoas que fazem as ameaças ou de intermediários, por exemplo, a imprensa ou agências de notícias. Em qualquer dos casos, quem recebe a ameaça deve tentar obter o maior número possível de informações, para facilitar sua avaliação e a identificação do autor da ameaça.

3.4.3 Para facilitar a coleta de informações sobre a ameaça de bomba mencionada, o pessoal ATS deverá utilizar os procedimentos e o formulário dispostos nos Anexos G e H, respectivamente, salvo se houver outra orientação local para atender a essa situação. Tais anexos deverão estar disponíveis, em local adequado, e o pessoal ATS deve estar treinado a utilizá-los prontamente. Adicionalmente, o pessoal ATS deve estar ciente da necessidade de repassar corretamente as informações sobre ameaças de bomba às autoridades pertinentes.

3.4.4 Quando uma ameaça de bomba tiver sido gravada, o respectivo meio pelo qual foi feita a gravação deverá ser mantido como prova.

3.4.5 Quando o ato de interferência ilícita resultar em ameaça relacionada a artefato radiológico ou nuclear a bordo de aeronave, os órgãos do SISCEAB envolvidos deverão observar também os procedimentos previstos na legislação em vigor, necessários ao atendimento de aeronaves envolvidas em acidente nuclear ou radiológico.

3.5 PROCEDIMENTOS PADRONIZADOS PARA OBTENÇÃO E CONTROLE DE INFORMAÇÕES RELATIVAS A ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

O pessoal ATS deverá utilizar os formulários dos anexos a esta publicação, para obter/controlar informações relativas a atos de interferência ilícita.

4 DISPOSIÇÕES FINAIS

4.1 As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas acessando o link específico da publicação, por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>.

4.2 Os casos não previstos nesta circular serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do DECEA.

ANEXO A - Ações a serem adotadas por TWR/AFIS no caso de apoderamento ilícito de aeronave no solo

AÇÕES REFERENTES AO APODERAMENTO ILÍCITO DE AERONAVE NO SOLO
1. Estar atento para identificar quaisquer indícios de ato de interferência ilícita, tais como: acionamento do código transponder 7500 ou não atendimento às instruções dos órgãos ATS.
2. Comunicar imediatamente ao ACC em cuja FIR esteja situado o aeroporto envolvido e à Administração Aeroportuária, que, por sua vez, comunicará ao explorador da aeronave ou ao seu representante indicado.
3. Comunicar, também, ao CGNA e ao Chefe do Órgão.
4. Auxiliar a Administração Aeroportuária, atuando como facilitador das comunicações disponíveis no órgão ATS.
5. Retransmitir as mensagens apropriadas, entre a aeronave e as autoridades designadas.
6. Alocar, caso possível, uma frequência exclusiva para comunicação com a aeronave.
7. Restringir ao estritamente necessário a veiculação de mensagens por outras aeronaves, por intermédio da frequência que estiver sendo utilizada.
8. Atender, prontamente, às chamadas da aeronave, dando assistência ao desenvolvimento de suas operações.
9. Tomar as medidas necessárias para a permanência da aeronave no solo, assim como aquelas em atenção às orientações provenientes da autoridade competente, designada pela AAR ou Grupo de Decisão, conforme o caso.
10. Orientar a aeronave a se deslocar para o ponto remoto do aeroporto, adotando as demais ações pertinentes, de acordo com o PSA e as orientações da autoridade competente.
11. Caso não exista um ponto remoto predefinido ou a referida posição não esteja disponível, orientar a aeronave a se deslocar para uma área escolhida, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente.
12. Especificar a trajetória a ser seguida para o local de estacionamento. Essa trajetória deverá estar prevista no PSA ou, ainda, ser definida pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente, tendo em vista a minimizar quaisquer riscos para o público, às demais aeronaves e às instalações do aeródromo.
13. Durante o desembarque de passageiros e da tripulação da aeronave ameaçada, manter outras aeronaves, veículos e pessoal de terra, a uma distância segura da aeronave envolvida, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente.
14. Orientar o trânsito de veículos e pessoas, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente, de forma a minimizar qualquer risco iminente, dando prioridade àqueles envolvidos na emergência.

