

Anexo 17

Versão Inglês/Português

Tradução e revisão pelo GABINETE DE FACILITAÇÃO E SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL (FALSEC) da AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL portuguesa, pelo que, sempre que subsistam dúvidas quanto à interpretação da norma, deverá prevalecer a versão original, em língua inglesa.



Annex 17
to the Convention on
International Civil Aviation

Security

Safeguarding International Civil Aviation
Against Acts of Unlawful Interference

This edition incorporates all amendments adopted by the Council prior to 18 November 2010 and supersedes, on 1 July 2011, all previous editions of Annex 17.

For information regarding the applicability of the Standards and Recommended Practices, see Foreword.

Ninth Edition
March 2011

International Civil Aviation Organization



Anexo 17
à Convenção de
Aviação Civil Internacional

Segurança

Salvaguarda da Aviação Civil Internacional
Contra Atos de Interferência Ilícita

Esta edição incorpora todas as emendas adotadas pelo Conselho antes de 18 de novembro de 2010 e, a partir de 1 de julho de 2011, substitui todas as edições anteriores do Anexo 17.

Para informações sobre a aplicabilidade das Normas e Práticas Recomendadas ver o Preâmbulo.

Nona Edição
março de 2011

Organização da Aviação Civil Internacional

Published in separate English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish editions by the
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

For ordering information and for a complete listing of sales agents
and booksellers, please go to the ICAO website at www.icao.int

First edition 1975
Eighth edition 2006
Ninth edition 2011

Annex 17, Security —
Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference
Order Number: AN 17
ISBN 978-92-9231-764-5

© ICAO 2011

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, without prior permission in writing from the International Civil Aviation Organization.

Publicado em edições Inglesa, Árabe, Chinesa, Francesa, Russa e Espanhola preparadas por
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Para informações sobre encomendas e para uma completa listagem de agentes de venda
e livrarias, por favor consulte o website da ICAO em www.icao.int

Primeira edição 1975
Oitava edição 2006
Nona edição 2011

Anexo 17, Segurança —
Salvaguarda da Aviação Civil Internacional Contra Atos de Interferência Ilícita
Número de Ordem: AN 17
ISBN 978-92-9231-764-5

© ICAO 2011

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida, armazenada num sistema de recuperação ou transmitida sob qualquer forma ou quaisquer meios, sem prévia permissão escrita da Organização da Aviação Civil Internacional.

AMENDMENTS

Amendments are announced in the supplements to the *Catalogue of ICAO Publications*; the Catalogue and its supplements are available on the ICAO website at www.icao.int. The space below is provided to keep a record of such amendments.

RECORD OF AMENDMENTS AND CORRIGENDA

AMENDMENTS				CORRIGENDA			
No.	Date applicable	Date entered	Entered by	No.	Date of issue	Date entered	Entered by
1-12	Incorporated in this Edition						
13	15/06/13	—	ICAO				
14	14/11/14	—	ICAO				

EMENDAS

As emendas são anunciadas nos suplementos ao *Catálogo das Publicações da OACI*; o Catálogo e os seus suplementos encontram-se disponíveis no *website* da OACI em www.icao.int. O espaço abaixo destina-se ao registo de tais emendas.

REGISTO DE EMENDAS E CORREÇÕES

[illegible]

