

MINISTÉRIO DA DEFESA  
GABINETE DO COMANDO DA AERONÁUTICA  
COMANDO DA AERONÁUTICA

PORTARIA Nº 26/GC5, DE 9 DE JANEIRO DE 2003.

Divulga a implementação da Sétima Edição, de abril de 2002, do Anexo 17 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, no âmbito do Sistema de Aviação Civil brasileiro, e dá outras providências.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, de conformidade com o art. 19 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, tendo em vista o disposto no inciso VI do art. 30 da Estrutura Regimental do Ministério da Defesa, aprovada pelo Decreto nº 3.466, de 17 de maio de 2000, no art. 1º da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e no Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, que promulga a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, e considerando o que consta do Processo nº 07-01/12079/02, resolve:

Art. 1º Divulgar, no âmbito do Sistema de Aviação Civil brasileiro, a implementação da Sétima Edição, de abril de 2002, do Anexo 17 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, que estabelece as Normas e Recomendações para a proteção da aviação civil internacional contra os atos de interferência ilícita, bem como as diferenças notificadas à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), relacionadas aos itens 2.1.1, 2.1.3, 2.1.4 e nota 1, 2.2, 2.3.1, 2.3.2, 2.3.6, 3.2.4, 3.2.5, 3.2.6, 3.4.1, 3.4.4, 5.3.2, anexadas em cópias à presente Portaria, para que sejam observadas no País.

Art. 2º O Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil deverá adotar as providências para que as medidas decorrentes da aplicação das Normas e Recomendações contidas neste documento constem no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC) e legislação complementar.

Art. 3º Atribuir ao Presidente da Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil (CONSAC) o encargo de coordenar a implementação das Normas e Recomendações da Sétima Edição, de abril de 2002, do Anexo 17 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, introduzindo-as, se necessário, nas regulamentações pertinentes.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revoga-se a Portaria nº 006/GM5, de 9 de janeiro de 1998, publicada no Diário Oficial da União nº 89, de 13 de maio de 1998, seção 1, página 122.

LUIZ CARLOS DA SILVA BUENO  
Comandante da Aeronáutica

	Página		Página
PREÂMBULO .....	(v)	CAPÍTULO 5. Gerenciamento para resposta a atos de interferência ilícita .....	5-1
CAPÍTULO 1. Definições .....	1-1	5.1. Prevenção .....	5-1
CAPÍTULO 2. Princípios Gerais .....	2-1	5.2. Resposta .....	5-1
2.1. Objetivos.....	2-1	5.3. Troca de informações e relatórios .....	5-1
2.2. Segurança e facilitação .....	2-1		
2.3. Cooperação internacional .....	2-1	APÊNDICE AO ANEXO 17	
2.4. Equipamento, pesquisa e desenvolvimento .....	2-1	Extratos do Anexo 2 – Regulamento do Ar .....	ADJ-1
CAPÍTULO 3. Organização .....	3-1	Extratos do Anexo 6 – Operação de Aeronaves, Parte I – Transporte Aéreo Comercial Internacional – Aeronaves.....	ADJ-2
3.1. Organização nacional e autoridade competente ....	3-1	Extratos do Anexo 9 – Facilitação .....	ADJ-3
3.2. Operações Aeroportuárias.....	3-1	Extratos do Anexo 10 – Telecomunicações Aeronáuticas, Volume IV (Sistema de Radar de Vigilância e Sistema Anticolisão) .....	ADJ -6
3.3. Operadores de aeronaves .....	3-2	Extratos do Anexo 11 – Serviços de Tráfego Aéreo.. .	ADJ -6
3.4. Controle de qualidade .....	3-2	Extratos do Anexo 13 – Investigação de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos .....	ADJ-8
CAPÍTULO 4. Medidas preventivas de segurança .....	4-1	Extratos do Anexo 14 – Aeródromos, Volume I – Projeto e Operações de Aeródromos .....	ADJ-8
4.1. Objetivo .....	4-1	Extratos do Anexo 18 – Transporte sem Risco de Mercadorias Perigosas por Via Aérea .....	ADJ-11
4.2. Medidas relativas às aeronaves .....	4-1	Extratos do Doc 9284 – Instruções Técnicas para o Transporte Sem Risco de Mercadorias Perigosas por Via Aérea .....	ADJ-12
4.3. Medidas relativas aos passageiros e às suas bagagens de mão .....	4-1	Extratos dos Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea – Gerenciamento do Tráfego Aéreo (Doc 4444) .....	ADJ-12
4.4. Medidas relativas à bagagem despachada .....	4-1	Extratos dos Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea – Operação de Aeronaves (Doc 8168), Volume I - Procedimentos de Voo ...	ADJ-15
4.5. Medidas relativas à carga, mala postal e outras mercadorias .....	4-2		
4.6. Medidas relativas às categorias especiais de passageiros .....	4-2		
4.7. Medidas relativas ao controle de acesso .....	4-2		

## PREÂMBULO

### Antecedentes

Os textos do presente Anexo foram elaborados pelo Conselho, em cumprimento às suas seguintes resoluções da Assembléia:

Resolução A 17 – 10: Aplicação, pelos Estados, das especificações e métodos de segurança adotados por esta assembléia e trabalho posterior da OACI relacionado com tais especificações e métodos.

....

### A ASSEMBLÉIA

....

- 3) SOLICITA ao Conselho que, com a cooperação dos demais órgãos constituintes da Organização, prepare e incorpore, conforme o caso, os textos contidos no apêndice ou apêndices a esta Resolução, com caráter de normas, métodos recomendados e procedimentos, nos Anexos existentes ou novos, ou em outros documentos reguladores ou textos de orientação da Organização.

Resolução A 18-10: Medidas técnicas complementares propostas para proteção da segurança do transporte aéreo civil internacional

....

### A ASSEMBLÉIA

- 1) SOLICITA ao Conselho que, no que se refere aos aspectos técnicos da segurança do transporte aéreo, se certifique de que:
  - a) O Secretário-Geral da OACI continue prestando a devida atenção ao problema da segurança do transporte aéreo e lhe atribua a prioridade compatível com o grau de ameaça a que está exposto o transporte aéreo no momento;

....

Como conseqüência do trabalho realizado pela Comissão de Navegação Aérea, pelo Comitê de Transporte Aéreo e pelo Comitê sobre Interferência Ilícita, e considerando as observações recebidas dos Estados Contratantes e das organizações internacionais interessadas, aos quais foi encaminhado um projeto de texto, o Conselho adotou, em 22 de março de 1974, as normas e os métodos sobre segurança recomendados internacionalmente, de acordo com o disposto no Artigo 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional. Tais normas e métodos recomendados originaram o Anexo 17 à Convenção que foram denominados “Normas e Métodos Recomendados

Também se solicita aos Estados Contratantes que, em sua notificação, incluam as diferenças a respeito dos

ANEXO 17

Internacionais – Segurança – Proteção da Aviação Civil Internacional contra Atos de Interferência Ilícita”.

A Tabela “A” indica a origem das subseqüentes emendas, junto com uma lista dos temas principais a que se referem e as datas em que o Conselho adotou o Anexo e as emendas, as datas em que começaram a vigorar e as datas de aplicação.

### Introdução

Com a finalidade de que os Estados, ao colocarem em prática as medidas de segurança estabelecidas no presente Anexo, tenham em mãos, em um só volume, todas as disposições aplicáveis, estão reproduzidos no Apêndice, extratos de outros Anexos, extratos das Instruções Técnicas para o transporte sem risco de mercadorias perigosas por via aérea (Doc 9284) e extratos do PANS-RAC e dos PANS-OPS relativos às medidas que devem ser adotadas pelos Estados, para evitar atos de interferência ilícita contra a aviação civil ou procedimentos a serem aplicados quando já tenham ocorrido tais atos.

### Textos de orientação

*O Manual de segurança para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita* (Doc 8973 – distribuição limitada) compreende procedimentos e textos de orientação detalhados sobre os aspectos de segurança aeronáutica, e sua finalidade é ajudar os Estados a colocarem em prática os programas nacionais de proteção da aviação civil estabelecidos nas disposições dos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

### Ação dos Estados Contratantes

*Aplicabilidade:* As disposições das normas e métodos recomendados (Recomendações) contidos no presente documento devem ser aplicados pelos Estados Contratantes.

*Notificação de diferenças.* Convém ressaltar a atenção que devem ter os Estados Contratantes para com a obrigação que lhes é imposta pelo Artigo 38 da Convenção, pelo qual solicita-se aos Estados Contratantes que notifiquem à Organização qualquer diferença entre seus regulamentos e práticas nacionais e as normas internacionais contidas neste Anexo e em suas emendas. Solicita-se aos Estados Contratantes que mantenham a Organização devidamente informada sobre todas as diferenças subseqüentes, ou sobre a eliminação das diferenças anteriormente notificadas. Imediatamente após a adoção de cada emenda deste Anexo, será enviada aos Estados Contratantes uma solicitação específica no sentido de que notifiquem suas diferenças.

métodos recomendados contidos neste Anexo e nas emendas do mesmo, quando a notificação das referidas

(v)

1/7/02

diferenças seja da importância para a segurança da navegação aérea.

Solicita-se, ainda, aos Estados Contratantes que considerem, além da obrigação que lhes impõe o Artigo 38 à Convenção, as disposições do Anexo 15 relativas à publicação, por intermédio do serviço de informações aeronáuticas, das diferenças existentes entre seus regulamentos e práticas nacionais e as normas e métodos recomendados conexos da OACI.

*Promulgação de informação.* A informação relativa à implantação e à supressão de instalações, serviços e procedimentos, que afete as operações das aeronaves, e às modificações que se introduzam em tais instalações, serviços e procedimentos, fornecida em cumprimento das normas e métodos recomendados do presente Anexo, deveria ser notificada e produzir efeito, segundo o disposto pelo Anexo 15.

*Uso do texto do Anexo nos regulamentos nacionais.* Em sua Resolução de 13 de abril de 1948, o Conselho solicitou a atenção dos Estados Contratantes para a conveniência de empregarem, dentro do possível, em seus próprios regulamentos nacionais, a mesma redação das normas da OACI que são de caráter preceptivo e, além disso, solicitou que indiquem as diferenças em relação as normas, como também às demais disposições nacionais que tiverem importância para a segurança e regularidade da navegação aérea. Sempre que possível, as disposições deste Anexo foram redigidas de modo que pudessem ser incluídas nas legislações nacionais, sem alterações importantes.

### Informação Geral

Os Anexos são compostos das seguintes partes e, embora não obrigatoriamente, cada uma delas tem o caráter indicado a seguir:

#### 1 – Texto que constitui o Anexo propriamente dito:

- a) *Normas e métodos recomendados* que o Conselho adotou de acordo com as disposições da Convenção. Sua definição é a seguinte:

*Norma:* Toda especificação de características físicas, configuração, material, performance, pessoal ou procedimentos, cuja aplicação uniforme se considera necessária para a segurança ou regularidade da navegação aérea internacional e à qual, de acordo com a Convenção, se ajustarão os Estados Contratantes. No caso de ser impossível seu cumprimento, o Artigo 38 da Convenção estipula que é obrigatório fazer a correspondente notificação ao Conselho.

*Métodos Recomendados:* Toda especificação de características físicas, configuração, material, performance, pessoal ou procedimentos, cuja aplicação uniforme se considera conveniente por razões de segurança, regularidade, eficiência da navegação aérea internacional, e à qual, de acordo

com a convenção, os Estados Contratantes deverão empenhar-se em se ajustar.

- b) *Apêndices* abrangendo textos agrupados separadamente por conveniência, porém fazendo parte das normas e métodos recomendados adotados pelo Conselho.
- c) *Definições* da terminologia empregada nas normas e métodos recomendados que não é explícita porque não tem o significado corrente. As definições não têm caráter independente, porém são partes essenciais de cada uma das normas e métodos recomendados em que se usa o termo, uma vez que qualquer modificação no seu significado afetaria a disposição.

#### 2 – Texto aprovado pelo Conselho para sua publicação em conjunto com as normas e métodos recomendados (SARPS):

- a) *Preâmbulo* que compreendem antecedentes históricos e textos explicativos baseados nas medidas do Conselho, e que incluem uma explicação sobre as obrigações dos Estados, decorrentes da Convenção e das Resoluções de adoção, quanto à aplicação das normas e métodos recomendados.
- b) *Introduções* que contêm texto explicativo no início das partes, capítulos e seções dos Anexos, a fim de facilitar a compreensão da aplicação do texto.
- c) *Notas* intercaladas no texto, quando for o caso, que proporcionam dados ou referências a respeito das normas ou métodos recomendados em questão, sem fazer parte de tais normas ou métodos recomendados.
- d) *Apêndices* que contêm texto suplementar às normas e métodos recomendados ou que sirvam de orientação para sua aplicação.

