

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE GESTÃO E NEGÓCIOS
CURSO DE CIÊNCIAS AERONÁUTICAS

**REGULAMENTAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÇÃO CONTRA ATOS DE
INTERFÊRENCIA ILÍCICA NA AVIAÇÃO CIVIL**

GOIÂNIA
2020

LUIZ GUILHERME ALVES FERREIRA

**REGULAMENTAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÇÃO CONTRA ATOS DE
INTERFÊRENCIA ILÍCICA NA AVIAÇÃO CIVIL**

GOIÂNIA
2020

LUIZ GUILHERME ALVES FERREIRA

**REGULAMENTAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÇÃO CONTRA ATOS DE
INTERFÊRENCIA ILÍCICA NA AVIAÇÃO CIVIL**

Artigo apresentado à Pontifícia Universidade Católica de Goiás como exigência para obtenção do grau de bacharel em Ciências Aeronáuticas.

Orientador: Prof. Me. Roberto Márcio dos Santos.

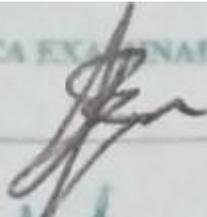
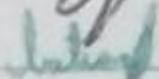
GOIÂNIA
2020

LUIZ GUILHERME ALVES FERREIRA

**REGULAMENTAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÇÃO CONTRA ATOS DE
INTERFÊNCIA ILÍTICA NA AVIAÇÃO CIVIL**

GOIÂNIA - GO, 29/11/2020

BANCA EXAMINADORA

| BANCA EXAMINADORA | | |
|--|---|----------------------|
| Prof. Me. Roberto Márcio dos Santos |  | CAER/PUC-GO Nota 9,0 |
| Prof. Esp. Cristiane Brandão |  | CAER/PUC-GO Nota 9,0 |
| Prof. Esp. André Luiz da Silva Fernandes |  | CAER/PUC-GO Nota 9,0 |

REGULAMENTAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÇÃO CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA NA AVIAÇÃO CIVIL

LUIZ GUILHERME ALVES FERREIRA¹

ROBERTO MÁRCIO DOS SANTOS²

RESUMO: A segurança operacional (SO) e a proteção contra atos ilícitos (AVSEC) são objetivos permanentes da aviação. Neste artigo, este artigo abordou a proteção contra atos ilícitos que são praticados de formas diversas, analisando as legislações e ações estratégicas brasileiras para evitar ameaças à segurança da aviação civil como, por exemplo, o apoderamento ilícitos de aeronaves. O objetivo deste trabalho foi identificar as medidas estratégicas desenvolvidas para proteção do território nacional contra os atos de interferência ilícita contra aeronaves civis, possibilitar aos tripulantes uma melhor visão estratégica para a segurança da equipe e dos passageiros. Assim, procurou-se apresentar informações que possam vir a ser utilizadas por tripulantes e usuários no reconhecimento de ameaças de atos de interferência ilícita, identificando previamente as ameaças e a efetivação de uma fiscalização mais eficiente dos usuários e tripulação. Esta pesquisa utilizou uma metodologia bibliográfica e documental. Entre os principais resultados encontrados podemos citar que o Brasil está de acordo com os padrões de segurança internacional, tratados e convenções realizadas pela Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO), adotando programas e regulamentações nacionais específicos para a prevenção de atos de interferência ilícita pela Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), em coordenação com outros órgãos públicos, como a Polícia Federal e o Comando da Aeronáutica para a garantia de ações que garantam uma aviação civil mais segura.

Palavras-chave: AVSEC; Apoderamento ilícito; Terrorismo; Atos ilícitos; Security.

ABSTRACT: *Operational safety (SO) and protection against illegal acts (AVSEC) are permanent objectives of aviation. In this article, this article addressed the protection against illegal acts that are practiced in different ways, analyzing Brazilian laws and strategic actions to avoid threats to civil aviation security, such as the illicit seizure of aircraft. The objective of this work was to identify the strategic measures developed to protect the national territory against acts of unlawful interference against civil aircraft, to enable crew members to have a better strategic view for the safety of the team and passengers. Thus, we sought to present information that may be used by crew members and users in the recognition of threats of acts of unlawful interference, previously identifying the threats and carrying out a more relentless inspection of passengers, users and crew. This research used a bibliographic and documentary methodology.*

¹

Graduando em Ciências Aeronáuticas na Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Endereço eletrônico: luiiz.guilherme@live.com.

²

Graduado em Educação Física, ESEFFEGO/1987; Especialista em Metodologia do Ensino da Educação Física, ESEF-UFRGS/1994; Cap. Esp. Aer. Controlador de Tráfego Aéreo, FAB/1981; Mestre em Psicologia do Desenvolvimento, IP-UFRGS/2000; Mestre em Segurança da Aviação e Aeronavegabilidade Continuada, ITA-FAB/2013; Especialista em Psicopedagogia, PUC GOIÁS/2013, Professor Assistente no Curso de Ciências Aeronáuticas na PUC GOIÁS. E-mail: rob.marcio@hotmail.com.

Among the main results found, we can mention that Brazil complies with international security standards, treaties and conventions carried out by International Civil Aviation Organization (ICAO), adopting specific national programs and regulations for the prevention of acts of unlawful interference by National Civil Aviation Agency (ANAC), in coordination with other public bodies, such as the Federal Police and the Air Force Command to guarantee actions that guarantee safer civil aviation.

Keywords: AVSEC; Illicit seizure; Terrorism; Illicit acts; Security

INTRODUÇÃO

Conforme previsto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), a segurança operacional (SO) e a proteção contra atos ilícitos (AVSEC) são objetivos permanentes da aviação. Neste artigo, iremos abordar a proteção contra atos ilícitos que são praticados de formas diversas, analisando as legislações e ações estratégicas brasileiras para evitar ameaças à segurança da aviação civil como, por exemplo, o apoderamento ilícito de aeronaves.

O objetivo deste trabalho será identificar as medidas estratégicas desenvolvidas para proteção do território nacional contra os atos de interferência ilícita em aeronaves civis e reunir informações que possam vir a ser utilizadas por tripulantes e usuários no reconhecimento de ameaças de atos de interferência ilícita no solo ou em voo.

Este trabalho justifica-se, devido aos ataques terroristas vivenciados em outros países nos últimos anos, envolvendo riscos às operações aéreas, causando danos aos patrimônios materiais e pessoais como uso de substâncias químicas, explosivos e armas.

Esta pesquisa será exploratória, com base em pesquisas bibliográficas, consulta em livros, análise de dados, artigos científicos e obras de doutrinadores que versam sobre a temática deste estudo, bem como das legislações específicas.

Para uma melhor compreensão e didática metodológica optamos por dividir esse trabalho em 6 seções. Na 1ª seção abordaremos alguns casos marcantes na história da aviação civil mundial com apoderamento ilícito de aeronaves. Na 2ª seção apresentaremos as convenções e tratados internacionais dos quais o Brasil faz parte. Na 3ª seção descreveremos as legislações nacionais vigentes, dando sequência com a 4ª seção, identificando os programas adotados para evitar os atos de interferência ilícita. Na 5ª seção descreveremos as ações e procedimentos em resposta às suspeitas de interferência ilícita, e finalizando com a 6ª seção que trará a conclusão.