TABLE OF CONTENTS

	Page	EN
FOREWORD	(vii)	10
CHAPTER 1. Definitions	1-1	22
CHAPTER 2. General principles	2-1	29
2.1 Objectives	2-1	29
2.2 Applicability	2-1	29
2.3 Security and facilitation	2-1	29
2.4 International cooperation	2-2	29
2.5 Equipment, research and development	2-2	31
CHAPTER 3. Organization	3-1	33
3.1 National organization and appropriate authority	3-1	33
3.2 Airport operations	3-2	33
3.3 Aircraft operators	3-2	37
3.4 Quality control	3-2	37
3.5 Air traffic service providers	3-3	39
CHAPTER 4. Preventive security measures	4-1	41
4.1 Objective	4-1	41
4.2 Measures relating to access control	4-1	41
4.3 Measures relating to aircraft	4-2	41
4.4 Measures relating to passengers and their cabin baggage	4-2	43
4.5 Measures relating to hold baggage	4-2	43
4.6 Measures relating to cargo, mail and other goods	4-3	45
4.7 Measures relating to special categories of passengers	4-4	46
4.8 Measures relating to the landside	4-4	49
4.9 Measures relating to cyber threats	4-4	49
CHAPTER 5. Management of response to acts of unlawful interference	5-1	51
5.1 Prevention	5-1	51
5.2 Response	5-1	51
5.3 Exchange of information and reporting	5-2	53
ATTACHMENT TO ANNEX 17		
Extracts from Annex 2 — <i>Rules of the Air</i>	ATT-1	55
Extracts from Annex 6 — <i>Operation of Aircraft</i> , Part I — <i>International Commercial Air Transport — Aeroplanes</i>	ATT-2	57
Extracts from Annex 8 — <i>Airworthiness of Aircraft</i>	ATT-4	59
Extracts from Annex 9 — <i>Facilitation</i>	ATT-6	63
Extracts from Annex 10 — <i>Aeronautical Telecommunications</i> , Volume IV (<i>Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems</i>)	ATT-9	69
Extracts from Annex 11 — <i>Air Traffic Services</i>	ATT-10	69
Extract from Annex 13 — <i>Aircraft Accident and Incident Investigation</i>	ATT-12	73
Extracts from Annex 14 — <i>Aerodromes, Volume I — Aerodrome Design and Operations</i>	ATT-12	73
Extracts from Annex 18 — <i>The Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i>	ATT-16	79
Extracts from Doc 9284 — <i>Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i>	ATT-17	81
Extracts from the Procedures for Air Navigation Services — <i>Air Traffic Management</i> (Doc 4444)	ATT-17	81
Extracts from the Procedures for Air Navigation Services — <i>Aircraft Operations</i> (Doc 8168), Volume I — <i>Flight Procedures</i>	ATT-21	87

ÍNDICE

	Página	PT
PREÂMBULO	(vii)	11
CAPÍTULO 1. Definições	1-1	24
CAPÍTULO 2. Princípios gerais	2-1	30
2.1 Objetivos.....	2-1	30
2.2 Aplicabilidade.....	2-1	30
2.3 Segurança e facilitação	2-1	30
2.4 Cooperação internacional.....	2-2	30
2.5 Equipamento, investigação e desenvolvimento	2-2	32
CAPÍTULO 3. Organização	3-1	35
3.1 Organização nacional e autoridade competente.....	3-1	35
3.2 Operações aeroportuárias.....	3-2	35
3.3 Operadores de aeronaves.....	3-2	38
3.4 Controlo de qualidade	3-2	38
3.5 Fornecedores de serviço de tráfego aéreo	3-3	40
CAPÍTULO 4. Medidas de segurança preventivas	4-1	42
4.1 Objetivo.....	4-1	42
4.2 Medidas relativas ao controlo de acessos	4-1	42
4.3 Medidas relativas às aeronaves	4-2	42
4.4 Medidas relativas aos passageiros e respetiva bagagem de cabina.....	4-2	44
4.5 Medidas relativas à bagagem de porão	4-2	44
4.6 Medidas relativas à carga, correio e outras mercadorias	4-3	47
4.7 Medidas relativas a categorias especiais de passageiros	4-4	48
4.8 Medidas relativas ao Lado Terra.....	4-4	50
4.9 Medidas relativas às ciberameaças	4-4	50
CAPÍTULO 5. Gestão da resposta a atos de interferência ilícita	5-1	52
5.1 Prevenção.....	5-1	52
5.2 Resposta.....	5-1	52
5.3 Troca de informação e reporte	5-2	54
SUPLEMENTO AO ANEXO 17		
Extratos do Anexo 2 – <i>Regras do Ar</i>	SUP-1	56
Extratos do Anexo 6 – <i>Operação de Aeronaves</i> , Parte I – <i>Transporte Aéreo Comercial Internacional – Aviões</i>	SUP-2	58
Extratos do Anexo 8 – <i>Aeronavegabilidade de Aeronaves</i>	SUP-4	60
Extratos do Anexo 9 – <i>Facilitação</i>	SUP-6	64
Extratos do Anexo 10 – <i>Telecomunicações Aeronáuticas</i> , Volume IV (<i>Sistemas de Radar de Vigilância e de Anti colisão</i>)	SUP-9	70
Extratos do Anexo 11 – <i>Serviços de Tráfego Aéreo</i>	SUP-10	70
Extrato do Anexo 13 – <i>Investigação de Acidentes e de Incidentes de Aeronaves</i>	SUP-12	74
Extratos do Anexo 14 – <i>Aeródromos</i> , Volume I – <i>Design e Operações de Aeródromos</i>	SUP-12	74
Extratos do Anexo 18 – <i>O Transporte Seguro de Matérias Perigosas Por Via Aérea</i>	SUP-16	80
Extratos do Doc 9284 – <i>Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Matérias Perigosas Por Via Aérea</i>	SUP-17	82
Extratos dos Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea – <i>Gestão do Tráfego Aéreo</i> (Doc 4444)	SUP-17	82
Extratos dos Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea – <i>Operações de Aeronaves</i> (Doc 8168), Volume I – <i>Procedimentos de Voo</i>	SUP-21	88

FOREWORD

Historical background

The material included in this Annex was developed by the Council pursuant to the following two resolutions of the Assembly:

Resolution A17-10: Implementation by States of Security Specifications and Practices adopted by this Assembly and further work by ICAO related to such Specifications and Practices.