Este Anexo foi adotado em seis idiomas – árabe, chinês, espanhol, francês, inglês e russo. Cada um dos Estados Contratantes é solicitado a escolher um desses textos para fins de aplicação nacional e demais efeitos previstos na Convenção, seja para utilizá-lo diretamente ou mediante tradução para o seu próprio idioma, notificando sua preferência à Organização.

Para facilitar a leitura e indicar sua respectiva condição, as *Normas* aparecem em tipo corrente e os *Métodos Recomendados* e as *Notas* em itálico, precedidas da palavra **Recomendação** e *Nota* respectivamente.

Toda referência feita a qualquer parte deste documento, identificada por um número, compreende todas as subdivisões da respectiva parte.

## Tabela "A". Emendas ao Anexo 17

<i>Alteração</i>	<i>Fonte (s)</i>	<i>Temas</i>	<i>Adotada Em vigor Aplicável</i>
1ª. edição	Decisão do Conselho de acordo com as Resoluções A17-10 e A18-10 da Assembléia	-	22 de março de 1974 22 de agosto de 1974 27 de fevereiro de 1975
1	Decisão do Conselho de acordo com a Resolução A21-23 da Assembléia	Mudança de categoria dos parágrafos 3.1.2 e 5.1.2 para Norma; recopilação e divulgação de informação relativa à aeronave objeto de um ato de interferência ilícita.	31 de março de 1976 31 de julho de 1976 30 de dezembro de 1976
2	Propostas de alguns Estados e decisão adotada pelo Conselho em cumprimento da Resolução A22-17 da Assembléia	Transferência de especificações que figuram no Anexo 9, Capítulo 9 - Facilitação (7ª. edição) para o Anexo 17; medidas que deverão ser adotadas para controlar os passageiros que forem transferidos para outro voo ou que estiverem em trânsito, bem como suas bagagens; e ampliação da Nota do parágrafo 5.2.4 (Anexo 17, Capítulo 5) sobre medidas e procedimentos destinados a evitar o acesso não autorizado a áreas especificadas de um aeródromo.	15 de dezembro de 1977 15 de abril de 1978 10 de agosto de 1978
3	Propostas de alguns Estados e da Secretaria, e decisão adotada pelo Conselho em cumprimento da Resolução A22-17 da Assembléia	Foram acrescentadas especificações sobre o exame do grau de ameaça por parte dos Estados, a elaboração de programas de instrução, o controle dos passageiros e de seus movimentos, a inspeção das aeronaves para descobrir armas ou outros instrumentos perigosos ocultos e a adoção de medidas de segurança dos passageiros e tripulantes de aeronaves ilicitamente desviadas. Foram ampliadas várias especificações e foi convertida em Norma uma que se refere à segregação e vigilância especial das aeronaves suscetíveis de serem atacadas durante as escalas.	13 de dezembro de 1978 13 de abril de 1979 29 de novembro de 1979
4 (2ª. edição)	Proposta de alguns Estados e de um organismo internacional, bem como decisões tomadas pelo Conselho em cumprimento da Resolução A22-17 da Assembléia	Foi acrescentada uma especificação relativa ao transporte de pessoas sob custódia e foram revisadas duas especificações para incluir as aeronaves arrendadas, fretadas ou trocadas. Foi elevada à categoria de Norma uma disposição relativa à segurança dos passageiros e membros da tripulação de uma aeronave objeto de um ato de interferência ilícita; foram ampliadas as disposições de uma especificação que tratava da prevenção de atos de sabotagem e foi suprimido o Capítulo 1. Aplicação.	15 de junho de 1981 15 de outubro de 1981 26 de novembro de 1981
5	Propostas do Comitê sobre Interferência Ilícita e decisão do Conselho em cumprimento da Resolução A22-17 da Assembléia	Foi suprimida a Nota do Capítulo 1. Definições. Foi modificada uma especificação relativa às medidas requeridas para o porte de armas a bordo das aeronaves pelos agentes de manutenção da ordem pública ou outras pessoas autorizadas. Foi incluída uma especificação sobre o porte de armas em todos os demais casos e foi esclarecida a Nota de uma especificação referente às precauções relativas às aeronaves que não estão em serviço.	30 de novembro de 1984 14 de abril de 1985 21 de novembro de 1985
6 (3ª. edição)	Propostas elaboradas pelo Comitê sobre Interferência Ilícita com ajuda de um Grupo de Especialistas em Interferência Ilícita, e decisão adotada pelo Conselho em cumprimento da Resolução A22-17 da Assembléia	Por instruções do Conselho, o Comitê sobre Interferência Ilícita iniciou urgentemente a preparação desta emenda com ajuda do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação que foi criado por decisão do Conselho. Em virtude desta emenda, foram incorporadas 11 novas disposições ao Anexo e outras 19 foram elevadas à categoria de Normas.  Na coluna da direita figuram as datas especiais nas quais o parágrafo 5.1.4 produzirá efeito e será aplicável.  O Conselho recomendou que aqueles Estados que puderem cumprir com o essencialmente prescrito em 5.1.4 o façam tão logo seja viável e praticável antes da data da aplicação.	19 de dezembro de 1985 19 de março de 1986 19 de maio de 1986  19 de outubro de 1987 19 de dezembro de 1987

## Anexo 17 - Segurança

## Preâmbulo

<i>Alteração</i>	<i>Fonte (s)</i>	<i>Temas</i>	<i>Adotada Em vigor Aplicável</i>
7 (4ª . edição)	Propostas elaboradas pelo Comitê sobre Interferência ilícita com ajuda do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação e decisão adotada pelo Conselho, em cumprimento da Resolução A26-7 da Assembléia	Esta emenda compreende: a) uma reorganização dos capítulos do Anexo para racionalizar a ordem dos objetivos, obrigações e atividades necessárias em relação com a organização, com as medidas preventivas de segurança e com os métodos para fazer face aos atos de interferência ilícita; b) incorporação, ao Anexo de novas disposições importantes para levar em conta os acontecimentos e ajudar os Estados a enfrentarem novas situações como consequência de atos graves de interferência ilícita na aviação civil, depois da última revisão do Anexo 17 em 1985; e c) a emenda ou aperfeiçoamento de detalhes das disposições atuais como consequência do indicado nos itens a) e b), assim como da experiência adquirida na aplicação de tais medidas.	22 de junho de 1989 30 de outubro de 1989 16 de novembro de 1989
8 (5ª . edição)	Propostas do Comitê sobre Interferência Ilícita com ajuda do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação (AVSECP) e decisão adotada pelo Conselho, em cumprimento da Resolução A27-7 da Assembléia	Esta emenda compreende: a introdução de novas disposições importantes com relação à completa inspeção de segurança da bagagem despachada, ao controle de segurança com relação à carga, ao "courier", às encomendas expressas e ao correio, às mudanças nos procedimentos relativos aos programas de segurança, às inspeções prévias nos vôos de aeronaves internacionais e às medidas relativas à incorporação de considerações de segurança no projeto de aeroportos, a fim de ajudar os Estados a aplicarem as referidas medidas de forma conseqüente e uniforme.	11 de setembro de 1992 16 de dezembro de 1992 1º de abril de 1993
9 (6ª . edição)	Propostas do Comitê sobre Interferência Ilícita com ajuda do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação (AVSECP) e decisão adotada pelo Conselho, em cumprimento da Resolução A31-4 da Assembléia	Esta emenda compreende: a introdução de novas disposições a respeito da verificação e competência das pessoas contratadas para os controles de segurança; responsabilidade e autorização com relação à bagagem; as medidas que deverão ser aplicadas às provisões de bordo e aos suprimentos e peças de reposição das empresas aéreas; os testes para determinar a eficácia do programa; e a necessidade de notificar o Estado de destino conhecido ou presumido a respeito da aeronave que for objeto de apoderamento ilícito.	12 de novembro de 1996 31 de março de 1997 1º de agosto de 1997
10 (7ª . edição)	Propostas do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação (AVSECP) e ação do Conselho, em cumprimento da Resolução A33-1 da Assembléia	Esta emenda compreende a introdução de várias definições e novas disposições relativas à aplicação deste Anexo às operações domésticas, cooperação internacional em relação às informações sobre ameaças, autoridade competente, Comitê Nacional de Segurança da Aviação, controle nacional de qualidade, controle de acesso, passageiros e suas bagagens de mão e de cabinas, pessoal de segurança em vôo e proteção da cabina de vôo, acordo de código compartilhado/colaboração, Desempenho Humano e gerenciamento de resposta a atos de interferência ilícita. Algumas especificações foram transformadas em Normas.	7 de dezembro de 2001 15 de abril de 2002 1º de julho de 2002

# NORMAS E MÉTODOS RECOMENDAÇÕES INTERNACIONAIS

## CAPÍTULO 1. DEFINIÇÕES

**Agente Credenciado.** Agente expedidor de carga ou qualquer outra entidade que mantenha relações comerciais com uma empresa aérea e proporcione controles de segurança aceitos ou que sejam exigidos pela autoridade competente, com relação à carga, ao “courier”, às encomendas expressas ou ao correio.

**Área Restrita de Segurança.** Áreas do lado ar de um aeroporto em que o acesso seja controlado para a segurança da aviação civil. Tais áreas normalmente incluirão, *inter alia*, todas as áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, rampa, áreas de bagagens, depósitos de carga, centros destinados à mala postal, instalações para os serviços de comissaria e limpeza das aeronaves.

**Bagagem não Identificada.** Bagagem num aeroporto, com ou sem etiqueta, que não seja procurada ou identificada com um passageiro.

**Carga.** Qualquer bem que se transporta numa aeronave, exceto mala postal, provisões e bagagem acompanhada ou extraviada.

**Controle de Segurança.** Meios para evitar que sejam introduzidas armas, explosivos ou outros dispositivos perigosos que possam ser utilizados para cometer atos de interferência ilícita.

**Desempenho Humano.** Capacidade e limitações humanas com impacto sobre a segurança de vôo, a segurança contra atos ilícitos e a eficiência das operações aeronáuticas.

**Inspeção.** Aplicação de meios técnicos ou de outro tipo destinados a identificar e/ou detectar armas, explosivos ou outros dispositivos perigosos que possam ser utilizados para cometer um ato de interferência ilícita.

*Nota.* - Certos artigos ou substâncias perigosas são classificados como mercadorias perigosas pelo Anexo 18 e suas Instruções Técnicas para o Transporte sem Risco de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284) e devem ser transportados de acordo com aquelas instruções.

**Lado Ar.** Área de movimento de um aeroporto e dos terrenos e edifícios adjacentes, ou partes dos mesmos, cujo acesso é controlado.

**Princípios dos Fatores Humanos.** Princípios aplicados ao projeto, certificação, instrução, operações e manutenção, em busca de uma interface segura entre os componentes humanos e outros componentes do sistema, levando em consideração o desempenho do homem.

**Segurança.** Combinação de medidas e recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita.

**Verificação de Antecedentes.** Verificação da identidade e experiência anterior de uma pessoa, incluindo histórico criminal, quando apropriado, como parte da avaliação das condições de acesso desacompanhado a uma área restrita de segurança.

**Verificação de Segurança da Aeronave.** Inspeção do interior de uma aeronave à qual os passageiros possam ter tido acesso, bem como a inspeção de compartimentos com o objetivo de encontrar objetos suspeitos, armas, explosivos ou outros dispositivos perigosos.

## CAPÍTULO 2. PRINCÍPIOS GERAIS

### 2.1 Objetivos

2.1.1 Cada Estado Contratante terá como principal objetivo a segurança dos passageiros, das tripulações, do pessoal de terra e do público em geral em todos os assuntos relacionados à proteção contra atos de interferência ilícita na aviação civil.

2.1.2 Cada Estado Contratante criará um órgão e desenvolverá e implementará regulamentos, práticas e procedimentos para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita em que sejam levadas em conta a segurança, regularidade e eficiência dos vôos.

2.1.3 Cada Estado Contratante assegurará que os princípios que regem as medidas destinadas à proteção contra atos de interferência ilícita na aviação civil internacional sejam aplicados às operações domésticas, quando possível.

2.1.4 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria garantir a proteção adequada às informações relativas à segurança da aviação contra atos de interferência ilícita.*

*Nota 1. – Os textos de orientação para alcançar os objetivos de segurança da aviação civil mediante aplicação das Normas e Recomendações dos capítulos seguintes, constam no Manual de Segurança para Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (Doc 8973 – Restrito).*

*Nota 2. - O material de treinamento completo sobre segurança na aviação, para assistir os Estados na consecução dos objetivos de segurança contra atos de interferência ilícita na aviação civil, está contido no Programa de Treinamento para a Segurança na Aviação da OACI, compreendendo uma série de Pacotes de Treinamento sobre Segurança na Aviação (ASTP – Aviation Security Training Packages).*

### 2.2 Segurança e facilitação

**Recomendação.** - Cada Estado Contratante deveria tomar providências, quando possível, para que os controles e procedimentos de segurança causem um mínimo de interferência ou demora nas atividades da aviação civil internacional, desde que a eficiência destes controles e procedimentos não fique comprometida.