2 Breve histórico de atos de interferência ilícita contra aeronaves civis.

No início da história da aviação, não havia uma preocupação com as operações aéreas para a proteção dos bens e da vida humana. Os atos de interferência ilícita de aeronaves nem sempre foi assunto prioritário para as autoridades. Segundo Fragoso (1970), entre 1948 e 1950 aconteceram os primeiros casos confirmados de interferência ilícita, envolvendo aeronaves de pequeno porte. Foram 17 situações motivadas politicamente pela guerra fria, fazendo com que pessoas fugissem dos países considerados socialistas, em direção ao ocidente.

Ainda, conforme Fragoso (1970), em 1969, na revolução cubana, aconteceram 89 casos registrados de desvio de aeronaves com 4.519 passageiros a bordo.

No mesmo ano segundo Fragoso (1970), o Brasil foi alvo de desvio de aeronaves, somando 4 casos com terroristas brasileiros, argentinos e outros seis criminosos não identificados, com destino a Cuba, que envolveram aeronaves das empresas aéreas da Cruzeiro do Sul e VARIG (Caravelle, Boeing 707 e YS 11-A). Em 1970 foram registrados cinco sequestros, envolvendo duas aeronaves Caravelle e uma YS 11-A, da Cruzeiro do Sul, um Boeing 707 da VARIG e dois Boeing 737 da VASP. Por fim, em 1972, um Electra da VARIG, resultando em várias prisões e morte de alguns dos criminosos envolvidos.

Em 1977 a empresa Alemã Lufthansa foi alvo de sequestro por quatro terroristas da Frente Popular Para a Libertação da Palestina (PFPL), uma organização criminosa que tinha o intuito de libertar onze integrantes da Baader-Meinhof, incluindo líderes que estavam na prisão de segurança máxima de Stammheim, em Stuttgart, dois palestinos e arrecadar US\$15 milhões de dólares em resgate. O grupo antiterrorista de operações especiais alemão, GSG9, foi acionado, resgatando passageiros e tripulantes com vida, com exceção do comandante que havia sido morto pelos criminosos. A ação resultou na morte de três terroristas, salvando noventa e uma vidas, sendo oitenta e seis passageiros, quatro tripulantes e uma mulher terrorista envolvida na organização (KRIEGER, 2017).

Em 1988, foi a vez do Brasil ser novamente alvo de atos de interferência ilícita. Um ano marcado por crises de desempregos que motivou Raimundo Nonato Alves da Conceição a sequestrar um Boeing 737, da VASP, que transportava 105 pessoas, partindo do Aeroporto Internacional de Porto Velho, em Rondônia, com destino ao Aeroporto Internacional de Galeão no Rio de Janeiro. Momentos antes do pouso, o sequestrador anunciou o crime ordenando aos pilotos que mudassem a rota em direção a Brasília, com o objetivo de jogar a aeronave no Palácio do Planalto, porque ele culpava o presidente da época, José Sarney, por seu descontentamento gerado pelo desemprego. Como o tempo em Brasília estava fechado, com várias nuvens impossibilitando a operação de pouso, o piloto recebeu orientação para ir à Goiânia. Já com pouco combustível para pousar, o comandante fez um pouso forçado, devido às circunstâncias. Logo após a aterrissagem, o criminoso exigiu uma outra aeronave para prosseguir com o seu planejamento. No momento da mudança de aeronave, ocorreu a operação de resgate pelo grupo de elite da Polícia Federal que efetuou disparos em direção a Raimundo Nonato, conseguindo imobilizá-lo e prendê-lo. Este caso foi alvo de estudos intensos para rever a segurança nos aeroportos nacionais, que não estavam equipados na época com máquinas de raio-X e detecção de metais, o que facilitou o embarque do terrorista portando um revólver na mochila (BRANT, 2018).

Treze anos depois, o emblemático atentado de 11 de setembro de 2001, em Nova Iorque, EUA (Estados Unidos da América), provocou várias transformações nas ações de proteção da aviação civil internacional. Quatro aeronaves comerciais foram sequestradas por 19 terroristas Islâmicos, utilizando-se armas brancas, sendo que uma aeronave da empresa American Airlines e outra da United Airlines colidiram com o edifício empresarial World Trade Center. Uma terceira aeronave, também da American Airlines, colidiu com a sede de Defesa dos Estados Unidos, o Pentágono, e uma quarta aeronave, da United Airlines, que não chegou ao alvo, que seria a Casa Branca ou a sede do Congresso dos Estados Unidos, o Capitólio, porque na tentativa de os passageiros retomarem o controle do voo, a aeronave colidiu com o solo. Esse atentado matou cerca de 3 mil pessoas e foi o causador de várias mudanças na legislação da aviação civil internacional (SILVA, 2019).

3 LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL

Na convenção sobre aviação civil internacional, de Chicago, em 1944, os países envolvidos trataram sobre o direito aeronáutico, sendo um acordo bilateral de transporte aéreo, onde foi criado a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), padronizando em todo

o mundo três pontos primordiais: a segurança, eficiência e a regularidade, abordando assuntos importantes para padronizar e recomendar um seguro desenvolvimento e ordenado da aviação internacional.

Nesta mesma Convenção, foram estabelecidas as Normas e Práticas Recomendadas (SARP), na forma de Anexos à Convenção, tratando cada um de um assunto, porém, não em relação à proteção contra atos ilícitos.

3.1 Convenção de Haia 1970

Posteriormente, a convenção de Haia, em 1970, que complementa a de Chicago, foi a pioneira a tratar sobre o termo apoderamento ilícito de aeronaves, onde estabelece expressamente que “atos ilícitos de apoderamento ou exercício do controle de aeronaves em voo colocam em risco a segurança de pessoas e bens e afetam seriamente a operação dos serviços aéreos e minam a confiança dos povos do mundo na segurança da aviação civil” (BRASIL, 1972).

No Artigo 1º desta convenção considera-se um atentado ao risco da segurança na aviação qualquer um que esteja a bordo da aeronave em voo (BRASIL, 1972):

- a) ilicitamente, pela força ou ameaça de força, ou por qualquer outra forma de intimidação, se apodera ou exerce controle da referida aeronave, ou tenta praticar qualquer um desses atos; ou
- b) é cúmplice de uma pessoa que pratica ou tenta praticar qualquer um desses atos comete um crime (BRASIL, 1972, Art. 1º).

Fica entendido por aeronave em voo aquela que se encontra após o embarque com todas as portas externas fechadas, até a abertura das mesmas para o referido desembarque. Já nos casos extremos de insegurança com a operação de pousos forçados, será considerado no momento em que as autoridades competentes chegam para assumir a responsabilidade da aeronave, pessoas e bens a bordo da mesma. Cada Estado é responsável pela obrigação de tornar ativos os procedimentos para punições do crime e ainda implantar processos e/ou medidas necessárias para evitar tal acontecimento e todos os outros atos contra a violência. Ainda expressa que “A presente Convenção não exclui qualquer jurisdição criminal exercida nos termos da lei nacional”. (BRASIL, Artigo 4º, §3).