.....

THE ASSEMBLY:

.....

(3) REQUESTS the Council, with the assistance of the other constituent bodies of the Organization, to develop and incorporate, as appropriate, the material in the Appendices to this Resolution as Standards, Recommended Practices and Procedures in existing or new Annexes or other regulatory documents or guidance material of the Organization.

Resolution A18-10: Additional Technical Measures for the Protection of the Security of International Civil Air Transport.

.....

THE ASSEMBLY:

(1) REQUESTS the Council to ensure, with respect to the technical aspects of air transportation security, that:

(a) The subject of air transportation security continues to be given adequate attention by the Secretary General, with a priority commensurate with the current threat to the security of air transportation;

.....

Following the work of the Air Navigation Commission, the Air Transport Committee and the Committee on Unlawful Interference, and as a result of the comments received from Contracting States and interested International Organizations, to whom draft material had been circulated, Standards and Recommended Practices on Security were adopted by the Council on 22 March 1974, pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation, and designated as Annex 17 to the Convention with the title "Standards and Recommended Practices — *Security* — Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference".

Table A shows the origin of subsequent amendments together with a list of the principal subjects involved and the dates on which the Annex and the amendments were adopted by the Council, when they became effective and when they became applicable.

Introduction

In order that a comprehensive document may be available to States for implementation of the security measures prescribed by this Annex, an Attachment hereto reproduces extracts from other Annexes, *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), PANS-ATM and PANS-OPS bearing on the subject of action to be taken by States to prevent unlawful interference with civil aviation, or when such interference has been committed.

Guidance material

The *Aviation Security Manual* (Doc 8973 — Restricted) provides detailed procedures and guidance on aspects of aviation security and is intended to assist States in the implementation of their respective national civil aviation security programmes required by the specifications in the Annexes to the Convention on International Civil Aviation.

Action by Contracting States

Applicability. The provisions of the Standards and Recommended Practices in this document are to be applied by Contracting States.

PREÂMBULO

Antecedentes históricos

O material incluído neste Anexo foi desenvolvido pelo Conselho dando cumprimento às seguintes resoluções da Assembleia:

Resolução A17-10: Aplicação, pelos Estados, das especificações e práticas de segurança adotadas por esta Assembleia e trabalho posterior da OACI relacionado com tais especificações e práticas.

.....

A ASSEMBLEIA:

.....

(3) SOLICITA ao Conselho que, com a cooperação dos demais órgãos constituintes da Organização, prepare e incorpore, conforme adequado, os textos contidos nos apêndices a esta Resolução com caráter de normas, práticas recomendadas e procedimentos nos Anexos existentes ou novos em outros documentos reguladores ou textos de orientação da Organização.

Resolução A18-10: Medidas técnicas complementares para a proteção da segurança do transporte aéreo civil internacional

.....

A ASSEMBLEIA:

(1) SOLICITA ao Conselho que, no tocante aos aspetos técnicos da segurança do transporte aéreo, se certifique que:

(a) o problema da segurança do transporte aéreo continue a ser alvo da devida atenção pelo Secretário-Geral da OACI, com uma prioridade compatível com o atual grau de ameaça à segurança do transporte aéreo;

.....

Na sequência do trabalho realizado pela Comissão de Navegação Aérea, pelo Comité de Transporte Aéreo e pelo Comité sobre Interferência Ilícita, e como resultado dos comentários recebidos dos Estados Contratantes e das Organizações Internacionais interessadas, aos quais se distribuiu um projeto de texto, o Conselho adotou, em 22 de março de 1974, as Normas e as Práticas Recomendadas sobre Segurança, de acordo com o disposto no Artigo 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional. Tais Normas e Práticas Recomendadas deram origem ao Anexo 17 à Convenção, intitulado “Normas e Práticas Recomendadas — Segurança — Salvaguarda da Aviação Civil Internacional contra Atos de Interferência Ilícita”.

A Tabela A indica a origem das emendas subsequentes, juntamente com uma lista dos temas principais a que se referem e as datas em que o Conselho adotou o Anexo e as emendas, assim como, as datas em que começaram a vigorar e as datas de aplicação.