### 2.3 Cooperação internacional

2.3.1 Cada Estado Contratante assegurará que sejam satisfeitas, sempre que possível, as demandas de controle especiais de segurança feitas por outros Estados, com respeito a um determinado vôo ou vôos especificados pelos operadores desses outros Estados.

2.3.2 Cada Estado Contratante cooperará com outros Estados em relação a seus respectivos programas nacionais de segurança na aviação civil, quando necessário.

2.3.3 Cada Estado Contratante cooperará com outros Estados no desenvolvimento e intercâmbio de informações relativas aos programas de treinamento, quando necessário.

2.3.4 Cada Estado Contratante permutará com outros Estados Contratantes as informações sobre ameaças que se apliquem aos interesses da segurança da aviação daqueles Estados, quando possível.

2.3.5 Cada Estado Contratante fornecerá proteção e procedimentos de manuseio adequados às informações permutadas por outros Estados Contratantes, ou informações de segurança sensíveis que afetem os interesses de segurança de outros Estados Contratantes, a fim de garantir que seja evitado o uso não apropriado ou a divulgação de tais informações.

2.3.6 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria cooperar com outros Estados na pesquisa e desenvolvimento de novos equipamentos de segurança que melhor satisfaçam os objetivos da segurança da aviação civil.*

2.3.7 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria incluir em seus acordos bilaterais de transporte aéreo uma cláusula relativa à segurança da aviação.*

2.3.8 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria colocar à disposição de outros Estados, mediante solicitação, uma versão por escrito das partes pertinentes a seu programa nacional de segurança da aviação civil.*

### 2.4 Equipamento, pesquisa e desenvolvimento

2.4.1 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria promover a pesquisa e o desenvolvimento de novos equipamentos de segurança que melhor satisfaçam os objetivos da segurança da aviação civil.*

2.4.2 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria garantir que o desenvolvimento de novos equipamentos de segurança leve em consideração os princípios inerentes aos Fatores Humanos.*

*Nota. - Os textos de orientação referentes aos princípios dos Fatores Humanos podem ser encontrados no Compêndio sobre Fatores Humanos – Fatores Humanos nas Operações de Segurança da Aviação Civil\* e na Parte I, Capítulo 4 do Manual de Treinamento sobre Fatores Humanos (Doc 9683).*

\* Em preparação

### 3.1 Organização nacional e autoridade competente

3.1.1 Cada Estado Contratante estabelecerá por escrito e implementará um programa nacional de segurança da aviação civil para proteger operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita, mediante regulamentos, práticas e procedimentos em que sejam levadas em conta a segurança, regularidade e eficiência dos vôos.

3.1.2 Cada Estado Contratante designará e especificará à OACI a autoridade competente, dentro de sua administração, que será responsável pelo desenvolvimento, implementação e manutenção do programa nacional de segurança da aviação civil.

3.1.3 Cada Estado Contratante criará um órgão e desenvolverá e implementará regulamentos, métodos e procedimentos que ofereçam a segurança necessária à operação de aeronaves em condições normais de operação, com capacidade de resposta rápida em caso de aumento das ameaças à segurança.

3.1.4 Cada Estado Contratante avaliará regularmente o nível de ameaça às operações de aviação civil, dentro de seu território e ajustará os elementos relevantes de seu programa nacional de segurança da aviação civil.

3.1.5 Cada Estado Contratante solicitará à autoridade competente que defina e distribua tarefas e coordene as atividades entre os departamentos, agências e outros organismos do Estado, as administrações de aeroportos, empresas aéreas e outras entidades envolvidas ou responsáveis pela implementação de vários aspectos do programa nacional de segurança da aviação civil.

3.1.6 Cada Estado Contratante criará um comitê nacional de segurança da aviação civil ou ajustes semelhantes com o objetivo de coordenar as atividades de segurança entre departamentos, agências e outros organismos do Estado, as administrações de aeroportos, empresas aéreas e outras entidades envolvidas ou responsáveis pela implementação de vários aspectos do programa nacional de segurança da aviação civil.

3.1.7 Cada Estado Contratante determinará à autoridade competente que assegure a criação e implementação de programas de instrução para garantir a eficácia de seu programa nacional de segurança da aviação civil. Estes programas de instrução incluirão o treinamento de pessoal de segurança da aviação civil na área de desempenho humano.

*Nota. - Os textos de orientação referentes ao treinamento na área de desempenho humano, podem ser*

*encontrados no Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (Doc 8973 – Restrito); Compêndio sobre Fatores Humanos – Fatores Humanos nas Operações de Segurança da Aviação Civil\*, e na Parte 2, Capítulo 1 do Manual de Treinamento sobre Fatores Humanos (Doc 9683).*

3.1.8. Cada Estado Contratante assegurará que a autoridade competente providencie os recursos e condições necessárias para os serviços de segurança em cada aeroporto que preste serviços à aviação civil internacional.

3.1.9 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria colocar à disposição de seus aeroportos e das empresas aéreas que operam em seu território e de outras entidades interessadas, uma versão por escrito das partes pertinentes de seu programa nacional de segurança da aviação civil.*

### 3.2 Operações aeroportuárias

3.2.1 Cada Estado Contratante determinará que cada aeroporto que preste serviços à aviação civil internacional estabeleça e implemente por escrito um programa de segurança adequado e que cumpra os requisitos do programa nacional de segurança da aviação.

3.2.2 Cada Estado Contratante tomará providências para que a autoridade em cada aeroporto que preste serviços à aviação civil internacional seja responsável pela coordenação da implementação dos controles de segurança.

3.2.3 Cada Estado Contratante tomará providências para a criação de um comitê de segurança em cada aeroporto que preste serviços à aviação civil internacional, para ajudar a autoridade mencionada no item 3.2.2, em sua atribuição de coordenar a implementação de controles e procedimentos de segurança, conforme especificado no programa de segurança aeroportuário.

3.2.4 Cada Estado Contratante garantirá que sejam preparados planos de emergência e que se disponibilizem recursos para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita. Os planos de contingência deveriam ser objeto de práticas e exercícios realizados regularmente.

3.2.5 Cada Estado Contratante garantirá que pessoal autorizado e adequadamente treinado esteja disponível para se deslocar rapidamente a seus aeroportos que prestem serviços à aviação civil internacional, a fim de ajudar na ocorrência de casos suspeitos, ou reais, de interferência ilícita.

---

\* *Em preparação*

3.2.6 Cada Estado Contratante garantirá que os requisitos arquitetônicos e de infra-estrutura necessários à

melhor implementação das medidas de segurança da aviação civil estejam integrados ao projeto e à construção de novas instalações e reformas das instalações existentes nos aeroportos.

### 3.3 Operadores de aeronaves

3.3.1 Cada Estado Contratante determinará aos operadores aéreos que prestam serviços, a partir desse Estado, o estabelecimento por escrito e a implementação de um programa de segurança adequado ao cumprimento dos requisitos do programa nacional de segurança da aviação civil desse Estado.

3.3.2 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria considerar o modelo da OACI como base dos programas de segurança dos operadores.*

3.3.3 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria determinar aos operadores que prestam serviços a partir daquele Estado e que participam de acordos de código compartilhado ou de outros acordos de colaboração com outros operadores internacionais que notifiquem a autoridade competente sobre a natureza destes acordos, incluindo a identidade dos outros operadores.*

### 3.4 Controle de qualidade

3.4.1 Cada Estado Contratante garantirá que o pessoal que implementa os controles de segurança seja submetido à verificação de antecedentes e procedimentos de seleção.

3.4.2 Cada Estado Contratante garantirá que o pessoal que implementa os controles de segurança seja adequadamente treinado, detenha a competência exigida para o desempenho de suas atribuições e que sejam

mantidos os registros pertinentes. Os padrões de desempenho aplicáveis serão estabelecidos, introduzindo avaliações iniciais e periódicas para manter seu nível.

3.4.3 Cada Estado Contratante garantirá que o pessoal responsável pelas operações de inspeção seja credenciado, de acordo com os requisitos do programa nacional de segurança da aviação civil.

3.4.4 Cada Estado Contratante determinará que a autoridade competente assegure o desenvolvimento, a criação e a manutenção de um programa nacional de controle de qualidade da segurança da aviação civil, para garantir a eficiência de seu programa nacional de segurança da aviação civil.

3.4.5 Cada Estado Contratante providenciará a realização de levantamentos para identificar as necessidades de segurança, a realização de inspeções para a implementação dos controles de segurança e verificações dos controles de segurança para avaliar sua eficiência.

3.4.6 Cada Estado Contratante afetado por um ato de interferência ilícita determinará que a autoridade competente reavalie os controles e os procedimentos de segurança e que tome a ação necessária para sanar as falhas e evitar novas ocorrências. Tais ações serão notificadas à OACI.

3.4.7 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria determinar que a eficiência de medidas de segurança isoladas seja avaliada, considerando sua função no desempenho geral dos sistemas de segurança da aviação.*

## **CAPÍTULO 4. MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURANÇA**

### **4.1 Objetivo**

Cada Estado Contratante adotará medidas para evitar que sejam introduzidos, por qualquer meio, a bordo das aeronaves a serviço da aviação civil internacional, armas, explosivos ou outros dispositivos perigosos que possam ser utilizados para cometer atos de interferência ilícita e cujo transporte ou porte não estejam autorizados.

### **4.2 Medidas relativas às aeronaves**

4.2.1 Cada Estado Contratante garantirá que sejam realizadas as inspeções de segurança das aeronaves que originam os vôos destinados aos serviços internacionais.

4.2.2 Cada Estado Contratante exigirá a adoção de medidas com relação aos vôos que sejam alvo de maior ameaça, para assegurar-se de que os passageiros que desembarcam não deixem objetos a bordo das aeronaves, nas escalas de trânsito realizadas em seus aeroportos.

4.2.3 Cada Estado Contratante determinará a seus operadores a adoção de medidas adequadas para assegurar que durante o vôo, pessoas não autorizadas sejam proibidas de entrar no compartimento da tripulação de vôo.

### **4.3 Medidas relativas aos passageiros e às suas bagagens de mão**

4.3.1 Cada Estado Contratante adotará medidas para garantir que os passageiros e suas bagagens de mão sejam inspecionados, antes de embarcar a bordo de uma aeronave destinada a operações da aviação civil internacional.

4.3.2 Cada Estado Contratante assegurará que os passageiros que se transferirem de outro vôo ou que estiverem em trânsito, assim como suas bagagens de mão, sejam submetidos a controles de segurança adequados, para evitar que sejam introduzidos artigos não autorizados a bordo de uma aeronave destinada a operações da aviação civil internacional.

4.3.3 Cada Estado Contratante assegurará que não exista possibilidade dos passageiros submetidos ao controle de segurança, se misturarem ou entrarem em contato com outras pessoas que não tenham sido submetidas ao referido controle, uma vez liberados os postos de controle dos aeroportos que prestam serviços à aviação civil internacional; caso ocorra essa mistura ou contato, os passageiros em questão e suas bagagens de mão serão novamente inspecionados antes de embarcarem na aeronave.

### **4.4 Medidas relativas à bagagem despachada**

4.4.1 Cada Estado Contratante adotará medidas para garantir que a bagagem despachada seja submetida a controles de segurança apropriados antes de ser colocada a bordo da aeronave destinada a operações da aviação civil internacional.

4.4.2 Cada Estado Contratante adotará medidas para garantir que a bagagem despachada que for transportada em vôos de passageiros seja protegida de interferência não autorizada, desde o ponto de inspeção, seja no aeroporto ou outro local, até ser colocada a bordo da aeronave.

4.4.3 Cada Estado Contratante adotará medidas para garantir que os operadores, quando prestando serviço a partir desse Estado, não transportem a bagagem de passageiros que não estejam a bordo da aeronave, salvo se a bagagem for submetida a controles de segurança apropriados que podem incluir sua inspeção.

4.4.4 Cada Estado Contratante determinará o estabelecimento de áreas de depósito seguras nos aeroportos que prestam serviços à aviação civil internacional, onde possa ser guardada a bagagem extraviada, até que seja reenviada, reclamada ou disposta de conformidade com a legislação local.

4.4.5 Cada Estado Contratante adotará medidas para assegurar que sejam inspecionadas as encomendas despachadas como bagagem por “courier”, para transporte em vôos de passageiros, destinados a operações da aviação civil internacional.