Nos casos já resolvidos, após a ocorrência de apoderamento ilícito, os Estados também são responsáveis por facilitar a todos passageiros e tripulantes continuar a sua viagem assim como as cargas e bens que estavam envolvidas na aeronave, deverão retornar aos proprietários, com a máxima urgência possível.

Ficou acordado para questões de promoção de segurança internacional que todo Estado reportará de acordo com a leis internas, ao Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional, as informações relevantes das circunstâncias do crime, das medidas tomadas para o restabelecimento do controle da aeronave promovida pelo comandante legal e as medidas dos procedimentos a qual submeteu ao criminoso, assim como também os de extradição.

3.2 ANEXO 17: 1975

Quando houve a percepção de que a falta de segurança aérea seria um grande problema para a aviação, já era em meados da década de 60, onde houve a necessidade de abordar o assunto de interferência ilícita. A Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) liderou a produção de medidas e políticas de segurança da aviação a nível internacional, sendo esse o objetivo global para as nações. O Anexo 17 – Segurança: Proteção da Aviação Civil Internacional Contra Atos de Interferência Ilícita teve a sua primeira edição em 1975 e faz parte do acordo realizado na Convenção de Chicago, 1944, e o Documento 8973 – Manual de

Segurança para Salvaguarda da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilegal (*Aviation Security Manual*), que é um documento restrito para o acesso de pessoas civis. Desde então foram editadas várias atualizações chegando a 10ª edição do anexo 17, contendo a sua 16ª emenda, sendo aplicada em novembro de 2018. O material em questão auxilia os Estados contratantes nos seguimentos de segurança da aviação civil e está publicado no Programa de Segurança da Aviação (PSA) da ICAO, possuindo uma demanda de treinamentos contidos no documento de *Aviation Security Training Packages* (ASTP).

O objetivo principal do ANEXO 17 é que todos Estados contratantes garantam as medidas e práticas que (ANEXO 17, 1975, p.30):

- a) protejam a segurança dos passageiros, das tripulações, do pessoal de terra e do público em geral, em todos os assuntos relacionados com a proteção contra atos de interferência ilícita na aviação civil; e
- b) sejam capazes de dar uma resposta rápida a qualquer aumento da ameaça à segurança (ANEXO 17, 1975, pag.30).

A recomendação é que esses procedimentos causem o menor índice de atraso nas operações, contudo não comprometendo a eficiência das medidas de segurança.

A cooperação dos Estados para um desenvolvimento de uma cultura segura internacionalmente pode se dar pela troca de informações, programas e medidas corretivas que são praticados dentro dos territórios nacionais, e para uma integridade devem estabelecer procedimentos de proteção para as informações compartilhadas, não permitindo divulgações indevidas, respeitando sempre a soberania dos países envolvidos, sendo de suma importância para a confiabilidade mundial.

O Anexo 17 também prevê que é de responsabilidade do Estado adotar medidas para que durante uma viagem, as pessoas possam ser impedidas de entrar na cabine de comando, e esses procedimentos de segurança estão apresentadas no Anexo 6, parte I, capítulo 13 da seção 13.2.

Conforme ainda o Anexo 17, o Estado tem que assegurar procedimentos, tanto nos aeroportos como a bordo da aeronave, para um reconhecimento e medidas preventivas de situações que possam colocar em risco a aviação civil, sendo rastreadas e analisadas todas as bagagens e passageiros antes de embarcar numa aeronave. Esses métodos estão descritos no Manual de Segurança da Aviação (Doc 8973 – restrito).

4 LEGISLAÇÃO NACIONAL

A legislação que o Brasil adota, regulamenta o Anexo 17 e o Doc. 8973 e a partir desses elaborou-se vários programas para proteção contra atos ilícitos nos aeroportos nacionais, contando com o Programa Nacional da Aviação Civil (PNAC), o Programa Nacional Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), Programa de Segurança da Aviação Civil (PAVSEC), Controle de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (CQPNAVSEC), e os documentos suplementares como o RBAC 107, RBAC 108, Instruções de Serviço e Resoluções, além das documentações reservadas. Essas doutrinas são aplicadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em conjunto com as autoridades do Comando da Aeronáutica (COMAER) e o Departamento de Polícia Federal (DPF).

4.1 Política Nacional da Aviação Civil – PNAC

A Política Nacional da Aviação Civil (PNAC) está de acordo com os princípios, objetivos e fundamentos estruturados na Constituição brasileira, convenções e tratados em que faz parte e, é o documento que norteia os planos de desenvolvimento da aviação civil do Brasil,

correspondendo a um conjunto de estratégias e diretrizes, assegurando para a sociedade brasileira: segurança, eficiência, economia, modernidade e um sistema compatível com a sustentabilidade ambiental. É importante lembrar que a PNAC merece devida atenção de governos, Federal, Estadual e Municipal, e todos os responsáveis pela estruturação da aviação civil de forma harmônica e sincronizada, sendo sua implantação acompanhada pelo Ministério da Defesa, Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) e os órgãos que fazem parte do conjunto do Conselho de Aviação Civil (CONAC). Esses documentos são revisados e analisados anualmente, verificando o efeito causado dentro dos setores e procurando sempre a atualização das ações para garantir a consequência adequada da precisão do Sistema de Aviação Civil.

Entre os objetivos está a segurança, propriamente dita a Segurança Operacional e a Proteção Contra Atos Ilícitos que sempre vai ser alvo da atividade na aviação civil, garantindo um alto nível desses quesitos para impedir qualquer ameaça nos serviços prestados do transporte aéreo, uma eficiente e rápida resposta aos elementos naturais, humanos ou motivos materiais que venham a interromper a operação na aviação. A Política Nacional da Aviação não trata somente da segurança em si, ela traz também diretrizes nas proteções ao meio ambiente, ao consumidor, ao desenvolvimento e eficiência nas operações da aviação civil que não serão o foco desse trabalho.

As ações estratégicas estão divididas em duas partes, uma denominada ações gerais e outra como ações específicas, e essas ações de segurança devem estar em constante mudança. Portanto é sempre muito importante se atualizar e aperfeiçoar os procedimentos e as práticas nos padrões e cultura de compreensão para prevenir acidentes aeronáuticos e a proteção contra os atos ilícitos, com a visão da promoção de uma melhor segurança, alcançando as metas e objetivos estabelecidos pelo planejamento. Outro ponto relevante é a fiscalização dessas medidas, realizando periodicamente auditorias externas e internas por órgãos capacitados e reconhecidos pelo governo, buscando aperfeiçoar o sistema de segurança, atualizar os profissionais e as tecnologias utilizadas de forma a garantir a confiança nas operações, aprimorando sempre a proteção contra atos ilícitos em todos os sentidos do Sistema de Aviação Civil, levando em consideração a facilitação de novas tecnologias para a seguridade dos passageiros, de seus pertences e a carga aérea.