Introdução

De modo a que um documento detalhado possa estar disponível aos Estados para implementação das medidas de segurança prescritas por este Anexo, são reproduzidos no Suplemento a este documento extratos de outros Anexos, das *Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Matérias Perigosas Por Via Aérea* (Doc 9284), do PANS-ATM e do PANS-OPS, relativos às medidas a ser adotadas pelos Estados para prevenir atos de interferência ilícita contra a aviação civil ou, procedimentos a ser aplicados após a ocorrência de tais atos.

Textos de orientação

O *Manual de Segurança da Aviação* (Doc 8973 — Restrito) faculta procedimentos e textos de orientação detalhados em aspetos da segurança da aviação e, tem por objetivo auxiliar os Estados a colocarem em prática os respetivos programas nacionais de segurança da aviação civil, conforme estabelecido nas especificações dos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Ação dos Estados Contratantes

Aplicabilidade: As especificações das Normas e Práticas Recomendadas (Recomendações) contidas no presente documento, são para ser aplicadas pelos Estados Contratantes.

Notification of differences. The attention of Contracting States is drawn to the obligation imposed by Article 38 of the Convention, by which Contracting States are required to notify the Organization of any differences between their national regulations and practices and the International Standards contained in this Annex and any amendments thereto. Contracting States are invited to keep the Organization currently informed of any differences which may subsequently occur, or of the withdrawal of any difference previously notified. A specific request for notification of differences will be sent to Contracting States immediately after the adoption of each amendment to this Annex.

Contracting States are also invited to extend such notification to any differences from the Recommended Practices contained in this Annex, and any amendment thereto, when the notification of such differences is important for the safety of air navigation.

Attention of States is also drawn to the provisions of Annex 15 related to the publication of differences between their national regulations and practices and the related ICAO Standards and Recommended Practices through the Aeronautical Information Service, in addition to the obligation of States under Article 38 of the Convention.

Promulgation of information. Information relating to the establishment and withdrawal of and changes to facilities, services and procedures affecting aircraft operations provided according to the Standards and Recommended Practices specified in this Annex should be notified and take effect in accordance with Annex 15.

Use of the text of the Annex in national regulations. The Council, on 13 April 1948, adopted a resolution inviting the attention of Contracting States to the desirability of using in their own national regulations, as far as practicable, the precise language of those ICAO Standards that are of a regulatory character and also of indicating departures from the Standards, including any additional national regulations that were important for the safety or regularity of air navigation. Wherever possible, the provisions of this Annex have been written in such a way as would facilitate incorporation, without major textual changes, into national legislation.

General information

An Annex is made up of the following component parts, not all of which, however, are necessarily found in every Annex; they have the status indicated:

1.— Material comprising the Annex proper:

a) *Standards and Recommended Practices* adopted by the Council under the provisions of the Convention. They are defined as follows:

Standard: Any specification for physical characteristics, configuration, material, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which Contracting States will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the Council is compulsory under Article 38 of the Convention.

Recommended Practice: Any specification for physical characteristics, configuration, material, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as desirable in the interests of safety, regularity or efficiency of international air navigation, and to which Contracting States will endeavour to conform in accordance with the Convention.

b) *Appendices* comprising material grouped separately for convenience but forming part of the Standards and Recommended Practices adopted by the Council.

c) *Definitions* of terms used in the Standards and Recommended Practices which are not self-explanatory in that they do not have accepted dictionary meanings. A definition does not have an independent status but is an essential part of each Standard and Recommended Practice in which the term is used, since a change in the meaning of the term would affect the specification.

Notificação de diferenças. Chama-se a atenção dos Estados Contratantes para a obrigação que lhes é imposta pelo Artigo 38 da Convenção, pelo qual, os Estados Contratantes são obrigados a notificar a Organização sobre qualquer diferença existente entre os seus regulamentos e, práticas nacionais e normas internacionais contidas neste Anexo, bem como, em emendas posteriores. Solicita-se aos Estados Contratantes que mantenham a Organização devidamente informada sobre quaisquer diferenças que poderão subsequentemente ocorrer 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 para notificação de diferenças.

Também se solicita aos Estados Contratantes que, nas respectivas notificações, incluam as diferenças relativas às Práticas Recomendadas contidas neste Anexo, e nas suas emendas quando a notificação das referidas diferenças seja relevante para a segurança da navegação aérea.