4.4.6 Cada Estado Contratante assegurará que a transferência de bagagem despachada seja submetida aos controles de segurança apropriados, a fim de impedir que sejam introduzidos artigos não autorizados a bordo das aeronaves destinadas a operações da aviação civil internacional.

4.4.7 Cada Estado Contratante adotará medidas para garantir que os operadores que prestam serviços a partir desse Estado transportem somente bagagem despachada cujo transporte tenha sido autorizado, de acordo com os requisitos especificados no programa nacional de segurança da aviação civil.

4.4.8 A partir de 1 de janeiro de 2006, cada Estado Contratante adotará medidas para assegurar que a bagagem despachada de origem, destinada ao transporte em aeronave que realize operações de aviação civil internacional, seja inspecionada antes de ser colocada na aeronave.

**4.4.9 Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria adotar medidas para assegurar que a bagagem despachada de origem, destinada ao transporte em aeronave que realize operações de aviação civil internacional, seja inspecionada antes de ser colocada na aeronave.*

**4.4.10 Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria adotar as medidas necessárias para assegurar que a bagagem não identificada fique em depósito numa área protegida e isolada, até o momento em que seja verificado que não contém qualquer explosivo ou outros dispositivos perigosos.*

#### **4.5 Medidas relativas à carga, à mala postal e a outras mercadorias**

4.5.1 Cada Estado Contratante assegurará a implementação, nos aeroportos que prestam serviços à aviação civil internacional, de medidas para proteger a carga, bagagem, mala postal, provisões e peças que forem movimentadas no aeroporto para transporte em aeronaves, com a finalidade de protegê-las contra atos de interferência ilícita.

4.5.2 Cada Estado Contratante adotará medidas para garantir que sejam submetidos a controles de segurança apropriados a carga, o "courier", as encomendas expressas e a mala postal, que forem transportados em vôos de passageiros.

4.5.3 Cada Estado Contratante adotará medidas para garantir que os operadores não aceitem encomendas de carga, "courier", remessas expressas ou correio, para transporte em vôos de passageiros, a menos que um agente credenciado responda pela segurança das remessas ou que tais remessas sejam submetidas a outros controles de segurança para cumprir os requisitos de 4.5.2.

4.5.4 Cada Estado Contratante adotará medidas para garantir que as provisões de bordo, suprimentos e peças para transporte em vôos de passageiros, sejam submetidos aos controles de segurança apropriados.

#### **4.6 Medidas relativas às categorias especiais de passageiros**

4.6.1 Cada Estado Contratante adotará medidas para garantir que o operador e o comandante de aeronaves estejam informados nos casos em que viajem passageiros sob coação, por estarem submetidos a processos judiciais ou administrativos, para que possam ser aplicados os controles de segurança apropriados.

4.6.2 Cada Estado Contratante garantirá que o comandante seja notificado a respeito do número de pessoas armadas e a localização de seus assentos.

4.6.3 Cada Estado Contratante determinará aos operadores que prestam serviços a partir daquele Estado, que incluam em seus programas de segurança medidas e procedimentos que garantam a segurança a bordo de suas aeronaves, nos casos em que viajam passageiros sob

coação, por estarem submetidos a processos judiciais ou administrativos.

4.6.4 Cada Estado Contratante garantirá que o transporte de armas a bordo das aeronaves, por agentes de manutenção da ordem pública e outras pessoas autorizadas, agindo em cumprimento do seu dever, exija autorização especial de acordo com a legislação dos Estados em questão.

4.6.5 Cada Estado Contratante considerará as solicitações feitas por qualquer outro Estado para permitir que pessoal armado possa viajar a bordo das aeronaves dos operadores do Estado solicitante. Tais viagens somente serão permitidas após a concordância de todos os Estados envolvidos.

4.6.6 Cada Estado Contratante garantirá que o transporte de armas em outros casos, seja permitido somente quando uma pessoa autorizada e devidamente qualificada tenha determinado que elas não estão carregadas, se for o caso, e mesmo assim somente se colocadas em um lugar inacessível a qualquer pessoa durante o tempo de vôo.

#### **4.7 Medidas relativas ao controle de acesso**

4.7.1 Cada Estado Contratante assegurará o estabelecimento de áreas restritas de segurança nos aeroportos que prestam serviços à aviação civil internacional e a implementação de procedimentos e sistemas de identificação relativos a pessoas e veículos.

4.7.2 Cada Estado Contratante assegurará a implementação de controles de segurança apropriados, incluindo a verificação de antecedentes pessoais, além dos passageiros autorizados ao acesso desacompanhado às áreas restritas de segurança do aeroporto.

4.7.3 Cada Estado Contratante determinará a aplicação de medidas para assegurar a supervisão adequada da circulação de pessoas e veículos de/para as aeronaves, a fim de impedir o acesso não autorizado às aeronaves.

**4.7.4 Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria assegurar que os documentos de identidade emitidos aos membros da tripulação correspondam às especificações pertinentes constantes do Doc 9393 - Documentos de viagem de leitura mecânica (Machine Readable Travel Documents).*

**4.7.5 Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria assegurar que pessoas autorizadas ao acesso às áreas restritas de segurança do aeroporto que não sejam passageiros, assim como os itens que transportem, sejam objeto de inspeção aleatória de acordo com a avaliação de risco realizada pelas autoridades nacionais competentes.*

**4.7.6 Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria assegurar que voltem a ser aplicadas, de forma periódica, as inspeções especificadas em 4.7.2 a todas as pessoas autorizadas ao acesso desacompanhado às áreas restritas de segurança.*

## CAPÍTULO 5. GERENCIAMENTO PARA RESPOSTA A ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

### 5.1 Prevenção

5.1.1 Cada Estado Contratante adotará medidas para proteger as aeronaves quando existir suspeita justificada de que possam ser objeto de um ato de interferência ilícita, enquanto estejam no solo e para notificar as autoridades aeroportuárias, o quanto antes, sobre a chegada de tais aeronaves.

5.1.2 Cada Estado Contratante estabelecerá procedimentos, incluindo a notificação ao operador, para a inspeção da aeronave, quando existir suspeita justificada de que possa ser objeto de um ato de interferência ilícita, em busca de armas, explosivos ou outros dispositivos perigosos.

5.1.3 Cada Estado Contratante assegurará que se adotem ajustes para investigar e eliminar, caso necessário, os objetos suspeitos de serem dispositivos de sabotagem ou que representem outros riscos potenciais nos aeroportos que prestam serviços à aviação civil internacional.

### 5.2 Resposta

5.2.1 Cada Estado Contratante adotará medidas apropriadas para garantir a segurança dos passageiros e tripulantes de uma aeronave objeto de um ato de interferência ilícita, até que possam continuar sua viagem.

5.2.2 Cada Estado Contratante encarregado de prestar serviços de tráfego aéreo a uma aeronave que for objeto de um ato de interferência ilícita, deverá coletar todas as informações pertinentes relativas ao voo da referida aeronave, transmitindo-as a todos os demais Estados responsáveis pelos órgãos de tráfego aéreo interessados, inclusive àqueles do aeroporto de destino conhecido ou suposto, de modo que sejam tomadas as providências adequadas e oportunas em rota e nos pontos de destino conhecidos, prováveis ou possíveis da aeronave.

5.2.3 Cada Estado Contratante proporcionará assistência a uma aeronave objeto de um ato de apoderamento ilícito, incluindo auxílios à navegação, serviços de tráfego aéreo e permissão para aterrissar, na medida em que o exijam as circunstâncias.

5.2.4 Cada Estado Contratante adotará as medidas que considerar viáveis para se assegurar de que a aeronave submetida a um ato de apoderamento ilícito que tenha pousado em seu território seja mantida no solo, a menos que sua partida seja justificada pela necessidade imperiosa de proteger vidas humanas. No entanto, estas medidas devem reconhecer o grave risco de continuar o voo. Os

Estados também reconhecerão a importância de consultas, quando possíveis, entre o Estado onde a aeronave tenha aterrissado e o Estado do operador da referida aeronave, e da notificação, pelo Estado onde tenha pousado a aeronave, aos Estados de destino suposto ou declarado.

5.2.5 Cada Estado Contratante em cujo território tenha aterrissado uma aeronave objeto de um ato de interferência ilícita, deverá notificar a referida aterrissagem, pelo meio mais rápido, ao Estado de matrícula e ao Estado do operador, notificando, igualmente pelo meio mais rápido, todas as outras informações pertinentes de que disponha a:

- a) ambos os Estados mencionados;
- b) cada Estado cujos cidadãos tenham falecido ou sofrido lesões;
- c) cada Estado cujos cidadãos tenham sido tomados como reféns;
- d) cada Estado de cujos cidadãos se tenha notícia que se encontram na aeronave; e
- e) Organização de Aviação Civil Internacional.

5.2.6 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria se assegurar de que as informações recebidas como consequência de medidas tomadas de acordo com 5.2.2 sejam distribuídas aos órgãos dos serviços de tráfego aéreo locais interessados, às administrações aeroportuárias apropriadas, à empresa aérea e a outras entidades pertinentes, tão logo seja possível.*

5.2.7 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria cooperar com outros Estados a fim de oferecer uma resposta comum em relação a um ato de interferência ilícita. Ao tomar medidas em seu território, para liberar os passageiros e membros da tripulação de uma aeronave objeto de um ato de interferência ilícita, cada Estado Contratante deveria utilizar, de acordo com a necessidade, a experiência e a capacidade do Estado do operador, do Estado do fabricante e do Estado de matrícula da referida aeronave.*

### 5.3 Troca de informações e relatórios

5.3.1 Cada Estado Contratante afetado por um ato de interferência ilícita prestará à OACI todas as informações pertinentes, relativas aos aspectos de segurança deste ato, o mais breve possível após a solução do caso.

**5.3.2 Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deveria permutar com outros Estados as informações que considerar convenientes, fornecendo ao mesmo tempo à OACI as referidas informações relativas a planos, projetos, equipamentos, métodos e procedimentos para proteger a aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita*

---

## APÊNDICE AO ANEXO 17

### EXTRATO DO ANEXO 2 – REGULAMENTOS DO AR

#### CAPÍTULO 3. REGRAS GERAIS

.....

##### 3.7 Interferência ilícita

Uma aeronave que esteja sendo objeto de atos de interferência ilícita fará o possível para notificar este fato ao órgão ATS pertinente, toda ocorrência significativa relacionada com o mesmo e qualquer desvio do plano de voo em curso que as circunstâncias tornem necessário, a fim de permitir ao órgão ATS dar prioridade à aeronave e reduzir ao mínimo os conflitos de tráfego que possam surgir com outras aeronaves.

*Nota 1. – A responsabilidade dos órgãos ATS, em casos de interferência ilícita, está contida no Anexo 11.*

*Nota 2. – No Apêndice B ao presente Anexo, consta um texto de orientação aplicável, quando uma aeronave é objeto de interferência ilícita e não pode notificar o fato a um órgão ATS.*

*Nota 3. – No Anexo 11, PANS-RAC (Doc 4444) e PANS-OPS (Doc 8168), estão indicadas as medidas que devem tomar as aeronaves que estejam sendo objeto de atos de interferência ilícita e equipadas com SSR..*

*Nota 4. – No Anexo 11, PANS-RAC (Doc 4444), se indicam as medidas que devem tomar as aeronaves que estejam sendo objeto de atos de interferência ilícita e equipadas com CPDLC; no Manual de aplicações de conexão de dados do serviço de trânsito aéreo (Doc 9694) constam textos de orientação a respeito.*

.....

#### APÊNDICE B. INTERFERÊNCIA ILÍCITA

##### 1. Generalidades

Os seguintes procedimentos são direcionados como orientação, para uso pelas aeronaves que forem objeto de interferência ilícita e que não possam notificar o fato a um órgão ATS.

#### 2. Procedimentos

2.1 A menos que a situação a bordo da aeronave dite outro modo de proceder, o comandante deveria continuar o voo ao longo da rota determinada e no nível de cruzeiro determinado, pelo menos, até que se possa comunicar com um órgão ATS ou esteja dentro de sua cobertura radar.