As ações específicas de Proteção contra Atos Ilícitos vão tratar diretamente garantindo que sejam observadas as convenções, os tratados e os atos internacionais em que o Brasil esteja de acordo, promovendo sempre a avaliação dos riscos, tentando identificar e mitigar as ameaças contra a segurança da aviação civil. Dessa forma, a fiscalização das medidas e procedimentos que são estabelecidas com o objetivo da proteção contra os atos ilícitos deve ser muito firme para corrigir os erros encontrados, aprimorando e atualizando os documentos relacionados e a metodologia para garantir a segurança de todos envolvidos, como passageiros, tripulação, pessoal em terra e público geral, tentando afetar o mínimo possível as operações aéreas. Uma forma importante para se manter atualizado é o intercâmbio de informações e treinamentos com outros Estados, para entender o que dar certo ou errado entre as ações, minimizando o índice de erros nas tomadas de decisões e promovendo a confiança mútua entre eles, do mesmo jeito que no âmbito nacional, estimulando a conexão entre os órgãos de segurança pública e as entidades da aviação civil, tentando conscientizar a população da grande importância que é a Proteção Contra Atos Ilícitos, fornecendo campanhas educativas para isso, e sempre capacitando os profissionais do Sistema de Aviação civil.

4.2 Programa Nacional Contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC

O Programa Nacional Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) foi elaborado e editado conforme as regras e diretrizes acordadas nas convenções de Chicago de 1944, Tóquio

1963, Haia 1970 e de Montreal que ocorreu em 1971 e 1999. O anexo 17 à convenção de Chicago que trata de recomendações à segurança e proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita, o documento 8973 que é o Manual de Segurança para Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência ilícita elaborado pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), juntamente com o decreto de nº 70.201 de 1972 que trata da Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, o decreto nº 72.383 de 1973 relacionando Repressão aos Atos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil e as leis ordinárias de nº 10.744 de 2003 onde cita as responsabilidades no caso de atentados terroristas e que foram importantíssimas para o tema de *Security* na aviação civil nacional.

O termo *Security* está disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil de Chicago, e trata da segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) e diz o seguinte:

São todos os atos ou tentativas que possam pôr em risco a segurança da aviação civil, incluindo mas não limitados, sequestro de aeronave, destruição de uma aeronave em serviço, tomada de reféns a bordo de uma aeronave ou nos aeródromos, entrada forçada a bordo de uma aeronave num aeroporto ou no recinto de uma instalação aeronáutica, introdução a bordo de uma aeronave ou num aeroporto de uma arma ou engenho perigoso ou material para fins criminosos, utilização de uma aeronave em serviço com o propósito de causar mortes, danos corporais graves ou danos graves à propriedade ou ao ambiente, comunicação de informações falsas que possam colocar em perigo a segurança de uma aeronave em terra ou em voo, ou de passageiros, tripulantes, pessoal de terra ou o público em geral, num aeroporto ou nas premissas de uma instalação aeronáutica (ANEXO 17, 1975, pag.22).

O PNAVSEC tem o intuito de garantir a integridade de todos que estão envolvidos com operações aérea e em solo, como tripulantes, as próprias aeronaves e infraestruturas dos aeroportos brasileiros e também com aqueles que estão como passageiros ou público em geral, juntamente com a proteção dos seus bens. O objetivo principal é aplicar as medidas de segurança contra atos de interferência ilícita em voo ou em solo. A ANAC organizará os procedimentos de informações que serão analisados pela Polícia Federal, que é o órgão responsável para prevenir a repressão aos atos de interferência ilícita no Brasil.

A Polícia Federal é quem vai tratar de situações criminosas como interferência ilícita de aeronaves em solo, junto com a sua prevenção para tal ameaça, garantindo no âmbito nacional a segurança da Área Restrita de Segurança (ARS) e supervisionando todas as pessoas que transitam por ela, assim como veículos e as unidades de cargas. Cabe também a Polícia Federal verificar os documentos dos passageiros e tripulantes que estão com intuito de embarcar e aos que desembarcaram nos aeroportos brasileiros. Em acordo e parceria com a ANAC e outros órgãos aeroportuário, estabelecem os níveis de riscos encontrados ameaçando a segurança da aviação civil, exercem o planejamento de contingência aos atos de interferência ilícita contra a aviação civil, nas ameaças de terrorismo, intervenção armada e negociação de apoderamento ilícito de aeronaves em solo. Para uma maior eficiência, no seu quadro de colaboradores sempre contêm especialistas em AVSEC que centralizam as informações cedidas pelas empresas aéreas com a intenção de prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita.

Quando a abordagem do assunto é em espaço aéreo, o Comando da Aeronáutica juntamente com outros órgãos é quem fica responsável por coordenar os procedimentos e por aplicar o policiamento de emergência de aeronaves suspeitas sob atos de interferência ilícita.

Outro órgão que auxilia na coordenação e é responsável por vários tópicos de AVSEC é a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil (CONSAC), atualizando o PNAVSEC ao Presidente da República, aconselhar a ANAC quanto qual medida a ser tomada para enfrentar as ameaças à segurança da aviação civil, e gerenciar as crises sob situações de emergências.

Para uma maior proteção em geral, é designada uma área onde possa garantir controle essencial a segurança de aeroportos, aeronaves e as operações aéreas, identificada como Área de Segurança Restrita (ARS), e são planejadas desde a construção das plantas dos aeroportos, incluindo o terminal de passageiros e cargas, como também outras instalações necessárias sendo exemplo, o local de abastecimento das aeronaves. A proteção das ARS é feita por meios físicos como barreiras naturais, cercas ou edificações e um pessoal qualificado.

Os procedimentos de controle das Áreas Públicas do terminal de passageiros contêm um reforço maior para impedir objetos que possam ser ameaças ocultas, como armas, explosivos, substâncias químicas, entre outras, podendo até ser guardadas em armários localizados próximos ou afastados de pontos considerados sensíveis, sendo que serão submetidos a uma observação pelo explorador e supervisão da administração do aeroporto em que se encontra. Quando observados um pacote ou qualquer outro objeto que tenha indícios suspeitos de alguma ameaça criminosa, devem levar para um local específico ou isolar a área para que possa verificar o nível de risco encontrado. As áreas públicas de passageiros e as visões de equipamentos de raio X devem ser também protegidas de alcance de visão de pessoas em geral, gerando uma maior proteção para todos ali presentes.

Fica decidido que a responsabilidade da inspeção das bagagens de mão e a dos próprios passageiros é de suma importância e realizada pela administração do aeroporto, supervisionado pela Polícia Federal, e tem como objetivo impedir que adentre a bordo de aeronaves, armas, explosivos, substâncias ou quaisquer que sejam materiais considerados perigosos, além disso, os passageiros serão inspecionados antes de acessar as ARS em que as entradas serão todas controladas ou trancadas. Tanto os passageiros como os seus pertences vão ser inspecionados ou com uso de equipamentos apropriados, como Raio X, detector de metais e outros, ou de forma manual por pessoas capacitadas ou ainda em conjunto dessas técnicas. Quando não for possível utilizar nenhum dos procedimentos de equipamentos de segurança o aeroporto deve planejar uma forma de inspecionar os passageiros e seus pertences.