ANEXO B - Ações a serem adotadas por ACC/APP/TWR/AFIS no caso de apoderamento ilícito de aeronave em voo (onde couber)

AÇÕES REFERENTES AO APODERAMENTO ILÍCITO DE AERONAVE EM VOO
1. Estar atento para identificar quaisquer indícios de ato de interferência ilícita, tais como: acionamento do código transponder 7500, desvio anormal da rota prevista ou não atendimento às instruções dos órgãos ATC.
2. Aumentar os mínimos de separação vertical e horizontal aplicados para, pelo menos, o dobro entre a aeronave ameaçada e as demais, onde aplicável.
3. TWR/AFIS – Comunicar imediatamente ao APP, ao CGNA e ao Chefe do Órgão. APP - Comunicar imediatamente ao ACC, ao CGNA e ao Chefe do Órgão. ACC - Comunicar ao Comandante/Chefe do CINDACTA/SRPV-SP, ao CGNA, ao COpM e ao ARCC da área envolvida, em cuja FIR a aeronave esteja desenvolvendo seu voo ou na qual esteja situado o aeroporto envolvido.
4. Solicitar ao CGNA a comunicação ao representante pertinente da Administração Aeroportuária para onde se dirige a aeronave, que, por sua vez, comunicará ao explorador da aeronave ou a seu representante.
5. Manter informado o CGNA, o COpM e o ARCC sobre qualquer nova ação realizada pela aeronave em questão.
6. Auxiliar a Administração Aeroportuária, atuando como facilitador das comunicações disponíveis no órgão ATS, em coordenação com o COpM.
7. Retransmitir as mensagens apropriadas, entre a aeronave e as autoridades designadas.
8. Alocar, caso possível, uma frequência exclusiva para comunicação com a aeronave.
9. Restringir ao estritamente necessário a veiculação de mensagens por outras aeronaves, por intermédio da frequência que estiver sendo utilizada.
10. Atender prontamente às chamadas das aeronaves, dando assistência ao desenvolvimento de suas operações.
11. Aprovar, tão logo quanto possível, 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.
12. No caso de transferência do tráfego para outro órgão ATS nacional ou estrangeiro, deverão ser fornecidos todos os dados relacionados com o voo.
13. Manter informados os órgãos ATS que possam estar envolvidos com a progressão do voo sobre todos os fatores pertinentes, tais como, autonomia de combustível da aeronave, possibilidade de mudanças repentinas de rota ou de destino etc. Os órgãos ATS mencionados incluem, também, aqueles nacionais ou estrangeiros responsáveis tanto pela transferência do tráfego, como pelo aeródromo de destino conhecido ou suposto do voo em questão.
14. Prestar toda a assistência à aeronave no caso da intenção de pouso em qualquer aeroporto em território nacional, 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, se possível, evitando o sobrevoo de áreas densamente povoadas, em coordenação com o COpM.
15. Fornecer à aeronave em voo, se necessário, autorização para o novo destino, sem atraso, de acordo com as orientações da autoridade competente, em coordenação com o COpM.

NOTA: A ação 1 não se aplica à aeronave procedente do exterior, desde que as coordenações prévias tenham sido realizadas entre os órgãos ATC. Nessas coordenações, se possível, serão obtidos os dados específicos do voo, tais como: confirmação do destino, alternativa, autonomia, pessoas a bordo etc.

ANEXO C - Ações a serem adotadas por TWR/AFIS quando a aeronave no solo avisar ao órgão sobre ameaça de artefato explosivo ou QBRN a bordo.