2.2 Quando uma aeronave, objeto de um ato de interferência ilícita, tiver que se desviar da rota determinada ou do nível de cruzeiro determinado, sem poder estabelecer contato radiotelefônico com o ATS, o comandante deveria, dentro do possível:

- a) tratar de radiodifundir advertências na frequência VHF de urgência e em outras frequências apropriadas, a menos que a situação a bordo da aeronave, indique outro modo de proceder. Se for conveniente e se as circunstâncias o permitirem, também deveria recorrer para isso a outro equipamento como, por exemplo, “transponders” de bordo, conexões de dados, etc.; e
- b) continuar o voo de conformidade com os procedimentos especiais para as contingências em voo, quando os referidos procedimentos tiverem sido estabelecidos e promulgados no Doc 7030 – *Procedimentos Suplementares Regionais*; ou
- c) se não tiverem sido estabelecidos procedimentos regionais aplicáveis ao caso, continuar o voo num nível com a diferença de 300m (1.000 ft) dos níveis de cruzeiro utilizados normalmente, pelos vôos IFR na aérea se a aeronave estiver acima do nível de voo 290 ou 150 m (500 ft), se voando abaixo do nível de voo 290.

*Nota. – Em 3.8 do presente Anexo, estão indicadas as medidas que devem tomar a aeronave que for interceptada, enquanto é objeto de um ato de interferência ilícita.*

<p style="text-align: center;"><b>EXTRATO DO ANEXO 6 – OPERAÇÃO DE AERONAVES</b> <b>PARTE 1 – TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL - AVIÕES</b></p>
---

**CAPÍTULO 13. SEGURANÇA\*****13.1 Segurança da cabina da tripulação de voo**

Em todas as aeronaves providas de uma porta no compartimento da tripulação de voo, esta deverá poder ser trancada pelo interior da cabina.

**13.2 Lista de verificação para os procedimentos de busca no avião**

Toda empresa aérea assegurar-se-á de que haja a bordo uma lista de verificação dos procedimentos de busca de bombas que devem ser empregados em caso de suspeita de sabotagem. A lista de verificação deverá estar acompanhada de orientações sobre as medidas que devem ser adotadas, no caso de ser encontrada uma bomba ou um objeto suspeito e de informações sobre o lugar de menor risco para colocar uma bomba, no caso específico de cada aeronave.

**13.3 Programas da instrução**

13.3.1 Toda empresa aérea estabelecerá e manterá um programa de instrução que permita aos membros da tripulação agir de maneira mais adequada, para minimizar as conseqüências dos atos de interferência ilícita.

13.3.2 A empresa aérea também estabelecerá e manterá um programa de instrução para familiarizar os funcionários com as medidas e técnicas preventivas relati-

vas a passageiros, bagagens, carga, correio, equipamento, peças de reposição e suprimentos que devam ser transportados, de maneira que os referidos funcionários contribuam para a preservação de atos de sabotagem ou outras formas de interferência ilícita.

**13.4 Notificação de atos de interferência ilícita**

Depois de ocorrido um ato de interferência ilícita, o comandante deverá apresentar, sem demora, um relatório sobre o referido ato à autoridade local designada.

**13.5 Diversos**

13.5.1 **Recomendação** – *Deveriam ser providenciados meios especializados para atenuar e orientar o efeito de explosões, a fim de utilizá-los no lugar de menor risco para colocar uma bomba.*

13.5.2 **Recomendação** – *Quando uma empresa aérea aceitar transportar armas que tenham sido retiradas dos passageiros, deveria haver um lugar previsto na aeronave para colocar as referidas armas, a fim de que fiquem inacessíveis a qualquer pessoa durante o tempo de voo.*

---

\* No contexto deste capítulo, o termo “segurança” é empregado no sentido de prevenção de atos ilícitos contra a aviação civil.

<b>EXTRATO DO ANEXO 9 - FACILITAÇÃO</b>
---

**CAPÍTULO 1. DEFINIÇÕES E APLICAÇÃO**

.....

**A. Definições**

**Equipamento de segurança.** Dispositivos de natureza especializada que são utilizados individualmente ou como parte de um sistema, na prevenção ou detecção de atos de interferência ilícita na aviação civil e em suas instalações e serviços.

.....

**CAPÍTULO 2. ENTRADA E SAÍDA DE AERONAVES****A. Generalidades**

.....

2.2 Os Estados Contratantes determinarão que os procedimentos para despacho de aeronaves, inclusive aqueles aplicados normalmente para fins de segurança da aviação e os apropriados para o controle de narcóticos, sejam aplicados e realizados de tal maneira que seja preservada a vantagem oferecida pela rapidez inerente ao transporte aéreo.

*Nota – Com relação à aplicação de medidas de segurança da aviação, ver o Anexo 17 e o Manual de Segurança da OACI.*

.....

**CAPÍTULO 3. ENTRADA E SAÍDA DE PESSOAS E SUAS BAGAGENS****A. Generalidades**

.....

3.2 Os Estados Contratantes determinarão que os procedimentos para despacho de pessoas que viajem por via aérea, inclusive aqueles normalmente aplicados para fins de segurança da aviação e os apropriados para controle de narcóticos, sejam aplicados e realizados de tal modo que seja preservada a vantagem oferecida pela rapidez inerente ao transporte aéreo.

*Nota – Com relação à aplicação de medidas de segurança da aviação, ver o Anexo 17 e o Manual de Segurança da OACI.*

.....

**C. Requisitos e procedimentos de saída**

.....

3.33 Os Estados Contratantes, de conformidade com seus respectivos regulamentos, deverão reduzir os documentos exigidos dos passageiros que saiam do seu território, pedindo-lhes unicamente seu passaporte válido ou algum outro documento de identidade aceitável.

*Nota. – Se entende que essa documentação deveria incluir um visto válido, se assim exigido.*

3.34. Os Estados Contratantes não deverão exigir a apresentação da bagagem do passageiro que saem de seu território, salvo para aplicar medidas de segurança da aviação ou em circunstâncias especiais.

*Nota – Esta disposição não tem por objetivo impedir a aplicação de medidas apropriadas para o controle de narcóticos e controles específicos aduaneiros, quando requerido.*

.....

**CAPÍTULO 4. ENTRADA E SAÍDA DE CARGA E OUTROS ARTIGOS****A. Generalidade**

.....

4.2 – Os Estados Contratantes determinarão que os procedimentos para despacho de mercadorias transportadas por via aérea e para o transbordo da carga do transporte aéreo para o de superfície e vice-versa, inclusive aqueles normalmente aplicados para fins de segurança da aviação e os apropriados para o controle de narcóticos, sejam aplicados e realizados de tal maneira que seja preservada a vantagem oferecida pela rapidez inerente ao transporte aéreo e sejam evitados os atrasos.

*Nota – Com relação à aplicação de medidas de segurança da aviação, ver o Anexo 17 e o Manual de Segurança da OACI.*

.....

### C. Despacho da carga a ser exportada

.....

4.13 Os Estados Contratantes farão acertos compatíveis com a segurança da aviação, e aqueles apropriados para o controle de narcóticos, a fim de que as empresas aéreas possam selecionar e embarcar toda a carga, inclusive a bagagem não acompanhada.

.....

4.15 Salvo as razões de segurança da aviação, os Estados Contratantes não exigirão, normalmente, que seja examinada a carga a ser exportada por via aérea, inclusive a bagagem desacompanhada.

*Nota. – Esta disposição não tem por objetivo impedir que as autoridades examinem as mercadorias exportadas em certos casos, como por exemplo, mercadorias em depósito, sob licença ou em regime de reintegração de direitos, nem tampouco excluir outras inspeções indispensáveis, inclusive qualquer medida apropriada para o controle de narcóticos.*

.....

4.17 Os Estados contratantes permitirão que a carga, inclusive a bagagem desacompanhada, a ser exportada por via aérea, seja apresentada para fins de despacho em qualquer escritório habilitado de alfândega. O traslado desde o primeiro escritório até a alfândega do aeroporto, em que a carga, inclusive a bagagem desacompanhada, deve ser carregada na aeronave, será feito em conformidade com o procedimento estabelecido nas leis e regulamentos do Estado em referência. O referido procedimento deverá ser o mais simples possível, levando-se devidamente em conta os requisitos sobre segurança da aviação e qualquer medida apropriada ao controle de narcóticos.

.....

### G. Equipamentos, suprimentos e peças de reposição de aeronaves

4.48 **Recomendação** – *Os equipamentos de terra e de segurança importados no território de um Estado Contratante, por uma empresa de transporte aéreo de outro Estado Contratante, para serem usados dentro dos limites de um aeroporto internacional, com relação ao estabelecimento ou manutenção de um serviço internacional explorado pela referida empresa, deveriam ser admitidos livres de direitos alfandegários e, na medida do possível, de outros impostos e encargos, em conformidade com as disposições regulamentares do Estado Contratante em questão. Esta regulamentação não deveria impor dificuldades excessivas à empresa de transporte aéreo interessada em utilizar os referidos equipamentos de terra e de segurança.*

1/7/02

*Nota. - O objetivo desta recomendação é admitir os artigos que são citados a seguir, e não se trata de dissuadir qualquer Estado Contratante a permitir que, uma vez admitidos os artigos, estes sejam usados por outra empresa de transporte aéreo estrangeira ou fora do aeroporto internacional em questão:*

.....

#### e) Equipamento de segurança:

- dispositivos detectores de armas;
- dispositivos detectores de explosivos; e
- dispositivos detectores de munições.

#### f) Partes componentes a serem incorporadas ao equipamento de segurança.

.....

4.51 Os Estados Contratantes estabelecerão procedimentos para que as linhas aéreas e/ou as empresas aéreas de outros Estados Contratantes, possam entrar e tirar sem demora de seus territórios equipamentos de aeronaves, peças de reposição, equipamentos de terra, de instrução e de segurança, estejam ou não livres de direitos aduaneiros e de outras taxas e encargos, de acordo com as disposições do presente Anexo ou de qualquer outro acordo. Os Estados Contratantes permitirão que seja despachadas rapidamente a importação e exportação de tais mercadorias, tão logo as linhas aéreas ou as empresas aéreas em questão concluem os trâmites simplificados. Estas condições não cobrirão os artigos destinados à venda em geral, nem alimentos, bebidas ou tabaco.

.....

4.53 Os Estados Contratantes permitirão o empréstimo de equipamentos de aeronaves e peças de reposição, bem como equipamentos de segurança e respectivas peças de reposição, entre empresas de transporte aéreo, quando os mesmos forem usados com relação ao estabelecimento ou manutenção de serviços aéreos internacionais regulares, sem pagamento de direitos alfandegários ou outros impostos e encargos, ressalvadas apenas as medidas de controle que possam determinar que o pagamento do empréstimo terá que ser feito normalmente pela devolução de artigos que sejam qualitativa e tecnicamente similares e da mesma origem, e que, em caso algum, se trate de uma transação da qual sejam derivados benefícios monetários.

.....

## CAPITULO 6. AROPORTOS INTERNACIONAIS – INSTALAÇÕES E SERVIÇOS PARA O TRÁFEGO.

### A. Generalidades

6.1 Os Estados Contratantes adotarão as medidas necessárias para que haja cooperação das empresas aéreas e administrações aeroportuárias, a fim de assegurar a existência de instalações e serviços apropriados para

ADJ-4

acelerar as formalidades e despachos de passageiros, tripulação, bagagem, carga e correio em seus aeroportos internacionais. Tais instalações e serviços serão flexíveis e suscetíveis de ampliação, a fim de poder atender ao crescimento previsto do volume do tráfego ou fazer frente a um número maior de medidas de segurança, durante as situações de ameaça grave, permitindo, ao mesmo tempo, a aplicação de medidas apropriadas para o controle de narcóticos.

*Nota – com relação à aplicação de medidas de segurança da aviação, ver a disposição pertinente do Anexo 17, Capítulo 2 [2.2].*

.....

### B. Disposições relativas ao movimento do tráfego nos aeroportos

.....

#### III. Saída de passageiros, tripulantes e bagagens

.....

**6.22 Recomendação.** – *A fim de facilitar a saída das aeronaves, os Estados Contratantes, ao examinarem os passageiros como medida de segurança ou para os efeitos do competente controle de narcóticos, deveriam, na medida do possível, utilizar equipamentos especializados no cumprimento dessa tarefa, com vista a reduzir, de forma substancial, o número de pessoas a serem revistadas por outros meios.*

*Nota 1. – Deveria evitar-se o emprego de técnicas radiológicas para exame de passageiros.*

*Nota. 2 – Quando for necessário um exame físico minucioso, este não deveria ser feito à vista do público. Se não existirem salas especiais, podem ser utilizadas cortinas ou biombo adequados para tal fim.*

**6.23 Recomendação.** – *A fim de facilitar a saída das aeronaves, os Estados Contratantes, ao inspecionarem a bagagem dos passageiros que saem de seu território, como medida de segurança ou para os efeitos do devido controle de narcóticos, deveriam, na medida do possível, utilizar equipamentos especializados para efetuar essa tarefa, de modo a reduzir substancialmente o volume das bagagens a serem inspecionadas por outros meios.*

.....

#### V. Trânsito e transbordo de passageiros e tripulantes

.....