Será realizado também com o mesmo objetivo de identificar qualquer suspeita após os métodos comuns de inspeção, a busca pessoal dos passageiros (revista) feita por um profissional do mesmo sexo do passageiro e em sala reservada com a presença de testemunha e, as bagagens que são despachadas podem sofrer uma inspeção aleatória quando julgar necessário por algum motivo institucional ou até mesmo quando os equipamentos de segurança se encontrarem indisponíveis. Aos passageiros que recusar esses procedimentos, são imediatamente impedidos de acessar as ARS e embarcar na aeronave conforme este PNAVSEC.

O controle de passageiros armados, armas de fogo, munições fica na responsabilidade da Polícia Federal (PF), se o local for desprovido desse órgão, o responsável será o órgão de segurança pública pelo policiamento no aeroporto. Somente é permitido o embarque de passageiros armados aqueles ao serviço do governo, levando em consideração a necessidade, a segurança da aviação civil ou a segurança do próprio voo, repassando a informação ao comandante da operação o nome do passageiro, e o local específico de assento do mesmo. Já os outros passageiros que não estejam em serviço governamental só serão permitidos o despacho da arma de fogo desmuniada em local reservado e seguro, longe do acesso dos proprietários, sendo vedado em qualquer situação o transporte em voos internacionais, salvo com autorizações dos Estados com acordos bilaterais. Cabe a PF também a autorização, junto com o Comando do Exército o embarque para aqueles que são cadastrados como caçadores, colecionadores, atiradores esportivos ou instrutores de tiro, somente sendo possível o despacho da arma em estojos aptos para o transporte e totalmente desmontadas.

4.2.1 Plano Nacional de Contingência – Ações de Resposta – PNCAVSEC

A responsabilidade para a construção dos planos de contingência é do conjunto das empresas aéreas e da administração do aeroporto, e envolve os órgãos públicos, autoridade aeronáutica e a autoridade da aviação civil que é a ANAC, para dar uma resposta rápida e eficiente no caso de algum ato de interferência ilícita ou qualquer que seja ameaça na segurança operacional da aviação civil.

Depois de avaliado o nível da ameaça, as ações serão tomadas em acordo com o que está previsto no plano de contingência daquele aeroporto específico. Quando souber que está sendo alvo de algum ato de interferência ilícita, devem recolher o máximo de informações possíveis para saber com qual emergência está lidando, e juntamente com os responsáveis pelos planos, a Polícia Federal vai agir, orientando, supervisionando e definindo quais as melhores ações para tomar naquele momento, classificando a ameaça como específica (vermelha), não específica (âmbar) ou falsa (verde). O objetivo desse plano é obter a segurança máxima para os passageiros, tripulações, pessoal de solo e público em geral.

Existe a logística para o controle e gerenciamento da crise de interferência ilícita e é composta por vários órgãos especializados, cada um na sua área de atuação, sendo descritos as suas funções e objetivos no PNAVSEC. Veremos os responsáveis pelas ações no solo (PNAVSEC, pag.62):

§ 1º O Grupo de Decisão tem como objetivo a direção, a coordenação e a supervisão das ações desencadeadas para o gerenciamento da crise, sendo composto por representantes da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, da administração aeroportuária, da empresa aérea envolvida, de outros órgãos ou instituições julgados necessários e da PF, sob coordenação desta.

§ 2º O Grupo Operacional tem como objetivo fornecer os subsídios básicos para as decisões, bem como 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 ou instituições julgados necessários e da PF, sob coordenação desta.

§ 3º O Grupo de Negociadores é constituído por especialistas designados pela PF para a realização do diálogo direto entre as autoridades e os executantes do ato de interferência ilícita e atua em ligação direta com o Grupo de Decisão.

§ 4º O Grupo Tático é constituído por equipe especializada responsável pela ação tática, corretiva e repressiva no gerenciamento da crise decorrente de apoderamento ilícito de aeronave.

§ 5º O Grupo de Negociadores e o Grupo Tático são de responsabilidade da PF, podendo, subsidiariamente, ser auxiliado por outras forças de segurança.

§ 6º O Grupo de Apoio tem como objetivo dar suporte logístico às atividades gerenciadas pelo COE (Centro de Operações de Emergência), sendo composto por profissionais da administração aeroportuária (PNAVSEC, 2010, pag. 62).

Quanto as operações em voo são de total reponsabilidade o Comando da Aeronáutica (COMAER) para lidar com essa ameaça até que a aeronave não se encontre mais em espaço aéreo brasileiro.

Quando a aeronave ingressar no espaço aéreo brasileiro em estado de ato de interferência ilícita, o órgão de controle de tráfego aéreo deve prestar todo apoio, orientação e informação para a garantia da segurança daquele voo e dos demais que se encontre no mesmo espaço aéreo, da mesma forma irá fornecer informações pertinentes aos Estados em que a aeronave tiver deixando o espaço brasileiro e ingressando no respectivo país. Em caso de pouso no território brasileiro, a aeronave não poderá deixar o solo, salvo em caso de segurança a vida humana e será direcionado a um ponto pré-definido do aeroporto para tomar as ações necessárias.

4.2.2 Controle de Qualidade – PNCQ/AVSEC

O Programa Nacional de Controle e Qualidade AVSEC será mantido atualizado pela ANAC e é o procedimento que garantirá a eficácia do PNAVSEC, por meios de análises, inspeções, auditorias, testes e exercícios de segurança. O PNCQ/AVSEC é quem conduzirá a frequência das auditorias verificando os programas de segurança na administração do aeroporto, empresas aéreas e outros órgãos envolvidos, mantendo sempre em seu quadro de profissionais pessoas capacitadas e especializadas em segurança da aviação civil. O Controle de Qualidade é responsável pela manutenção e periodicidade de testes e treinamentos em equipamentos, pessoal e procedimentos, e sempre em coordenação com a Polícia Federal.

4.3 Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil (PAVSEC - ANAC).

O Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da ANAC (PAVSEC-ANAC) está fundamentado e acordado com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), objetivando assim a proteção dos passageiros, tripulantes, profissionais de solo e público em geral, no âmbito de segurança contra os atos de interferência ilícita e é segmentado pelo Sistema de Aviação Civil. Traz consigo o programa de controle de qualidade AVSEC (CQ/AVSEC) nacional, capaz de observar se o PNAVSEC está sendo realizado de forma efetiva e em conformidade com as operações da aviação civil brasileira.

O tema de controle de qualidade AVSEC está incluso em uma das competências da ANAC e com o gerenciamento de risco AVSEC representa o sistema da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. O responsável por garantir, acompanhar, aprovar o plano anual, promover a realização de seminários, palestras e conteúdos educativos para a fixar a cultura de segurança e ainda assegurar que os profissionais que atuam nessa área do AVSEC sejam capacitados para o PAVSEC-ANAC é da Agência Nacional da Aviação Civil.

4.3.1 Sistema de Gerenciamento da Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – (SGSE)

O Sistema de Gerenciamento da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (SGSE), é o termo nacional e também pode ser reconhecido pelo termo inglês *Security Management System* (SeMS). São métodos padronizados para uma segurança diária e funciona em conjunto com o sistema de gerenciamento de risco, objetivando a identificação e avaliação das situações críticas para que possa ser operada em um nível de segurança que não afete as operações internas e externas da aviação civil, e sendo exercitada de uma forma mais proativa do que no formato de reação a ameaças.