AÇÕES REFERENTES AO AVISO DA AERONAVE NO SOLO SOBRE AMEAÇA DE ARTEFATO EXPLOSIVO OU QBRN A BORDO
1. Ao ser avisado, confirmar as informações do piloto, visando à comunicação com os organismos pertinentes relacionados a seguir.
2. Não dar quaisquer orientações nem sugestões no que diz respeito a ações que serão tomadas pela tripulação em relação a um artefato explosivo ou QBRN.
3. Comunicar imediatamente ao ACC em cuja FIR esteja situado o aeroporto envolvido e à Administração Aeroportuária, que, por sua vez, comunicará ao explorador da aeronave ou ao seu representante indicado.
4. Comunicar, também, ao Chefe do Órgão, assim como manter informado o CGNA e a Administração Aeroportuária sobre qualquer nova ação realizada pela aeronave em questão.
5. Auxiliar a Administração Aeroportuária, atuando como facilitador das comunicações disponíveis no órgão ATS.
6. Retransmitir as mensagens apropriadas, entre a aeronave e as autoridades designadas.
7. Alocar, caso possível, uma frequência exclusiva para comunicação com a aeronave.
8. Restringir ao estritamente necessário a veiculação de mensagens por outras aeronaves, por intermédio de frequência que estiver sendo utilizada.
9. Atender prontamente às chamadas das aeronaves, dando assistência ao desenvolvimento de suas operações.
10. Tomar as medidas necessárias para a permanência da aeronave no solo, assim como aquelas em atenção às orientações provenientes da autoridade competente, designada pela AAR ou Grupo de Decisão, conforme o caso.
11. Orientar a aeronave a taxiar para o ponto remoto do aeroporto, adotando as demais ações pertinentes, de acordo com as orientações da autoridade competente.
12. Caso não exista um ponto remoto predefinido ou a referida posição não esteja disponível, orientar a aeronave a se deslocar para uma área escolhida, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente.
13. Especificar a trajetória a ser seguida para o local de estacionamento. Essa trajetória deverá estar prevista no PSA ou, ainda, ser definida pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente, tendo em vista minimizar quaisquer riscos para o público, às outras aeronaves e as instalações do aeródromo.
14. Durante o desembarque de passageiros e da tripulação da aeronave ameaçada, manter outras aeronaves, veículos e pessoal de terra, a uma distância segura da aeronave envolvida, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente.
15. Orientar o trânsito de veículos e pessoas, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente, de forma a minimizar qualquer risco iminente, dando prioridade àqueles envolvidos na emergência.

ANEXO D - Ações a serem adotadas por ACC/APP/TWR/AFIS quando a aeronave em voo avisar ao órgão sobre ameaça de artefato explosivo ou QBRN a bordo (onde couber)

ACÇÕES REFERENTES AO AVISO DA AERONAVE EM VOO SOBRE AMEAÇA DE ARTEFATO EXPLOSIVO OU QBRN A BORDO
1. Ao ser avisado, confirmar as informações do piloto, visando à comunicação com os organismos pertinentes relacionados a seguir.
2. Não dar quaisquer orientações nem sugestões no que diz respeito a ações que serão tomadas pela tripulação em relação a um artefato explosivo ou artefato QBRN.
3. Aumentar os mínimos de separação vertical e horizontal aplicados para, pelo menos, o dobro entre a aeronave ameaçada e as demais (onde aplicável).
4. TWR/AFIS – Comunicar imediatamente ao APP, ao CGNA e ao Chefe do Órgão. APP - Comunicar imediatamente ao ACC, ao CGNA e ao Chefe do Órgão. ACC - Comunicar ao Comandante/Chefe do CINDACTA/SRPV-SP, ao CGNA, ao COpM e ao ARCC da área envolvida, em cuja FIR a aeronave esteja desenvolvendo seu voo.
5. Solicitar ao CGNA a comunicação ao representante pertinente da Administração Aeroportuária para onde se dirige a aeronave, que, por sua vez, comunicará ao explorador da aeronave ou a seu representante.
6. Manter informado o CGNA, o COpM e o ARCC sobre qualquer nova ação realizada pela aeronave em questão.
7. Auxiliar a Administração Aeroportuária, atuando como facilitador das comunicações disponíveis no órgão ATS, em coordenação com o COpM.
8. Retransmitir as mensagens apropriadas, entre a aeronave e as autoridades designadas.
9. Alocar, caso possível, uma frequência exclusiva para comunicação com a aeronave.
10. Restringir ao estritamente necessário a veiculação de mensagens por outras aeronaves, por intermédio de frequência que estiver sendo utilizada.
11. Atender prontamente às chamadas das aeronaves, dando assistência ao desenvolvimento de suas operações.
12. Aprovar, tão logo quanto possível, 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.
13. No caso de transferência do tráfego para outros órgãos ATC (nacional ou estrangeiro), devem ser fornecidos todos os dados relacionados com o voo.
14. Manter informados os órgãos ATS que possam ser afetados pela progressão do voo sobre todos os fatores pertinentes, tais como: autonomia de combustível da aeronave, possibilidade de mudanças repentinas de rota ou destino etc. Os órgãos ATS mencionados incluem, também, aqueles nacionais ou estrangeiros responsáveis tanto pela transferência do tráfego, como pelo aeródromo de destino conhecido ou suposto do voo em questão.
15. Prestar toda a assistência à aeronave no caso da intenção de pouso em qualquer aeroporto em território nacional, 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, se possível, evitando o sobrevoo de áreas densamente povoadas, em coordenação com o COpM.
16. Fornecer à aeronave em voo, quando necessário, autorização para o novo destino, sem atraso, de acordo com as orientações da autoridade competente.