**6.34 Recomendação** – *Os Estados Contratantes deveriam assegurar a existência de instalações físicas nos aeroportos, em que o volume e a natureza do trânsito assim o exigirem, nas quais a tripulação e os passageiros, em trânsito direto na mesma aeronave ou sendo*

*transferidos a outros vôos, pudessem permanecer temporariamente sem ter que se submeter às formalidades de inspeção, salvo para aplicar medidas de segurança da aviação ou em circunstâncias especiais.*

*Nota. – Esta disposição não tem por objetivo impedir a aplicação de medidas apropriadas para o controle de narcóticos.*

.....

#### VII – Instalação para o manuseio e despacho da carga e do correio

.....

**6.44 Recomendação** – *Deveria ser provido espaço adequado nos terminais de carga para o armazenamento e manuseio da carga aérea, incluindo a carga e descarga dos “containeres” e “pallets”, e o referido espaço deveria estar situado junto à área alfandegada e ser facilmente acessível às pessoas e veículos autorizados, tanto desde a plataforma, como desde as vias de acesso à parte pública. Nesse contexto, deve-se levar em conta a segurança da aviação e medidas apropriadas para o controle de narcóticos.*

.....

**6.46 Recomendação** – *Os terminais de carga deveriam estar equipados com instalações apropriadas para armazenamento da carga especial (por exemplo, mercadorias de valor, artigos perecíveis, restos mortais, materiais radioativos e outras mercadorias perigosas, bem como animais vivos). As áreas dos terminais de carga nas quais se armazene a carga ou o correio durante a noite ou durante períodos prolongados, antes de serem expedidos por via aérea, deveriam estar protegidas contra o acesso de pessoas não autorizadas.*

.....

## CAPÍTULO 8. OUTRAS DISPOSIÇÕES SOBRE FACILITAÇÃO

### A. Cauções e isenção de requisição ou arresto

.....

**8.2 Recomendação** – *As aeronaves, equipamentos de terra, equipamentos de segurança, peças de reposição e suprimentos técnicos de uma empresa de transporte aéreo que se encontre em um Estado Contratante (que não naquele no qual a empresa esteja estabelecida) para serem usados na prestação de um serviço aéreo internacional que esteja servindo ao Estado Contratante, não deveriam estar sujeitos às leis que autorizam a requisição ou arresto da aeronave, equipamento, peças ou suprimentos para uso público, sem prejuízo do direito de arresto por infração às leis do referido Estado Contratante.*

**EXTRATOS DO ANEXO 10 – TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS,  
VOLUME IV (SISTEMA DE RADAR DE VIGLÂNCIA E SISTEMA ANTICOLISÃO)**

**CAPÍTULO 2. GENERALIDADES**

.....

**2.1 RADAR SECUNDÁRIO DE VIGILÂNCIA (SSR)**

.....

**2.1.4 Códigos de resposta no Modo A (impulsos de informação)**

.....

2.1.4.2.1 Código 7700 para poder reconhecer uma aeronave em estado de emergência.

.....

2.1.4.2.3 Código 7500 para poder reconhecer uma aeronave que seja objeto de interferência ilícita.

2.1.4.3 Será providenciado o necessário para que o equipamento decodificador de terra possa reconhecer imediatamente os códigos 7500, 7600 e 7700, no Modo A.

**EXTRATOS DO ANEXO 11 – SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO**

**CAPÍTULO 2. GENERALIDADES**

.....

**2.22 Serviços às aeronaves em caso de emergência**

2.22.1 Será dada maior atenção, assistência e prioridade sobre outras aeronaves, à aeronave que se saiba ou que se suspeite encontrar-se em estado de emergência, inclusive no caso de estar sendo objeto de interferência ilícita, segundo exijam as circunstâncias.

*Nota.- Para indicar que se encontra em estado de emergência, uma aeronave equipada com uma capacidade adequada de correção de dados de um “transponder” SSR, poderia fazer funcionar o equipamento da seguinte forma:*

a) *no Modo A, código 7700; ou*

b) *no Modo A, código 7500, para indicar, em forma específica, que está sendo objeto de interferência ilícita; ou*

c) *ativar a capacidade de ADS apropriada para emergência ou urgência; ou*

d) *transmitir a mensagem apropriada de emergência via CPDLC.*

.....

2.22.2 Quando se souber ou suspeitar que uma aeronave é objeto de interferência ilícita, os órgãos ATS atenderão prontamente aos pedidos da referida aeronave. As pertinentes informações continuarão a ser transmitidas para que o voo seja realizado com segurança, e serão tomadas as medidas necessárias para facilitar a realização de todas as fases do voo, especialmente a aterrissagem, em condições de segurança.

.....

.....

**CAPÍTULO 5. SERVIÇO DE ALERTA****5.1 Aplicação**

5.1.1 Deverá ser fornecido Serviço de alerta:

.....

- c) a qualquer aeronave que se saiba ou se suspeite estarem sendo objeto de interferência ilícita.

.....

**5.2 Notificação aos centros coordenadores de salvamento**

5.2.1 Com exceção do prescrito em 5.5.1 e sem prejuízo de quaisquer outras circunstâncias que aconselhem tal medida, os órgãos dos serviços de tráfego aéreo notificarão imediatamente aos centros coordenadores de salvamento, que consideram que uma aeronave se encontra em estado de emergência, de acordo com o seguinte:

.....

*b) Fase alerta:*

.....

a menos que haja indícios favoráveis quanto à segurança da aeronave e de seus ocupantes; ou

- 4) quando se saiba ou suspeite que uma aeronave está sendo objeto de interferência ilícita.

.....

**5.5 Informação para a empresa aérea**

5.5.1 Quando um controle de área ou um centro de informações de voo, decidir que uma aeronave está na fase de incerteza ou de alerta, notificará o fato à empresa aérea, quando possível, antes de comunicá-lo ao centro coordenador de salvamento.

*Nota. – Se uma aeronave estiver em fase de perigo, deve-se avisar imediatamente ao centro coordenador de salvamento, de acordo com 5.2.1.*

5.5.2 Todas as informações que o centro de controle de área ou de informação de voo tiver notificado ao centro coordenador de salvamento, serão igualmente comunicadas, sem demora, à empresa aérea, sempre que possível.

**5.6 Informações destinadas às aeronaves que se encontram nas proximidades de uma aeronave em estado de emergência**

5.6.1 Quando um órgão de serviços de tráfego aéreo estabelecer que uma aeronave se encontra em estado de emergência, informará às outras aeronaves, que se saiba estejam nas proximidades da aeronave em questão, da natureza de emergência, tão logo seja possível (ressalvado o disposto em 5.6.2).

5.6.2 Quando um órgão de serviços de tráfego aéreo souber ou suspeitar que uma aeronave está sendo objeto de interferência ilícita, não será feita qualquer referência nas comunicações ATS aeroterrestre sobre a natureza da emergência, a menos que se tenha feito, anteriormente, referência nas comunicações procedentes da aeronave afetada e se tenha a certeza que tal referência não vá agravar a situação.

**EXTRATOS DO ANEXO 13 – INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES  
E INCIDENTES DE AVIAÇÃO**

**CAPÍTULO 5. INVESTIGAÇÃO**

.....  
**ORGANIZAÇÃO E CONDUÇÃO DA  
INVESTIGAÇÃO**

.....  
**RESPONSABILIDADE DO ESTADO  
QUE CONDUZ A INVESTIGAÇÃO**

.....  
*Notificação às autoridades de segurança  
da aviação*

5.11 Se no curso de uma investigação se souber ou suspeitar que houve um ato de interferência ilícita, o investigador encarregado adotará medidas imediatas para assegurar que o fato seja informado às autoridades de segurança da aviação dos Estados interessados.

**EXTRATOS DO ANEXO 14 – AERÓDROMOS  
VOLUME I – PROJETO E OPERAÇÕES DE AERÓDROMOS**

**CAPÍTULO 3. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS**

.....

**3.13 Ponto de estacionamento isolado  
para aeronaves**

3.13.1 Será designado um ponto de estacionamento isolado para aeronaves ou a torre de controle do aeródromo será informada, sobre uma área ou áreas adequadas, para o estacionamento de uma aeronave que se saiba ou suspeite estar sendo objeto de interferência ilícita ou que, por outras razões, precisa ser isolada das atividades normais do aeródromo.

3.13.2 **Recomendação.** - *O ponto de estacionamento isolado para aeronaves deveria estar localizado à maior distância possível, mas em nenhum caso, a menos de 100 m dos outros pontos de estacionamento, edifícios ou áreas públicas, etc. Deveria ser tomado especial cuidado para assegurar que o ponto de estacionamento não esteja localizado sobre instalações subterrâneas de serviços, tais como gás e combustível de aviação e, dentro do possível, sobre cabos elétricos ou de comunicação.*

1/7/02

.....  
**CAPÍTULO 5. AUXÍLIOS VISUAIS  
PARA A NAVEGAÇÃO**

.....

**5.3 Luzes**

.....

5.3.21 Iluminação do pátio com projetores  
(ver também 5.3.15.1 e 5.3.16.1)

**Aplicação**

5.3.21.1 **Recomendação.** – *Deveria ser fornecida iluminação com projetores nos pátios, nas instalações de degelo e antigelo, e nos pontos designados para estacionamento isolado de aeronaves, destinados a serem utilizados durante a noite.*

*Nota 1 – Quando as instalações de degelo/antigelo estão situadas perto da pista e a iluminação, com projetores,*

ADJ-8

puder resultar confusão para os pilotos, outros meios de iluminação de instalações poderiam ser requeridos.

Nota 2 – A designação de um ponto de estacionamento isolado para aeronaves, está especificada em 3.13.

Nota 3 – No Manual de Projetos de Aeródromos, Parte 4, é dada a orientação sobre a iluminação do pátio com projetores.

.....

## CAPÍTULO 8. EQUIPAMENTO E INSTALAÇÕES

### 8.1 Fonte secundária de energia elétrica

#### Generalidades

#### Aplicação

8.1.1 **Recomendação.** – Deveria ser providenciada uma fonte secundária de energia elétrica capaz de satisfazer, pelo menos, os requisitos das seguintes instalações do aeródromo:

.....

- e) a iluminação indispensável para fins de segurança, se for provida de acordo com o 8.5;

.....

### 8.4 Cercas

#### Aplicação

.....

8.4.2 **Recomendação.** – Deveria ser provida uma cerca ou outra barreira adequada num aeródromo, para evitar o acesso inadvertido ou premeditado de pessoas não autorizadas, em uma zona do aeródromo vedada ao público.

Nota 1. – Isto inclui a instalação de dispositivos adequados nas fossas, condutores, túneis, etc., quando for necessário para evitar o acesso.

Nota 2. – Podem ser necessárias medidas especiais para restringir o acesso de pessoas sem autorização às pistas ou vias de acesso que passarem por cima de caminhos públicos.

8.4.3 **Recomendação.** – Deveriam ser providos meios de proteção adequados para impedir o acesso inadvertido ou premeditado de pessoas não autorizadas, às

instalações e serviços terrestres indispensáveis para a segurança da aviação civil, localizado fora do aeródromo.

#### Localização

8.4.4 **Recomendação.** – A cerca ou barreira deveria ser colocada de forma a separar as zonas abertas ao público da área de movimento e de outras instalações ou zonas do aeródromo, vitais para a operação segura das aeronaves.

8.4.5 **Recomendação.** - Quando for considerado necessário aumentar a segurança, deveriam ser desobstruídas as áreas em ambos os lados das cercas ou barreiras, para facilitar o trabalho das patrulhas e fazer com que sejam mais difícil o acesso não autorizado. Deveria ser estudada a conveniência de estabelecer um caminho contornando as cercas do aeródromo, para uso do pessoal de manutenção e das patrulhas de segurança.

### 8.5 Iluminação para fins de segurança

**Recomendação.** – Quando for conveniente, por razões de segurança, deveriam ser iluminadas nos aeródromos, em nível mínimo indispensável, as cercas ou outras barreiras erigidas para proteção da aviação civil internacional e suas instalações. Deveria ser estudado se conviria instalar luzes, de modo que o terreno fique iluminado em ambos os lados das cercas ou barreiras, especialmente nos pontos de acesso.

.....

## CAPÍTULO 9. SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA E OUTROS SERVIÇOS

### 9.1 Planejamento para casos de emergência nos aeródromos

#### Generalidades

Nota de introdução. – O planejamento para casos de emergência nos aeródromos é o procedimento mediante o qual são feitos preparativos em um aeródromo, para enfrentar uma emergência que esteja ocorrendo no próprio aeródromo ou em suas imediações. A finalidade do referido planejamento, consiste em reduzir ao mínimo as conseqüências de uma emergência, especialmente no que diz respeito ao salvamento de vidas humanas e à não interrupção das operações das aeronaves. O plano de emergência de aeródromo determina os procedimentos a serem seguidos para coordenar a intervenção das diferentes entidades do aeródromo (ou serviços) e das entidades da comunidade vizinha que possam prestar auxílio mediante sua participação. No Manual de serviços de aeroportos, Parte 7, consta um texto de orientação destinado a auxiliar às autoridades competentes no planejamento, para casos de emergência nos aeródromos.