O risco é considerado o ponto negativo de uma vulnerabilidade identificada de certa ameaça, que pode provocar episódios inesperados para a organização da aviação civil. A ANAC é quem realiza a avaliação dos riscos, produzindo análises de dados e encaminha a Polícia Federal, e essas avaliações feitas pela ANAC são consideradas restritas pela matéria de AVSEC.

É de extrema importância a participação da alta direção, das diversas organizações envolvidas na aviação civil, sendo pública ou privada, atuando em parcerias para garantir a segurança e uma ampla divulgação cultural contra os atos de interferência ilícita, com a visão de fixar o comprometimento de todos envolvidos nas organizações, dando coragem aos reportes de qualquer ocorrência, sendo que uma das ações da ANAC para estimular essa atitude, é de criação de um universo não punitivo favorável a troca de informações, para sempre buscar um

avanço contínuo na segurança e minimizar as vulnerabilidades nas ações relacionadas à AVSEC.

Para os reportes das ocorrências, incidentes, anormalidades ou outros assuntos relevantes para a segurança contra atos de interferência ilícita, existe o Documento de Segurança da Aviação Civil (DSAC), que é feito por canais de comunicação entre a ANAC e o público em geral e a sua finalidade é justamente essa de divulgar as informações colhidas pelos responsáveis dos órgãos, servidores da ANAC e pela sociedade como um todo, garantindo uma maior segurança para as operações aéreas.

4.3.2 Atividades do Controle de Qualidade AVSEC

A ANAC é responsável pelo Controle de Qualidade AVSEC e realiza procedimentos para uma avaliação de risco e quando se achar necessário ou perceber uma vulnerabilidade do programa, pode promover atividades que não estejam dentro do Plano Anual de Controle de Qualidade (PACQ) para tratar deficiências identificadas no processo passado, sendo essas atividades denominadas como auditorias, inspeção, testes e exercícios.

As auditorias AVSEC, está subdividida em três tipos conforme o PAVSEC (Art.40 pag.12):

- I - Auditorias AVSEC programadas, correspondendo àquelas que constam no PACQ/AVSEC;
- II - Auditorias AVSEC especiais, correspondendo àquelas que são de execução determinada pela ANAC em casos de necessidade, por exemplo, após o resultado de avaliação de vulnerabilidade, motivada por DSAC, ouvidoria, dentre outros meios de comunicação; e
- III - Auditorias AVSEC internas, correspondendo àquelas conduzidas pela própria organização auditada (PAVSEC, 2018, pag.12).

Outra atividade do Controle de Qualidade é a inspeção AVSEC, que tem o objetivo de determinar se as medidas e procedimentos de segurança daquela organização estão correspondentes a legislação em vigor, com foco nas vulnerabilidades, ameaças com mais incidências e alterações recentes. São métodos parecidos com as realizadas nas auditorias, como: observação, revisão documental e entrevistas.

Já o teste AVSEC tem o objetivo de identificar as medidas de segurança que existem, e os procedimentos adotados para aquele local. Trata de uma atividade simulada a de um ato de interferência ilícita, sem consentimento de data específica de quem será submetido ao teste e a ANAC deve programar com antecedência em conjunto com a Polícia Federal, de forma para garantir a segurança, eficiência e eficácia da avaliação. Ao finalizar essa atividade, deverão ser convocados todos os participantes para uma reunião, com o intuito de revisar os pontos provocados pela simulação.

E por fim e não menos importante os exercícios, que são treinamentos com o objetivo de identificar a eficiência e eficácia dos métodos utilizados para prover a segurança, principalmente àqueles expostos nos Planos de Contingência de cada aeroporto. Deve ocorrer também sempre que possível a participação da ANAC, dos órgãos de segurança da aviação civil para avaliar a atividade, de acordo com o PNAVSEC e o Plano de Contingência AVSEC do aeródromo.

4.3.3 Plano Anual de Controle de Qualidade - PACQ/AVSEC da ANAC

O plano Anual de Controle de Qualidade é o procedimento utilizado para o controle de qualidade da AVSEC, sendo renovado a cada ano de operação, por meios de auditorias, inspeções e testes AVSEC. Deverá ser construído ou revisado, priorizando a qualidade dos

procedimentos contra atos de interferência ilícita que possuem riscos mais significativos de acordo com as avaliações realizadas pela ANAC.

4.3.4 Relatório Anual de Controle de Qualidade – RACQ/AVSEC

Em conjunto com o PACQ/AVSEC é produzido o Relatório de Controle de Qualidade, que dispõem os resultados obtidos das execuções realizadas pelos testes AVSEC.

É considerado além do relatório anual de controle de qualidade nacional outras fontes de informações importantes para a melhoria da segurança na aviação civil, sendo elas as auditorias externas realizadas internacionalmente como a OACI, e os comitês e fóruns que discutem sobre o tema AVSEC.

4.4 Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo - RBAC 107

Esse documento trabalha conforme o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), aprovado pelo decreto nº 7.168 de 2010, garantindo assim a segurança, a integridade de pessoas e objetos que participam das operações aéreas, como passageiros, tripulantes, público em geral, infraestrutura aeroportuária e aeronaves, protegendo a aviação civil contra atos de interferência ilícita, porém esse documento não é aplicável aos aeródromos que operam com exclusividade de helicópteros, aeródromos militares, e serviços de proteção ao voo que estão sob a responsabilidade das Forças Armadas.

Cabe ao operador do aeródromo garantir a segurança, procedimentos e proteger a infraestrutura, impedindo que qualquer ameaça em geral tenha acesso a parte interna das Áreas Restrita de Segurança (ARS), tendo um controle minucioso sobre as pessoas, bagagens de mão e despachadas, passageiro armados, indisciplinados e quando ainda se suspeitar de bagagens que possam causar qualquer acidente no sistema da aviação civil.

O sistema de contingência também está descrito nesse documento, o operador de aeródromo em conjunto com as autoridades locais de segurança da aviação civil deve estruturar o plano de contingência a fim de forma eficiente para dar respostas as possíveis ameaças ou os atos de interferência ilícita.

O não cumprimento de qualquer um dos requisitos expressos no regulamento RBAC 107, poderá ocorrer a imediata paralisação das operações aéreas da aviação civil nos locais planejados de destinos, assim como também o cancelamento daqueles que já haviam sido permitidos pelas autoridades competentes.

4.4.1 Controles de Segurança Relativos às Pessoas e Bagagens Despachadas

É de responsabilidade do operador de aeródromo fazer a inspeção das bagagens de mão e seus proprietários antes mesmo de acessar as áreas restritas, em coordenação com as autoridades locais de segurança pública, da mesma forma, quando houver passageiros que pretendem embarcar com armas de fogo permitidas pela Polícia Federal conforme os procedimentos de segurança estabelecidos sobre o assunto.