NOTA: A ação 1 não se aplica à aeronave procedente do exterior, desde que as coordenações prévias tenham sido realizadas entre os órgãos ATC. Nessas coordenações, se possível, serão obtidos os dados específicos do voo, tais como: a confirmação do destino, alternativa, autonomia, pessoas a bordo etc.

ANEXO E - Ações a serem adotadas por TWR/AFIS quando este órgão for orientado a avisar que uma aeronave no solo possui uma ameaça de artefato explosivo ou QBRN a bordo.

AÇÕES REFERENTES À ORIENTAÇÃO DE AVISO A AERONAVE NO SOLO SOBRE AMEAÇA DE ARTEFATO EXPLOSIVO OU QBRN A BORDO
1. Avisar, sem demora, à tripulação, se em contato direto, ou pelos meios mais eficientes, se for recebida uma informação dos setores apropriados de uma ameaça indicando que um artefato explosivo ou artefato QBRN foi colocado a bordo de uma aeronave conhecida.
2. Não dar quaisquer orientações nem sugestões no que diz respeito a ações que serão tomadas pela tripulação em relação a um artefato explosivo ou artefato QBRN.
3. Comunicar imediatamente ao ACC em cuja FIR esteja situado o aeroporto envolvido e à Administração Aeroportuária, que, por sua vez, comunicará ao explorador da aeronave ou ao seu representante indicado.
4. Comunicar, também, ao Chefe do Órgão, assim como manter informado o CGNA e a Administração Aeroportuária sobre qualquer nova ação realizada pela aeronave em questão.
5. Auxiliar a Administração Aeroportuária, atuando como facilitador das comunicações disponíveis no órgão ATS.
6. Retransmitir as mensagens apropriadas, entre a aeronave e as autoridades designadas.
7. Alocar, caso possível, uma frequência exclusiva para comunicação com a aeronave.
8. Restringir ao estritamente necessário a veiculação de mensagens por outras aeronaves, por intermédio de frequência que estiver sendo utilizada.
9. Atender prontamente às chamadas das aeronaves, dando assistência ao desenvolvimento de suas operações.
10. Tomar as medidas necessárias para a permanência da aeronave no solo, assim como aquelas em atenção às orientações provenientes da autoridade competente, designada pela AAR ou Grupo de Decisão, conforme o caso.
11. Orientar a aeronave a se deslocar para o ponto remoto do aeroporto, adotando as demais ações pertinentes, de acordo com o PSA e as orientações da autoridade competente.
12. Caso não exista um ponto remoto predefinido ou a referida posição não esteja disponível, orientar a aeronave a se deslocar para uma área escolhida, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente.
13. Especificar a trajetória a ser seguida para o local de estacionamento. Essa trajetória deverá estar prevista no PSA ou, ainda, ser definida pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente, tendo em vista minimizar quaisquer riscos para o público, as outras aeronaves e as instalações do aeródromo.
14. Durante o desembarque de passageiros e da tripulação da aeronave ameaçada, manter outras aeronaves, veículos e pessoal de terra, a uma distância segura da aeronave envolvida, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente.
15. Orientar o trânsito de veículos e pessoas, conforme previsto no PSA ou, ainda, como definido pelo Gerente de Segurança Aeroportuária ou por outra autoridade competente, de forma a minimizar qualquer risco iminente, dando prioridade àqueles envolvidos na emergência.