## Anexo 17 - Segurança

9.1.1 Em todo aeródromo deverá ser estabelecido um plano de emergência que tenha relação com as operações das aeronaves e demais atividades desenvolvidas no aeródromo.

9.1.2 O plano de emergência do aeródromo deverá prever a coordenação das medidas que devem ser adotadas, face a uma emergência que ocorra em um aeródromo ou em suas imediações.

Nota. – Alguns exemplos de emergência são os seguintes: emergências que afetam as aeronave, casos de sabotagem, incluindo ameaças de bombas, atos de apoderamento ilícito de aeronaves, incidentes devidos a mercadorias perigosas, incêndio de edifícios e catástrofes naturais.

9.1.3 O plano deverá coordenar a intervenção ou a participação de todas as entidades existentes que, a juízo da autoridade competente, possam ajudar a enfrentar uma emergência.

Nota. – Entre as referidas entidades podem ser citadas as seguintes:

- no aeródromo: órgão de controle de tráfego aéreo, os serviços de salvamento extinção de incêndios, a administração do aeródromo, os serviços médicos e de ambulância, as empresas aéreas, os serviços de segurança e a polícia.
- fora do aeródromo: os quartéis de bombeiros, a polícia, os serviços médicos e de ambulância, os hospitais, as entidades militares e as patrulhas portuárias ou guardas-costeiras.

9.1.4 **Recomendação.** – O plano deveria prever, se necessário, a cooperação e a coordenação com o centro coordenador de salvamento.

9.1.5 **Recomendação.** – Os documentos que contém o plano, para casos de emergência nos aeródromos, deveria incluir, no mínimo, o seguinte:

- a) tipos de emergências previstas;
- b) entidades que participam no plano;
- c) responsabilidade que deve assumir e papel que deve desempenhar cada uma das entidades, o centro de operações de emergência e o posto de comando, em cada tipo de emergência;
- d) informações sobre os nomes e números de telefone dos escritórios ou pessoas com as quais sejam necessários entrar em contato no caso de uma determinada emergência; e
- e) um mapa de grade do aeródromo e de suas imediações.

.....

### Centro de operações de emergência e posto de comando

.....

9.1.7 **Recomendação.** – Dever-se-ia contar com um centro de operações de emergência fixo e um posto de comando móvel, para serem utilizados durante uma emergência.

## Adjunto

9.1.8 **Recomendação.** – O centro de operações de emergência deveria fazer parte das instalações e serviços do aeródromo e deveria, também, ser responsável pela coordenação e direção geral da resposta em face de uma emergência.

9.1.9 **Recomendação.** – O posto de comando deveria ser uma instalação pronta para ser transportada rapidamente até o lugar da emergência, quando necessário, e deveria assumir a coordenação local das entidades que devam fazer frente à emergência.

9.1.10 **Recomendação.** – Deveria ser destinada uma pessoa para assumir a direção do centro de operações de emergência e, quando conveniente, outra pessoa para assumir o posto de comando.

## Sistema de comunicação

9.1.11 **Recomendação.** – Deveriam ser instalados sistemas de comunicação adequados, conectando o posto de comando e o centro de operações de emergência entre si e ambos com as entidades que participam, em conformidade com as necessidades peculiares do aeródromo.

## Exercício de plano de emergência de aeródromo

9.1.12 O plano compreenderá procedimentos para verificar periodicamente se está adequado e para analisar os resultados da verificação, a fim de melhorar sua eficiência.

Nota. – No plano deverão estar relacionadas todas as entidades participantes e equipamentos associados.

9.1.13 O plano deverá ser testado mediante:

- a) exercícios completos de emergência de aeródromo, em intervalos que não passem de dois anos; e
- b) exercícios de emergência parciais, no ano seguinte ao exercício completo de emergência de aeródromo, para se assegurar de que tenham sido corrigidas as deficiências observadas durante os exercícios completos.

haverá exame subsequente ou depois de ocorrida uma emergência, para corrigir as deficiências observadas durante tais exercícios ou no caso de emergência.

Nota. – O objetivo de um exercício completo é assegurar que o plano está adequado para fazer frente a diversos tipos de emergências. O objetivo de um exercício parcial é verificar o desempenho de cada uma das entidades participantes do plano e o funcionamento de cada uma das partes do plano, como, por exemplo, o sistema de comunicações.

<b>EXTRATOS DO ANEXO 18 – TRANSPORTE SEM RISCO DE MERCADORIAS PERIGOSAS POR VIA AÉREA</b>
---

**CAPÍTULO 2. APLICABILIDADE**

.....

**2.2 Instruções Técnicas sobre Mercadorias Perigosas**

2.2.1 – Cada Estado Contratante adotará as medidas necessárias para levar a cabo o cumprimento das disposições detalhadas contidas nas *Instruções Técnicas para o Transporte sem Risco de Mercadorias Perigosas por Via Aérea* (Doc 9284), aprovadas, publicadas e emendadas, em conformidade com o procedimento estabelecido pelo Conselho da OACI. Cada Estado Contratante, também, tomará as medidas necessárias para levar a cabo o cumprimento das emendas das Instruções Técnicas que podem ser publicadas durante o período de vigência de uma edição dessas Instruções Técnicas.

2.2.2 **Recomendação.** – *Cada Estado Contratante deveria informar à OACI sobre as dificuldades encontradas na aplicação das Instruções Técnicas e sugerir as modificações que fossem convenientes introduzir nas mesmas.*

.....

**CAPÍTULO 10. ORGANIZAÇÃO DE PROGRAMAS DE INSTRUÇÃO**

Serão estabelecidos e atualizados programas de instrução sobre mercadorias perigosas, em conformidade com o prescrito nas Instruções Técnicas.

---

**EXTRATOS DO DOC 9284 – INSTRUÇÕES TÉCNICAS PARA O TRANSPORTE  
SEM RISCO DE MERCADORIAS PERIGOSAS POR VIA AÉREA**

**PARTE 1. GENERALIDADES**

.....

+ Capítulo 4  
**INSTRUÇÃO**

**4.1 – ORGANIZAÇÃO DE PROGRAMAS DE  
INSTRUÇÃO**

4.1.1 – Serão estabelecidos e atualizados programas de instrução sobre mercadorias perigosas e mantidas pela ou em nome de:

.....

- g) as entidades, dedicadas à inspeção de segurança dos passageiros e suas bagagens.

**EXTRATOS DOS PROCEDIMENTOS PARA OS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO  
AÉREA – REGULAMENTO DO AR E SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO (DOC 4444)**

**CAPITULO 5. MÉTODOS E MÍNIMAS  
DE SEPARAÇÃO**

.....

**5.2 – DISPOSIÇÕES GERAIS PARA A  
SEPARAÇÃO DO TRÁFEGO CONTROLADO**

.....

5.2.1.2 Deveriam ser aplicadas separações maiores que as mínimas especificadas, sempre que a rota estiver turbulenta ou que circunstâncias excepcionais, como interferência ilícita, exigirem precauções adicionais. Não obstante, isto deve ser feito levando-se devidamente em conta todos os fatores pertinentes, a fim de não perturbar o fluxo do tráfego pela aplicação de separações excessivas.

*Nota. – A interferência ilícita em uma aeronave constitui um exemplo de circunstâncias excepcionais que poderiam exigir a aplicação, entre a aeronave que estiver sendo objeto de interferência ilícita e outras aeronaves, de separações maiores que as mínimas especificadas.*

.....

**CAPÍTULO 15. PROCEDIMENTOS RELACIONADOS COM EMERGÊNCIAS,  
FALHA DE COMUNICAÇÕES E CONTINGÊNCIAS.****15.1 PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA****15.1.1 Generalidades**

15.1.1.1 A diversidade de circunstâncias em que ocorre cada caso de emergência impede o estabelecimento de procedimentos minuciosos e exatos que devem ser seguidos. Os procedimentos aqui descritos podem servir de orientação geral ao pessoal dos serviços de tráfego aéreo. Os órgãos de tráfego aéreo manterão a máxima coordenação, ficando a critério do pessoal a melhor forma para atender aos casos de emergência.

*Nota 1. – No Capítulo 8 (8.8.1) figuram outros procedimentos radar que serão aplicados em caso de emergências e contingências.*

*Nota 2. – Se o piloto de uma aeronave que se encontra numa situação de emergência, tenha recebido, anteriormente, instruções do ATC para ativar o “transponder” em um código específico, este deverá ser mantido, normalmente, salvo se, em condições especiais, o piloto tenha decidido ou recebido instruções para atuar de outra maneira. Quando o ATC não solicitar a seleção de um código, o piloto sintonizará, no modo A, o código 7700.*

15.1.1.2 Quando uma aeronave declara que está em uma emergência, o órgão ATS deverá tomar as seguintes ações apropriadas e pertinentes:

- a) salvo se a situação tenha sido esclarecida pela tripulação ou por outros meios, adotar as medidas necessárias para correta identificação e o tipo da aeronave, o seu tipo de emergência, as intenções da tripulação de voo, bem como a posição e o nível de voo da aeronave;
- b) decidir sobre a mais apropriada assistência que pode ser prestada;
- c) arremeter o auxílio de outros órgãos ATS ou serviços que possam estar aptos a proporcionar o apoio à aeronave;
- d) proporcionar à tripulação de voo a informação requerida ou quaisquer outras informações pertinentes, tais como os detalhes sobre aeródromos convenientes, altitudes mínimas de segurança e condições meteorológicas;
- e) obter da empresa aérea ou tripulação de voo as seguintes informações que podem ser relevantes: número de pessoas a bordo, quantidade de combustível remanescente e possível presença de materiais perigosos e a natureza deles; e
- f) notificar o fato aos órgãos ATS e às autoridades competentes, segundo o especificado nas instruções locais.

15.1.1.3 Deveria evitar-se, de ser possível, mudar a frequência de rádio e de código SSR; normalmente, esses câmbios só deveriam ser efetuados para melhorar o serviço proporcionado à aeronave. Deveriam limitar-se a um mínimo de instruções sobre manobras que a aeronave cujo motor haja falhado, tenha que realizar. Quando proceder, outras aeronaves que estejam voando nas cercanias da aeronave em emergência, deveriam ser notificadas a cerca das circunstâncias.

*Nota. – Solicitações à tripulação de voo com respeito as informações que figuram em 15.1.1.2 e), somente se não se dispõem de tais informações da empresa aérea, ou de outras fontes e estará limitada a informação que seja essencial.*

**15.1.2 Prioridade**

Será dada prioridade sobre outras aeronaves à aeronave que se saiba ou se suspeite encontrar-se em estado de emergência, incluindo o caso de estar sendo objeto de interferência ilícita.

**15.1.3 Interferência ilícita e ameaça de bomba na aeronave**

15.1.3.1 O pessoal dos serviços de tráfego aéreo estará preparado para reconhecer qualquer indício de que uma aeronave esteja sendo objeto de um ato de interferência ilícita.

15.1.3.2 Sempre que haja suspeita de que uma aeronave está sendo objeto de um ato de interferência ilícita e não houver visualização automática diferenciada dos códigos 7500 e 7700, Modo A do SSR, o controlador do radar tentará verificar suas suspeitas, sintonizando, sucessivamente, o decodificador SSR nos códigos 7500 e 7700, modo A.

*Nota. – Supõe-se que em uma aeronave equipada com um “transponder” SSR, far-se-á com que este funcione no Modo A, código 7500, para indicar especificamente que a aeronave está sendo objeto de interferência ilícita. Pode-se fazer funcionar o “transponder”, no Modo A, código 7700, para indicar que a aeronave está ameaçada por um grave e iminente perigo, e que necessita de ajuda imediata.*

15.1.3.3 Sempre que se souber ou suspeitar que um ato de interferência ilícita está sendo cometido em uma aeronave, ou se tenha recebido aviso de ameaça de bomba, em aeronaves, os órgãos ATS atenderão prontamente aos pedidos ou às necessidades previstas da aeronave, incluindo os pedidos de informações correspondentes aos serviços de instalações de navegação aérea, aos procedimentos e serviços ao longo da rota de voo e em qualquer aeródromo de aterrissagem previsto, e tomarão as medidas que forem necessárias para acelerar a realização de todas as fases do voo.