De acordo com este documento, o operador de aeródromo é igualmente responsável pela inspeção de bagagens despachadas, que seja de trânsito ou conexão, para a prevenção de qualquer introdução de materiais, objetos ou substâncias que possam vir a causar qualquer ameaça a operação aérea. Quando se tratar de bagagem suspeita, deve entrar em contato com a polícia de aeródromo responsável pela localidade e obter os procedimentos que vão gerenciar as situações conforme o tipo de ameaça.

4.4.2 Programa de Segurança Aeroportuária (PSA)

Deve ser elaborado, implementado pelo operador de aeródromo e apresentado à ANAC para analisar e aprovar os procedimentos, de uma forma restrita ao público em geral, sendo somente fornecidas informações gerais de AVSEC como as medidas para garantir a segurança de quem, quando, onde e como são realizados esses procedimentos. Quando aplicáveis devem ter participação dos planos de contingência de AVSEC local, Programa de instrução de AVSEC (PNIAVSEC), e programa de Controle de Qualidade AVSEC (PNCQ/AVSEC).

4.4.4 Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo (PCA)

Em casos de bombas, apoderamento ilícito de aeronave, identificação de objeto suspeito, entre outras ameaças, as medidas serão tomadas conforme o plano de contingência do aeródromo e o nível dessas ameaças para disseminar ou eliminar os possíveis atos de interferência ilícita, por isso é de extrema necessidade conter em seus quadros profissionais de AVSEC, pessoas capacitadas para mitigar qualquer que seja a ameaça tratada e dando a correta resposta a interferência ilícita do momento.

4.5 Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo - RBAC 108

O objetivo desse documento é mostrar que o operador aéreo é um dos responsáveis pela segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, garantindo assim a integridade dos usuários e profissionais que atuam nas operações aéreas, e também os de seus pertences. O operador aéreo em conjunto com outras autoridades locais deve determinar os métodos e procedimentos que irão ser adotados para a prevenção de objetos que possam afetar de alguma forma a segurança da operação, como armas, explosivos, materiais proibidos, entre outros. O descumprimento desse regulamento pode gerar penalidades administrativas.

Cabe ao operador aéreo relatar as informações para os passageiros que será identificada em uma lista de materiais proibidos, tanto na bagagem de mão, quanto na que será despachada. Quando houver alguma bagagem abandonada pelo passageiro será imediatamente retirada da aeronave e levada às autoridades para uma inspeção de segurança. Ao passageiro que se recusar a ser inspecionado ou ter a sua bagagem examinada pelo operador, será proibido o seu ingresso à Área Restrita de Segurança impedido também, de embarcar e se o passageiro já estiver sido submetido a esses procedimentos de segurança e entrar em contato com outras pessoas que não passaram pelo o mesmo procedimento, será garantido a esse indivíduo que seja efetuada outra verificação antes mesmo do embarque.

Será impedido o passageiro indisciplinado de embarcar, e se o mesmo já se encontrar no interior da aeronave vindo a causar qualquer confusão, cabe ao comandante da operação decidir qual procedimento realizar, desembarcando-o no aeródromo mais adequado, não obstante se necessário convocar os órgãos de segurança pública locais para a retirada do indivíduo que vem a causar desordem na operação aérea.

Em voos internacionais será obrigatória a inspeção de todas as bagagens despachadas. Já nos voos domésticos a ANAC determinará o número de bagagens despachadas que irão passar por esse procedimento de verificação de segurança. Caso no aeroporto de origem a inspeção não tiver sido feita de forma eficaz, será submetida a outra vez o procedimento que julgar necessário. No caso de suspeita de qualquer bagagem o proprietário será convidado a acompanhar a realização da inspeção manual, por meio de aparelhos eletrônicos de imagens ou pessoalmente, caso não apareça para esse procedimento a bagagem será afastada e considerada realmente suspeita.

Será considerada bagagem suspeita aquela que exale um odor forte, apresente ruído ou algum tipo de vazamento líquido, sólido ou gasoso não identificado, ou até mesmo quando se encontrar abandonada. No caso da suspeita de que dentro da bagagem possua algum tipo de material que possa ameaçar a segurança, como materiais explosivos por exemplo, o órgão de segurança pública responsável pelo local será requisitado para a realização de uma inspeção afastando o objeto do público em geral, evitando qualquer dano.

4.5.1 Medidas de Segurança Relativas à Aeronave no Solo

Essas medidas de segurança incluem controlar a identificação das pessoas que se aproximam, que pretendam embarcar na aeronave e a sua real necessidade de presença próxima ao local de operação, cabendo ao operador aéreo garantir esse cuidado com a segurança. Da mesma forma que a verificação dos materiais que serão levados a bordo e as pessoas que tem a função de transportar os suprimentos para o interior da aeronave, devendo ter autorização para tal. No caso de suspeita de identificação de qualquer pessoa, o órgão de segurança pública deve ser imediatamente acionado, juntamente com o operador de aeródromo.

Quando a aeronave tiver sido alvo de manutenção, ficar ausente de operação por mais de seis horas, houver violação de lacres ou houver qualquer indício de pessoas não autorizadas ter ingressado na aeronave, o operador aéreo deverá realizar uma inspeção de segurança.

4.5.2 Medidas de Segurança Relativas à Aeronave em Voo

Antes de iniciar um voo, o comandante da operação deve realizar um *briefing* que inclua os procedimentos AVSEC da tripulação, definindo assim as ações, respostas e tarefas que cada profissional terá como função, estabelecendo códigos de comunicação quando e se houver alguma situação considerada ameaça para a operação aérea.

Quando a aeronave já estiver em voo, o acesso à cabine de comando só será permitido as pessoas com autorização, mantendo a porta da cabine sempre trancada, abrindo somente em casos de necessidade para ingresso ou saída de pessoas autorizadas. Se a aeronave não tiver essa porta de segurança, o operador aéreo garantirá que somente acessem a cabine as pessoas devidamente autorizadas.

4.5.3 Ações de Contingência e Comunicações

O plano de contingência é específico para cada aeródromo, e está em conjunto com o planejamento do operador aéreo, operador de aeródromo, e as autoridades locais, tendo a finalidade de resposta a um ato de interferência ilícita, reunindo o máximo de dados importantes para gerenciar a crise.

Nesse plano deverá conter detalhadamente os procedimentos padronizados de comunicações para evitar que as informações se difundam, as tomadas de decisões para disseminar as ameaças e as ações de contingências para que sejam eficazes nas resoluções dos atos de interferência ilícita.

5 AÇÕES EM CASOS DE SUSPEITA DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

Em relação à resposta dos Estados quando suspeitar de uma ilegalidade relacionada a aeronave que estiver sendo alvo de um sequestro ou apoderamento ilícito devam providenciar assistências, como auxílio à navegação, serviços de tráfego aéreo e permissão para pousar, nas medidas em que as circunstâncias exigirem.

Outro ponto importante é que na medida do possível, o dever de manter a aeronave em solo é obrigatório, no entanto, quando houver riscos a vida humana existe a permissão para liberar o voo da aeronave que esteja em ato criminoso reconhecendo o eminente risco dessa situação, informando com o meio mais rápido, as autoridades envolvidas, como serviço de tráfego aéreo, administração dos aeroportos envolvidos, o operador da aeronave e outras entidades que são de extrema importância para o desfecho dessa ameaça. Sendo possível manter essa aeronave em solo, ela será destinada a uma posição isolada no pátio para evitar o agravamento da condição em que se encontra, tendo o máximo de distância de lugares como abastecimento de combustíveis, gás, cabos elétricos e outros.