Solicita-se, ainda, aos Estados Contratantes que, além da obrigação imposta pelo Artigo 38 à Convenção, considerem ainda as disposições do Anexo 15, relativas à publicação, por intermédio do serviço de informações aeronáuticas, das diferenças existentes entre os seus regulamentos e, práticas nacionais e as Normas e Práticas Recomendadas relacionadas da OACI.

Promulgação de informação. A informação relativa à implementação, supressão ou modificação de instalações, serviços e procedimentos que, afete as operação das aeronaves, comunicada em cumprimento das Normas e Práticas Recomendadas do presente Anexo, deve ser notificada e produzir efeito em conformidade com o Anexo 15.

Uso do texto do Anexo nos regulamentos nacionais. Na sua Resolução de 13 de abril de 1948, o Conselho solicitou a atenção dos Estados Contratantes para a conveniência de empregarem, dentro do possível, nos seus regulamentos nacionais, a mesma redação das normas da OACI que são de carácter normativo; o Conselho solicitou, ainda, que os Estados indicassem as diferenças em relação às Normas, incluindo outros regulamentos nacionais que tenham importância para a segurança e regularidade da navegação aérea. Sempre que possível, as especificações deste Anexo foram redigidas de modo a que pudessem ser incluídas, sem alterações textuais importantes, nas legislações nacionais.

Informação geral

Um Anexo é composto das seguintes partes, embora, nem todas sejam necessariamente encontradas em cada Anexo; possuem o estatuto que a seguir se indica:

1.— Texto que constitui o Anexo propriamente dito:

a) *Normas e Práticas Recomendadas* adotadas pelo Conselho, de acordo com as disposições da Convenção. Definem-se como se segue:

Norma: Qualquer especificação sobre características físicas, configuração, material, desempenho, 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 o seu cumprimento, o Artigo 38 da Convenção estipula que é obrigatório fazer a correspondente notificação ao Conselho.

Práticas Recomendadas: Qualquer especificação sobre características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimentos, cuja aplicação uniforme se considera desejável, por razões de segurança, regularidade ou eficiência da navegação aérea internacional, devendo os Estados Contratantes empenhar-se no respetivo cumprimento, de acordo com a Convenção.

b) *Apêndices:* Abrangem textos agrupados separadamente por conveniência, mas que fazem parte das Normas e Práticas Recomendadas adotadas pelo Conselho.

c) *Definições:* Terminologia utilizada nas Normas e Práticas Recomendadas, que não é explícita em si, dado não ter significado corrente aceite. Uma definição não tem um carácter independente mas, é uma parte essencial de cada uma das Normas e Práticas Recomendadas na qual o termo é usado, uma vez que, qualquer modificação no seu significado afetaria a especificação.

2. — *Material approved by the Council for publication in association with the Standards and Recommended Practices:*

a) *Forewords* comprising historical and explanatory material based on the action of the Council and including an explanation of the obligations of States with regard to the application of the Standards and Recommended Practices ensuing from the Convention and the Resolution of Adoption.

b) *Introductions* comprising explanatory material introduced at the beginning of parts, chapters or sections of the Annex to assist in the understanding of the application of the text.

c) *Notes* included in the text, where appropriate, to give factual information or references bearing on the Standards or Recommended Practices in question, but not constituting part of the Standards or Recommended Practices.

d) *Attachments* comprising material supplementary to the Standards and Recommended Practices, or included as a guide to their application.

This Annex has been adopted in six languages — English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish. Each Contracting State is requested to select one of those texts for the purpose of national implementation and for other effects provided for in the Convention, either through direct use or through translation into its own national language, and to notify the Organization accordingly.

The following practice has been adhered to in order to indicate at a glance the status of each statement: *Standards* have been printed in light face roman; *Recommended Practices* have been printed in light face italics, the status being indicated by the prefix **Recommendation**; *Notes* have been printed in light face italics, the status being indicated by the prefix *Note*.

Any reference to a portion of this document which is identified by a number includes all subdivisions of that portion.

2.— *Texto aprovado pelo Conselho para publicação em conjunto com as Normas e Práticas Recomendadas (SARP):*

a) *Preâmbulos* compreendendo textos históricos e explicativos baseados na actuação do Conselho e que, incluem uma explanação das obrigações dos Estados quanto à aplicação das Normas e Práticas Recomendadas, decorrentes da Convenção e da Resolução de Adoção.

b) *Introduções* compreendendo texto explicativo introduzido no início das partes, capítulos ou secções do Anexo, a fim de facilitar a compreensão da aplicação do texto.

c) *Notas* incluídas no texto, quando adequado, para proporcionar informação factual (dados) ou referências relativas às Normas ou Práticas Recomendadas em questão, mas que não constituem parte de tais Normas ou Práticas Recomendadas.

d) *Suplementos* compreendendo texto suplementar às Normas e Práticas Recomendadas ou, incluídos como um guia para a sua aplicação.