ANEXO F - Ações a serem adotadas por ACC/APP/TWR/AFIS quando este Órgão for orientado a avisar que uma aeronave em voo possui uma ameaça de artefato explosivo ou QBRN a bordo (onde couber)

AÇÕES REFERENTES À ORIENTAÇÃO DE AVISO A AERONAVE EM VOO SOBRE AMEAÇA DE ARTEFATO EXPLOSIVO OU QBRN A BORDO
1. Avisar, sem demora, a tripulação, se em contato direto, conforme orientação da Assessoria de Avaliação de Risco/COE, se for recebida uma informação dos setores apropriados de uma ameaça indicando que um artefato explosivo ou artefato QBRN foi colocado a bordo de uma aeronave conhecida.
2. Não dar quaisquer orientações nem sugestões no que diz respeito a ações que serão tomadas pela tripulação em relação a um artefato explosivo ou artefato QBRN.
3. Aumentar os mínimos de separação vertical e horizontal aplicados para, pelo menos, o dobro entre a aeronave ameaçada e as demais, onde aplicável.
4. TWR/AFIS – Comunicar imediatamente ao APP, ao CGNA e ao Chefe do Órgão. APP - Comunicar imediatamente ao ACC e ao CGNA. ACC - Comunicar ao Comandante/Chefe do CINDACTA/SRPV-SP, ao CGNA, ao COpM e ao ARCC da área envolvida, em cuja FIR a aeronave esteja desenvolvendo seu voo ou na qual esteja situado o aeroporto envolvido.
5. Solicitar ao CGNA a comunicação ao representante pertinente da Administração Aeroportuária para onde se dirige a aeronave, que, por sua vez, comunicará ao explorador da aeronave ou a seu representante
6. Manter informado o CGNA, o COpM e o ARCC sobre qualquer nova ação realizada pela aeronave em questão.
7. Auxiliar a Administração Aeroportuária atuando como facilitador das comunicações disponíveis no órgão ATS, em coordenação com o COpM.
8. Retransmitir as mensagens apropriadas, entre a aeronave e as autoridades designadas.
9. Alocar, caso possível, uma frequência exclusiva para comunicação com a aeronave.
10. Restringir ao estritamente necessário a veiculação de mensagens por outras aeronaves, por intermédio de frequência que estiver sendo utilizada.
11. Atender prontamente às chamadas das aeronaves, dando assistência ao desenvolvimento de suas operações.
12. Aprovar, tão logo quanto possível, 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.
13. No caso de transferência do tráfego para outros órgãos ATC (nacional ou estrangeiro), devem ser fornecidos todos os dados relacionados com o voo.
14. Manter informados os órgãos ATS que possam ser afetados pela progressão do voo sobre todos os fatores pertinentes, tais como: autonomia de combustível da aeronave, possibilidade de mudanças repentinas de rota ou destino etc. Os órgãos ATS mencionados incluem também aqueles nacionais ou estrangeiros responsáveis tanto pela transferência do tráfego, como pelo aeródromo de destino conhecido ou suposto do voo em questão.
15. Prestar toda a assistência a aeronave, no caso da intenção de pouso em qualquer aeroporto em território nacional, 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, se possível, evitando o sobrevoos de áreas densamente povoadas, em coordenação com o COpM.
16. Fornecer à aeronave em voo, quando necessário, autorização para o novo destino, sem atraso, de acordo com as orientações da autoridade competente.

ANEXO G - Ações a serem adotadas por quem recebe uma ameaça de bomba.