15.1.3.3.1 Igualmente, os órgãos ATS:

- a) transmitirão e continuarão transmitindo as informações pertinentes à realização segura do voo, sem esperar resposta da aeronave;
- b) vigiarão e acompanharão o desenrolar do voo com os meios disponíveis e coordenarão a transferência do controle com os órgãos ATS adjacentes, sem solicitar transmissões ou outras respostas da aeronave, a menos que a comunicação com a mesma permaneça normal;
- c) informarão aos órgãos ATS apropriados, incluídos os das regiões de informações, voos adjacentes, que estiverem relacionados com o desenrolar do voo;

*Nota. – Na aplicação desta disposição, deverão ser considerados todos os fatores que podem afetar o voo, inclusive a autonomia de combustível da aeronave e a possibilidade de mudanças repentinas de rota ou destino. O objetivo que se quer atingir é o de fornecer a cada órgão ATS, com tanta antecedência quanto permitam as circunstâncias, informações apropriadas relativas à entrada prevista ou possível da aeronave em sua área de responsabilidade.*

- d) notificarão:
  - 1) à empresa aérea ou a seu representante legal;
  - 2) ao centro coordenador de salvamento, correspondente, de acordo com os métodos de alerta adequados;
  - 3) à autoridade de segurança designada; e

*Nota. – Entende-se que a autoridade legal de segurança e/ou a empresa aérea notificarão, por sua vez, às outras partes interessadas, de acordo com métodos preestabelecidos.*

- e) retransmitirão mensagens adequadas, relativas às circunstâncias relacionadas com a interferência ilícita, entre a aeronave e as autoridades legais.

15.1.3.4 Os seguintes procedimentos adicionais deverão ser aplicados se for recebida uma ameaça de que uma bomba ou outro dispositivo explosivo tiver sido colocado a bordo de uma aeronave conhecida. O órgão ATS que receber a informação de ameaça deverá:

- a) se está em comunicação direta com a aeronave, notificará sem demora à tripulação de voo a ameaça e as circunstâncias em torno da ameaça; ou

- b) se não está em comunicação direta com a aeronave, notificará a tripulação de voo pelos meios mais expeditos, fazendo uso de outros órgãos ATS ou outros canais.

15.1.3.5 O órgão ATS, em comunicação com a aeronave, deverá assegurar-se das intenções da tripulação de voo e repassar essas intenções a outros órgãos ATS, que possam estar relacionados com o voo.

15.1.3.6 A aeronave deverá ser processada da forma mais expedita possível, enquanto assegurado, também ao máximo possível, a segurança operacional de outras aeronaves e evitando pôr em risco as instalações e o pessoal de terra.

15.1.3.7 Às aeronaves em voo receberão uma nova autorização, até um novo destino solicitado, sem demora. Qualquer solicitação da tripulação de voo de ascender ou descender para fins de igualar ou reduzir a diferença entre a pressão do ar externa e da cabina, será aprovada tão pronto quanto possível.

15.1.3.8 A aeronave no solo deverá ser avisada que se mantenha o mais afastado possível de outra aeronave e instalações e, se apropriado, que abandone a pista. Essa aeronave deve ser instruída a taxiar para uma área de estacionamento designada ou isolada, de acordo com instruções locais. Em caso de que a tripulação de voo tome medidas alternativas, tais como as de desembarcar os passageiros e a tripulação imediatamente, deveriam adotar-se medidas para manter outras aeronaves, veículos e pessoal a uma distância segura da aeronave ameaçada.

15.1.3.9 Os Órgãos ATS não devem dar qualquer aviso ou sugestões com respeito a medidas a serem tomadas pela tripulação de voo, em relação a um dispositivo explosivo.

15.1.3.10 Deverá enviar-se ao ponto de estacionamento isolado designado, as aeronaves que se saiba ou se suspeite que estão sendo objeto de interferência ilícita ou que, por qualquer outra razão, seja conveniente separar das atividades normais de um aeródromo. Nos casos em que não se haja designado tal ponto, ou se não se dispõe dele, se enviará a aeronave a um ponto dentro da área ou áreas elegidas de comum acordo com as autoridades do aeródromo. A autorização de táxi especificará a rota que deverá ser seguida até o ponto de estacionamento. Esta rota será eleita de modo que se reduzam ao mínimo os riscos para o público, outras aeronaves e as instalações do aeródromo.

Nota. Veja-se o Anexo 14, volume I, Capítulo 3.

<b>EXTRATOS DOS PROCEDIMENTOS PARA OS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA – OPERAÇÃO DE AERONAVES (DOC 8168), VOLUME I – PROCEDIMENTOS DE VÔO</b>
---

**PARTE VIII – PROCEDIMENTOS DE UTILIZAÇÃO DO “TRANSPONDER” DO  
RADAR SECUNDÁRIO DE VIGILÂNCIA (SSR)**

.....

**CAPÍTULO 1 FUNCIONAMENTO DOS  
“TRANSPONDERS”**

.....

.....

**1.4 PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA**

1.4.1 O piloto de uma aeronave que se encontrar em situação de emergência, ajustará o “transponder” no Código 7700, no Modo A, a não ser que previamente haja recebido instruções do ATC para que ponha o “transponder” em um código especificado. Neste último caso, o piloto continuará empregando este código enquanto o ATC não lhe indicar outro procedimento.

1.4.2 Sem prejuízo dos procedimentos previstos em 1.4.1, o piloto poderá selecionar o Código 7700, no Modo A, sempre que tiver uma razão específica para considerar que esta seja a medida mais adequada.

**1.6 – INTERFERÊNCIA ILÍCITA DE  
AERONAVES EM VÔO**

1.6.1 Se uma aeronave em vôo estiver sendo objeto de interferência ilícita, o comandante ajustará o “transponder” no Código 7500, no Modo A, para dar aviso da situação, a não ser que as circunstâncias justifiquem o emprego do Código 7700.

1.6.2 Quando um piloto tiver selecionado o Código 7500, no Modo A, e o ATC lhe pedir posteriormente que confirme seu código em conformidade com 1.1.5, o confirmará ou não responderá, de acordo com as circunstâncias.

*Nota. – A ausência de resposta, por parte do piloto, será interpretada pelo ATC, como um indício de que o emprego do Código 7500 não se deve de uma seleção involuntária de um código incorreto.*

- FIM -

## NOTIFICAÇÃO SOBRE O CUMPRIMENTO OU DIFERENÇAS A PARTIR DO ANEXO 17

As seguintes diferenças existirão a partir de 1 de julho de 2002, entre os regulamentos e/ou práticas do Brasil e os dispositivos do Anexo 17, incluindo a Emenda 10:

(I) **Dispositivos do Anexo:** Norma 2.1.3

**Detalhes da Diferença:** Os princípios que regem as medidas destinadas à proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita, por enquanto não serão aplicados às operações domésticas no Brasil.

**Observações:** O governo do Brasil considera que as contramedidas de segurança da aviação civil devem ser proporcionais aos níveis de ameaça e risco identificados.

(II) **Dispositivos do Anexo:** Norma 2.3.1

**Detalhes da Diferença:** Os pedidos de outros estados referentes a controles especiais de segurança para um vôo ou vôos específicos feitos por operadores dos estados solicitantes, deverão ser assegurados em bases condicionais, dependendo do pagamento, por parte destes operadores, dos custos adicionais incorridos.

**Observações:** O governo do Brasil considera que os operadores do Estado Contratante, solicitando controles especiais de segurança, deverão arcar com os custos adicionais correspondentes incorridos no fornecimento destes controles.

(III) **Dispositivos do Anexo:** Norma 2.3.2

**Detalhes da Diferença:** O Brasil cooperará com outros Estados em relação a seus respectivos programas nacionais de segurança da aviação, somente quando um acordo tiver sido estabelecido neste sentido.

**Observações:** O governo do Brasil considera que a cooperação em assuntos de segurança deverá ser alcançada pelo estabelecimento dos termos apropriados de um acordo

com um Estado Contratante ou entre os Estados Contratante envolvidos.

(IV) **Dispositivos do Anexo:** Norma 3.4.1

**Detalhes da Diferença:** O Brasil não pode garantir o cumprimento desta Norma, pois dificuldades jurídicas e técnicas não permitem a verificação de antecedentes pessoais.

**Observações:** Como parece ser o caso em muitos Estados Contratantes, o governo do Brasil considera que esta Norma deveria reverter à condição de Recomendação.

(V) **Dispositivos do Anexo:** Norma 3.4.4

**Detalhes da Diferença:** Como a implementação de tal programa de controle de qualidade depende da participação de várias agências governamentais independentes e pelo fato de que o tempo para obter esta participação é imprevisível, o Brasil não tem condições de cumprir esta Norma.

**Observações:** Pelas razões citadas, o Brasil considera que esta Norma deveria reverter à condição de Recomendação.

(V) **Dispositivos do Anexo:** Padrão 2.1.1, 3.2.4, 3.2.5, 3.2.6, e Recomendações 2.1.4 e sua nota 1, 2.2.1, 2.3.6, 5.3.2.

**Detalhes da Diferença:** O Brasil continuará a adotar estes dispositivos em relação à aviação civil internacional.

**Observações:** O governo do Brasil entende que os SARP dos Anexos à Convenção, são de natureza internacional e assim serão mantidos, a fim de preservar sua natureza em conformidade com os princípios da Convenção.

## PUBLICAÇÕES TÉCNICAS DA OACI

*Este resumo explica o caráter, e também descreve em termos gerais, o conteúdo das diferentes séries de publicações técnicas editadas pela Organização de Aviação Civil Internacional. Não inclui as publicações especializadas que não encaixam especificamente uma das séries, como por exemplo o Catálogo de Cartas Aeronáuticas, ou as Tabelas Meteorológicas para a Navegação Aérea Internacional.*

**Normas e métodos recomendados Internacionais.** O Conselho as adota em conformidade com os Artigos 54, 37 e 90 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, e por conveniência foram designados como Anexos à referida Convenção. Para conseguir a segurança ou regularidade da navegação aérea internacional, fica entendido que os Estados Contratantes devem aplicar uniformemente as especificações das normas internacionais. Para conseguir a segurança, regularidade ou eficiência, também se considera conveniente que os próprios Estados se ajustem às recomendações internacionais. Para obter a segurança e regularidade da navegação aérea internacional, é essencial ter conhecimento de quaisquer diferenças que possam existir entre os regulamentos e métodos nacionais de cada um dos Estados e as normas internacionais. Se, por algum motivo, um Estado não puder se ajustar, no todo ou em parte, a determinada norma internacional, tem efetivamente a obrigação, segundo o Artigo 38 da Convenção, de notificar ao Conselho qualquer diferença ou discrepância. As diferenças que possam existir em uma recomendação internacional também podem ser significativas para a segurança da navegação aérea e, embora a Convenção não imponha qualquer obrigação a respeito, o Conselho solicitou aos Estados Contratantes que notifiquem qualquer diferença, além daquelas diretamente relacionadas, como indicado, às normas internacionais.

**Procedimentos para os serviços de navegação aérea (PANS).** O Conselho os aprova para sua aplicação mundial. Compreendem, em sua maioria procedimentos de operação cujo grau de desenvolvimento não é julgado suficiente para sua adoção como normas ou métodos recomendados internacionais, como também matérias de

caráter mais permanente que forem consideradas minuciosas demais para sua inclusão em um Anexo, ou que sejam suscetíveis de freqüentes emendas, tornando os procedimentos previstos na Convenção, demasiadamente complexos.

**Procedimentos suplementares regionais (SUPPS).** Têm caráter semelhante ao procedimento para os serviços de navegação aérea, já devem ser aprovados pelo Conselho, porém unicamente para sua aplicação nas respectivas regiões. São publicados englobados em um mesmo volume, já que alguns desses procedimentos afetam regiões com áreas comuns ou são seguidos em duas ou mais regiões.

---

*As publicações indicadas a seguir são preparadas sob a responsabilidade do Secretário-Geral, de acordo com os princípios e critérios anteriormente aprovados pelo Conselho.*

**Manuais técnicos.** Proporcionam orientação e informações mais detalhadas sobre as normas, métodos recomendados e procedimentos internacionais para os serviços de navegação aérea, a fim de facilitar sua aplicação.

**Planos de navegação aérea.** Especificam as instalações e serviços necessários para os vôos internacionais nas diferentes regiões de navegação aérea estabelecidas pela OACI. São preparadas por decisão do Secretário-Geral, com base nas recomendações formuladas pelas conferências regionais de navegação aérea e nas decisões tomadas pelo Conselho acerca das referidas recomendações. Os planos são periodicamente emendados para refletir qualquer mudança quanto aos requisitos, bem como ao estado de execução das instalações e serviços recomendados.

**Circulares da OACI.** Facilitam informações especializadas de interesse para os Estados Contratantes. Compreendem estudos de caráter técnico.

---