Este Anexo foi adotado em seis idiomas — Árabe, Castelhana, Chinês (Mandarim), Francês, Inglês e Russo. É solicitado a cada um dos Estados Contratantes que escolha um desses textos para fins de implementação nacional e demais efeitos previstos na Convenção, seja para o utilizar directamente ou mediante tradução para o seu próprio idioma, notificando a sua preferência à Organização.

O seguinte procedimento foi adotado de modo a indicar, prontamente, o estatuto de cada afirmação: as *Normas* foram impressas em letra de tipo corrente; as *Práticas Recomendadas* foram impressas em itálico, sendo o estatuto indicado pelo prefixo **Recomendação**; as *Notas* foram redigidas em itálico, precedidas do prefixo *Nota*.

Nas *Práticas Recomendadas* foi utilizado o verbo “dever” no tempo futuro do pretérito (condicional)¹.

Qualquer referência a uma parte deste documento que seja identificada por um número compreende, todas as subdivisões da respetiva parte.

¹ Texto não traduzido e da responsabilidade da ANAC/FALSEC.

Table A. Amendments to Annex 17

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
1st Edition	Council action in pursuance of Assembly Resolutions A17-10 and A18-10	—	22 March 1974 22 August 1974 27 February 1975
1	Council action in pursuance of Assembly Resolution A21-23	Change in status of 3.1.2 and 5.1.2 to a Standard; compilation and dissemination of information related to an aircraft being subjected to an act of unlawful interference.	31 March 1976 31 July 1976 30 December 1976
2	Proposals of some States and Council action in pursuance of Assembly Resolution A22-17	Transfer of specifications appearing in Chapter 9 of Annex 9 — <i>Facilitation</i> (Seventh Edition) to Annex 17; new provision in Chapter 5 concerning measures to be taken to control transfer and transit passengers and their cabin baggage; and amplification of the note to 5.2.4 (Annex 17, Chapter 5) on measures and procedures to prevent unauthorized access to specified areas on an aerodrome.	15 December 1977 15 April 1978 10 August 1978
3	Proposals of some States and the Secretariat and Council action in pursuance of Assembly Resolution A22-17	Specifications were added on the review of the level of threat by States, the development of training programmes, the isolation of security processed passengers, the inspection of aircraft for concealed weapons or other dangerous devices and the adoption of measures for the safety of passengers and crew of unlawfully diverted aircraft. A number of specifications were amplified and the status of one was changed to a Standard, related to the segregation and special guarding of aircraft liable to attack during stopovers.	13 December 1978 13 April 1979 29 November 1979
4 (2nd Edition)	Proposals of some States and an international organization and Council action in pursuance of Assembly Resolution A22-17	A specification was added on the transportation of persons in custody, and two specifications revised to provide for aircraft which were leased, chartered or interchanged. The status of a specification dealing with the safety of passengers and crew of an aircraft subjected to an act of unlawful interference was changed to a Standard; the provisions of a specification dealing with the prevention of sabotage were amplified and Chapter 1 — Applicability, deleted.	15 June 1981 15 October 1981 26 November 1981
5	Proposals of the Committee on Unlawful Interference and Council action in pursuance of Assembly Resolution A22-17	The note to Chapter 1 — Definitions was deleted. A specification setting out the action required for the transportation of weapons on board aircraft by law enforcement and other duly authorized persons was modified. A specification on the carriage of weapons in all other cases was added and the note to a specification dealing with the safeguarding of unattended aircraft was clarified.	30 November 1984 14 April 1985 21 November 1985
6 (3rd Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of an Ad Hoc Group of Experts — Unlawful Interference and Council action in pursuance of Assembly Resolution A22-17	On the instruction of the Council this amendment was undertaken as a matter of urgency by the Committee on Unlawful Interference with the assistance of an Ad Hoc Group of Experts on aviation security which had been appointed on the instruction of the Council. As a consequence 11 new specifications were introduced into the Annex and 19 specifications were adopted as Standards. Special effective and applicable dates for 5.1.4 are shown in the adjacent column. The Council recommended that those States that are able to implement the substance of 5.1.4 do so as soon as it is feasible and practicable before the applicable date.	19 December 1985 19 March 1986 19 May 1986 19 October 1987 19 December 1987