Existem procedimentos para comunicações entre aeronaves e o pessoal de solo sobre alguns casos em que as aeronaves estejam em emergência, dando prioridades a estas sobre as outras, principalmente quando se tratar de interferência ilícita, porém quando estiver em uma emergência desse caso deve-se observar com atenção as decisões escolhidas nas comunicações para não aumentar a situação de crise.

Para isso a aeronave tem que estar equipada com instrumentos adequados, a exemplo do Transponder SSR (Radar Secundário de Vigilância), o qual possui um código para cada tipo de emergência, e outro denominado Comunicação Piloto-Controlador por Enlace de Dados (CPDLC).

Tabela 1 – Tomadas de ações para suspeita de interferência ilícita

| |
|--|
| Código 7700 reconhecendo a aeronave em estado de emergência; |
| Código 7500, para indicar, de forma específica, que está a ser objeto de interferência ilícita; |
| Ativar a capacidade de ADS-B ou ADS-C que são tecnologias de vigilância cooperativa para rastreamento de aviões adequada a emergência e/ou urgência; |
| Transmitir a mensagem de emergência adequada via CPDLC (Comunicação Piloto-Controlador por Enlace de Dados) |

Fonte: ICA 100-37 Serviços de Tráfego Aéreo

6 CONCLUSÃO

Com este trabalho pode-se concluir que o Brasil está de acordo com a normas padrões de segurança internacional, incentivando o acordo bilaterais entre os países participantes dos tratados e convenções realizadas pela ICAO.

Existem programas e regulamentações nacionais específicas para a prevenção de atos de interferência ilícita, com o objetivo de promover a segurança de todos os usuários da aviação civil, aumentar a cultura de proteção para pessoas e bens, como a PNAC, o PNAVSEC, o PAVSEC-ANAC, o RBAC 107, o RBAC 108, a ICA 100-37, e seus conteúdos internos.

Concluiu-se que todos são responsáveis pela garantia da segurança, juntamente com a ANAC, Polícia Federal, Comando da Aeronáutica e outros órgãos públicos, para a manutenção de uma aviação segura.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Resolução nº 499, de 12 de dezembro de 2018. Programa de Segurança Contra Atos de Interferência Ilícita - PAVSEC-ANAC.** Publicado no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS v.13, nº 50 S1, de 18 de dezembro de 2018. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2018/50s1/anexo-vii-programa-de-seguranca-contra-atos-de-interferencia-ilicita-da-agencia-nacional-de-aviacao-civil-pavsec-anac>>. Acesso em: 20 de setembro de 2020.

_____. **Resolução nº 254, de 21 novembro de 2012. Regulamento de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita.** Publicado: 21 de novembro de 2012. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2012/novas-regras-de-seguranca-contra-interferencia-ilicita>>. Acesso em: 20 de setembro de 2020.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. **Anexo XVII.** Segurança salvaguarda da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita. Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional, março de 2011, Décima Edição. p.22,30, 2011.

_____. **RBAC 107. Resolução nº 362, de 16 de julho de 2015.** 2015. Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2016/31s3/rbac107-emd-01.pdf>>. Acesso em: 28 de outubro de 2020.

_____. **RBAC 108, nº 1.172/SIA, de 31 de março de 2017.** 2017. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2017/07s1/rbac-108-emd-01.pdf>>. Acesso em: 25 de outubro de 2020.

BRANT, Ana Clara. A história do Boeing que seria jogado no Palácio do Planalto, **Estado de Minas**, 28 setembro de 2018. Política. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2018/09/28/interna_politica,992438/o-dia-em-que-um-aviao-seria-jogado-sobre-o-palacio-do-planalto.shtml>. Acesso em: 17 de setembro de 2020.

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). Brasília, DF, **Palácio do Planalto**, 2010. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2010/decreto/d7168.htm>. Acesso em: 16 de setembro de 2020.

_____. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Rio de Janeiro, RJ, **Palácio do Planalto**, 1946. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm>. Acessado em: 03 de setembro de 2020

_____. Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e dá outras providências. Brasília, DF, **Palácio do Planalto**, 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/decreto/d6780.htm>. Acessado em: 05 de setembro de 2020

_____. Decreto nº 5.639, de 26 de dezembro de 2005. Promulga a Convenção Interamericana contra o Terrorismo, assinada em Barbados, em 3 de junho de 2002. Brasília, DF, **Palácio do Planalto**, 2005. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5639.htm>. Acesso em: 06 de outubro de 2020

_____. Decreto nº 70.201, de 24 de fevereiro de 1972. Promulga a Conversão para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves. **Diário Oficial da União** - Seção 1 – 28 de fevereiro de 1972, Página 1633, Coleção de Leis do Brasil - 1972, Página 683 Vol. 2. Brasília, DF, **Câmara dos Deputados**, 1972. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-70201-24-fevereiro-1972-418691-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 19 de outubro de 2020.

CONVENÇÃO DE HAIA, sobre repressão ao apoderamento ilícito de aeronaves, assinada em 16.12.1970 e aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo nº. 71 de 28 de setembro 1971 e promulgada pelo Decreto nº. 70.201 de 24 de fevereiro 1972.

FRAGOSO, Heleno Cláudio. Apoderamento ilícito de aeronaves. **Revista de Direito Penal**. Nº 13 de 1970. Disponível em: <www.fragoso.com.br/Heleno.artigos>. Acesso em: 20 de setembro de 2020.

KRIEGER, Renate. 1977: Sequestro de empresário iniciava o Outono Alemão. **DW Made For Minds**, 05 de setembro de 2017. História e Reflexão. Disponível em: <<https://p.dw.com/p/BbQa>>. Acesso em: 13 de setembro de 2020.

MINISTÉRIO DA DEFESA. Comando da aeronáutica departamento de controle do espaço aéreo. **Portaria decea no 99/dgcea, de 7 de maio de 2020. Aprova a 2ª modificação da Instrução do Comando da Aeronáutica que regulamenta os “Serviços de Tráfego Aéreo”**. Disponível em: <<https://publicacoes.decea.gov.br/?i=publicacao&id=5183>>. Acesso em: 27 de outubro de 2020.

SILVA, Sidney Bueno. Apoderamento ilícito de aeronaves e terrorismo. **Revista Brasileira de Ciências Policiais**. Brasília, v. 3, n. 1, p. 43-73, janeiro/junho de 2012. Disponível em: <<https://periodicos.pf.gov.br/index.php/RBCP/article/view/54/63>>. Acesso em: 26 de setembro 2020.

SILVA, Daniel Neves. Atentados de 11 de setembro, **História do Mundo**, 11 de setembro de 2019. Idade Contemporânea. Disponível em: <<https://www.historiadomundo.com.br/idade-contemporanea/11-de-setembro.htm>>. Acesso em: 09 de setembro de 2020.

Contato:
luiiz.guilherme@live.com
(27) 9 99807-4605