AÇÕES A SEREM TOMADAS POR QUEM RECEBE UMA AMEAÇA DE BOMBA POR TELEFONE
1. Escutar cuidadosamente e anotar as palavras exatas utilizadas pelo autor da chamada.
2. Tomar medidas para rastrear a chamada ou alertar um colega para que o faça.
3. Tomar as medidas necessárias para gravar a chamada, quando isso não for feito automaticamente.
4. Prolongar a chamada para obter o maior número possível de informações.
<p>5. Fazer as seguintes perguntas ao autor da chamada:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ONDE está a bomba? - Primeira pergunta para que a evacuação possa ser planejada; b) QUANDO a bomba vai explodir? - Visa determinar o tempo para fins de evacuação; c) QUAL sua aparência? - Para ajudar a reconhecer o artefato durante uma busca; d) QUEM é você? - Para verificar se o autor da chamada pertence a um grupo conhecido; e e) POR QUE você está fazendo isso? - Para compreender melhor o incidente e manter o autor da chamada na linha, auxiliando o rastreamento da chamada. <p>NOTA 1: As perguntas devem ser feitas de forma aberta, sem direcionar a resposta. Por exemplo, pergunte: “Exatamente onde está a bomba?”, em vez de: “A bomba está no compartimento de carga da aeronave?”</p> <p>NOTA 2: A ordem em que as perguntas são feitas é importante, pois o autor da chamada pode desligar antes que todas as perguntas possam ser feitas.</p>
6. Se possível, testar a credibilidade do chamador criando um número de voo, horário ou localização inexistentes e perguntando a qual deles o autor da chamada está se referindo.
7. Informar a um supervisor que, por sua vez, deverá informar ao avaliador de ameaças de bomba designado, à polícia ou aos serviços de segurança.
<p>8. Caso a chamada seja recebida de intermediários, deverá:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) perguntar o horário exato em que a ameaça foi recebida e as palavras exatas utilizadas pelo autor da chamada, e tomar nota dessas informações; e b) perguntar se o intermediário obteve respostas para qualquer uma das perguntas detalhadas acima e sobre a origem da chamada e a identidade do chamador. <p>NOTA: Qualquer pessoa que receber alguma comunicação de ameaça de bomba deverá fazer o possível para preservá-la, como guardar o bilhete, gravar a ligação, realizar o “print screen” da tela do equipamento eletrônico etc., e entregá-la ao supervisor respectivo com informações precisas sobre como esta foi descoberta. Os supervisores devem entrevistar quem recebe ameaças de bomba, a fim de preencher o Formulário de Relatório de Ameaças de Bomba disposto no Anexo H e encaminhá-lo, o mais rápido possível, ao avaliador de ameaças de bomba designado.</p>

ANEXO H - Formulário de relatório de ameaça de bomba.

Nome da pessoa que recebeu a ameaça de bomba:	Hora:	Data:
Mensagem: (palavras exatas do autor da chamada)		

ONDE ESTÁ A BOMBA?			
<input type="checkbox"/> Terminal	<input type="checkbox"/> Instalação de armazenamento de combustível	<input type="checkbox"/> Área de carga	<input type="checkbox"/> Salas de empresas aéreas ou área de manutenção
<input type="checkbox"/> Aeronave	<input type="checkbox"/> Número do voo	<input type="checkbox"/> Partida	<input type="checkbox"/> Destino
<input type="checkbox"/> Outras (descrever)			

O autor da chamada parece estar familiarizado com a aeronave ou instalação quando descreve o local?

SIM

NÃO

QUANDO A BOMBA VAI EXPLODIR?				
Hora:		Dia:		Data:
Em voo?	SIM <input type="checkbox"/>	Foi movida?	SIM <input type="checkbox"/>	Outros:
	NÃO <input type="checkbox"/>		NÃO <input type="checkbox"/>	

QUAL A APARÊNCIA DO ARTEFATO?		
Pasta de documentos <input type="checkbox"/>	Sacola de compras / bolsa <input type="checkbox"/>	Mala <input type="checkbox"/>
Caixa / embrulho <input type="checkbox"/>	Outros (descrever)	

QUEM É VOCÊ?	
Nome:	Organização:
Onde você está agora?	

POR QUE VOCÊ ESTÁ FAZENDO ISSO?