Tabela A. Emendas ao Anexo 17

<i>Emenda</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 Assembleia	—	22 março 1974 22 agosto 1974 27 fevereiro 1975
1	Decisão do Conselho de acordo com a Resolução A21-23 da Assembleia	Mudança de categoria dos parágrafos 3.1.2 e 5.1.2 para Norma; compilação e divulgação de informação relativa a uma aeronave objeto de um ato de interferência ilícita.	31 março 1976 31 julho 1976 30 dezembro 1976
2	Propostas de alguns Estados e decisão adotada pelo Conselho em cumprimento da Resolução A22-17 da Assembleia	Transferência de especificações que figuram no Capítulo 9 do Anexo 9 – <i>Facilitação</i> (7ª. edição) para o Anexo 17; novas medidas, no Capítulo 5, de controlo dos passageiros em transferência ou, em trânsito e respetiva bagagem de cabina; e ampliação da Nota do parágrafo 5.2.4 (Anexo 17, Capítulo 5) sobre as medidas e os procedimentos para evitar o acesso não autorizado a áreas específicas de um aeródromo.	15 dezembro 1977 15 abril 1978 10 agosto 1978
3	Propostas de alguns Estados e do Secretariado e decisão adotada pelo Conselho em cumprimento da Resolução A22-17 da Assembleia	Foram acrescentadas especificações sobre a avaliação, por parte dos Estados, do grau de ameaça, bem como sobre a elaboração de programas de formação, a separação de passageiros já controlados, a inspeção de aeronaves para descobrir armas ou outros artigos perigosos ocultos e, a adoção de medidas de segurança para passageiros e tripulantes de aeronaves ilicitamente desviadas. Foram ampliadas algumas especificações e foi convertida em Norma que se refere à segregação e vigilância especial de aeronaves susceptíveis de ataque durante as escalas.	13 dezembro 1978 13 abril 1979 29 novembro 1979
4 (2ª. Edição)	Proposta de alguns Estados e de um organismo internacional e decisão tomada pelo Conselho em cumprimento da Resolução A22-17 da Assembleia	Foi acrescentada uma especificação relativa ao transporte de pessoas sob custódia e foram revistas duas especificações para incluir as aeronaves em regime de locação, fretadas ou utilizadas por outros operadores. 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 – Aplicabilidade.	15 junho 1981 15 outubro 1981 26 novembro 1981
5	Propostas do Comité sobre Interferência Ilícita e decisão do Conselho em cumprimento da Resolução A22-17 da Assembleia	Foi suprimida a Nota do Capítulo 1 – Definições. Foi modificada uma especificação relativa às medidas requeridas para o transporte de armas a bordo das aeronaves pelos agentes de manutenção da ordem pública ou por 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 novembro 1984 14 abril 1985 21 novembro 1985
6 (3ª. Edição)	Propostas elaboradas pelo Comité sobre Interferência Ilícita, com o auxílio de um Grupo <i>Ad Hoc</i> de Especialistas em Interferência Ilícita, e decisão adotada pelo Conselho em cumprimento da Resolução A22-17 da Assembleia	Por instrução do Conselho, o Comité sobre Interferência Ilícita iniciou urgentemente a preparação desta emenda com a ajuda de um Grupo <i>Ad Hoc</i> de Especialistas em Segurança da Aviação, criado por decisão do Conselho. Em virtude desta emenda, foram incorporadas 11 novas disposições no Anexo e outras 19 foram elevadas à categoria de Norma. Na coluna da direita figuram as datas especiais de efectivação e aplicabilidade para o parágrafo 5.1.4. O Conselho recomendou que aqueles Estados que puderem cumprir, com o essencialmente prescrito em 5.1.4, o façam logo que seja viável e praticável, antes da data da aplicação.	19 dezembro 1985 19 março 1986 19 maio 1986 19 outubro 1987 19 dezembro 1987