CONTINUAÇÃO - Formulário de relatório de ameaça de bomba

DETALHES (Escolha a opção apropriada)				
Origem da chamada				
Local <input type="checkbox"/>	Longa distância <input type="checkbox"/>	Telefone interno <input type="checkbox"/>	Telefone	
			público <input type="checkbox"/>	celular <input type="checkbox"/> fixo <input type="checkbox"/>
Houve tentativa de rastrear a chamada?				SIM <input type="checkbox"/>
				NÃO <input type="checkbox"/>
Identidade do autor da chamada:				
Sexo:	Masculino <input type="checkbox"/>	Idade aproximada:	Idioma utilizado:	
	Feminino <input type="checkbox"/>			
Características da voz				
Forte <input type="checkbox"/>	Suave <input type="checkbox"/>	Aguda <input type="checkbox"/>	Profunda <input type="checkbox"/>	
Rascante <input type="checkbox"/>	Agradável <input type="checkbox"/>	Outra <input type="checkbox"/>		
Dicção				
Rápido <input type="checkbox"/>	Clara <input type="checkbox"/>	Hesitante <input type="checkbox"/>	Confusa <input type="checkbox"/>	
Lenta <input type="checkbox"/>	Distorcida <input type="checkbox"/>	Nasal <input type="checkbox"/>	Outras <input type="checkbox"/>	
Ruído de Fundo				
Ruidoso <input type="checkbox"/>	Silencioso <input type="checkbox"/>	Trens <input type="checkbox"/>	Avião <input type="checkbox"/>	
Tráfego de rua <input type="checkbox"/>	Vozes <input type="checkbox"/>	Maquinas de escritório <input type="checkbox"/>	Maquinas de Fábrica <input type="checkbox"/>	
Cozinha <input type="checkbox"/>	Atmosfera de Festa <input type="checkbox"/>	Animais <input type="checkbox"/>	Música <input type="checkbox"/>	
Diverso (descrever) <input type="checkbox"/>	Outros:			
Sotaque				
Local <input type="checkbox"/>	Não local <input type="checkbox"/>	Coloquial <input type="checkbox"/>	Regional <input type="checkbox"/>	Estrangeiro <input type="checkbox"/>
Modos				
Irritado <input type="checkbox"/>	Calmamente <input type="checkbox"/>	Irracional <input type="checkbox"/>	Racional <input type="checkbox"/>	
Coerente <input type="checkbox"/>	Incoerente <input type="checkbox"/>	Ponderado <input type="checkbox"/>	Emocional <input type="checkbox"/>	
Drogado <input type="checkbox"/>	Rindo <input type="checkbox"/>	Comedido <input type="checkbox"/>	Obsceno <input type="checkbox"/>	
Embriagado <input type="checkbox"/>	Outros:			
Domínio do idioma				
Excelente <input type="checkbox"/>	Bom <input type="checkbox"/>	Razoável <input type="checkbox"/>	Fraco <input type="checkbox"/>	

ANEXO I - Formulário de informações relativas a atos de interferência ilícita

26/26

CIRCEA 100-56/2018

FORMULÁRIO DE INFORMAÇÕES RELATIVAS A ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA	
1. a) Indicativo do voo:	b) Acionamento: () Real () Inadvertido
2. Tipo/Modelo/Nacionalidade/Matrícula da aeronave:	
3. Nome do proprietário/operador/explorador da aeronave:	
4. Nome do piloto que está em comando da aeronave:	
5. Data/Hora (UTC) de ocorrência do ato ou do conhecimento do fato:	
6. Aeródromo de origem:	
7. Aeródromo de destino:	
8. Posição da aeronave:	
9. Autonomia:	
10. Tempo estimado de voo para o destino:	
11. Número total de pessoas a bordo:	
12. Número de sequestradores, exigências e intenções, se disponíveis:	
13. Tipo de carga relevante:	
14. Autoridade ou personalidade pública a bordo:	
15. Hora (UTC) de notificação a autoridade competente:	Comandante/Chefe CINDACTA/SRPV:
	Autoridade Aeroportuária:
	CGNA:
	ARCC:
16. Hora (UTC) de notificação ao Estado de Destino:	
17. Hora (UTC) de notificação do Estado de Origem:	
18. Hora (UTC) de notificação ao órgão de controle de transmissão:	

NOTA: Este formulário, após devidamente preenchido, deverá ser encaminhado ao setor ou célula AVSEC correspondente para controle e salvaguarda de evidências.