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
7 (4th Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel and Council action in pursuance of Assembly Resolution A26-7	This amendment includes: a) a reorganization of the chapters of the Annex directed at a rationalization of the sequence of objectives, obligations and necessary actions relating to organization, preventive security measures and management of response; b) the introduction of important new provisions to reflect developments and assist States in confronting new situations which arose from grave acts of unlawful interference against civil aviation, since the last revision of Annex 17 in 1985; and c) the amendment or fine tuning of existing provisions consequential to a) and b), as well as to reflect the experience gained in the implementation of such measures.	22 June 1989 30 October 1989 16 November 1989
8 (5th Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP) and Council action in pursuance of Assembly Resolution A27-7	This amendment includes the introduction of important new provisions in relation to the comprehensive security screening of checked baggage, security control over cargo, courier and express parcels and mail, variations to procedures relating to security programmes, pre-flight checks of international aircraft, and measures relating to the incorporation of security consideration into airport design for the purpose of assisting States in the consistent and uniform implementation of such measures.	11 September 1992 16 December 1992 1 April 1993
9 (6th Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP) and Council action in pursuance of Assembly Resolution A31-4	This amendment includes the introduction of new provisions in relation to the pre-employment checks and capabilities of persons engaged in implementing security controls, baggage accountability and authorization, measures to be applied to catering supplies and operators' stores and supplies, tests for programme effectiveness, and need for notification to the State of known or presumed destination of aircraft under a seized condition.	12 November 1996 31 March 1997 1 August 1997
10 (7th Edition)	Proposals of the Aviation Security Panel (AVSECP) and Council action in pursuance of Assembly Resolution A33-1	This amendment includes the introduction of various definitions and new provisions in relation to the applicability of this Annex to domestic operations, international cooperation relating to threat information, appropriate authority, National Aviation Security Committee, national quality control, access control, passengers and their cabin and hold baggage, in-flight security personnel and protection of the cockpit, code-sharing/collaborative arrangements, Human Factors and management of response to acts of unlawful interference. The status of a number of specifications was changed to Standards.	7 December 2001 15 April 2002 1 July 2002
11 (8th Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP) and Council action in pursuance of Assembly Resolution A35-9	This amendment includes provisions to further clarify the wording of existing Standards and Recommended Practices (SARPs) to facilitate both their common interpretation by Contracting States and their ease of auditing under the ICAO Universal Security Audit Programme (USAP). The amendment addresses the following: applicability of Annex 17; reinforcement of national civil aviation security control programme provisions; in-flight security officers (IFSOs); general aviation and aerial work; one-stop security concept for passengers and baggage; risk assessment concept; security for all-cargo operations; and definitions.	30 November 2005 10 April 2006 1 July 2006

Emenda	Fonte (s)	Temas	Adotada Em vigor Aplicável
7 (4ª. Edição)	Propostas elaboradas pelo Comité sobre Interferência Ilícita, com o auxílio do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação, e decisão adotada pelo Conselho em cumprimento da Resolução A26-7 da Assembleia	Esta emenda compreende: a) uma reorganização dos capítulos do Anexo para racionalizar a ordem dos objetivos, obrigações e ações necessárias em relação à organização, às medidas preventivas de segurança e à gestão de resposta a atos de interferência ilícita; b) a incorporação, no Anexo, de novas disposições importantes que reflectam desenvolvimentos e assistam os Estados, no confronto com novas situações que advenham de atos graves de interferência ilícita contra a aviação civil, desde a 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 enquanto reflexo da experiência adquirida na implementação de tais medidas.	22 junho 1989 30 outubro 1989 16 novembro 1989
8 (5ª. Edição)	Propostas do Comité sobre Interferência Ilícita, com o auxílio do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação (AVSECP), e decisão adotada pelo Conselho, em cumprimento da Resolução A27-7 da Assembleia	Esta emenda compreende: a introdução de novas disposições importantes em relação à completa inspeção de segurança da bagagem despachada, ao controlo de segurança em relação à carga, ao correio e às encomendas de correio expresso, às mudanças nos procedimentos relativos aos programas de segurança, às inspeções prévias aos voos de aeronaves internacionais e, às medidas relativas à incorporação de considerações de segurança nos projetos de aeroportos, a fim de ajudar os Estados a aplicarem as referidas medidas de forma consistente e uniforme.	11 setembro 1992 16 dezembro 1992 1 abril 1993
9 (6ª. Edição)	Propostas do Comité sobre Interferência Ilícita, com o auxílio do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação (AVSECP), e decisão adotada pelo Conselho, em cumprimento da Resolução A31-4 da Assembleia	Esta emenda compreende: a introdução de novas disposições relativas a: verificação de antecedentes e competência das pessoas contratadas para os controlos de segurança; responsabilidade e autorização em relação à bagagem; medidas a aplicar às provisões de bordo e aos fornecedores e repositores dos operadores aéreos; os testes, para determinar a eficácia do programa; e a necessidade de notificar o Estado de destino conhecido ou presumido da aeronave que tenha sido objeto de apoderamento ilícito ou sequestro.	12 novembro 1996 31 março 1997 1 agosto 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 Assembleia	Esta emenda compreende a introdução de várias definições e de novas disposições relativas à aplicação deste Anexo às operações domésticas, cooperação internacional no âmbito das informações sobre ameaças, autoridade competente, Comité Nacional de Segurança da Aviação, controlo de qualidade nacional, controlo de acessos, passageiros e as respetivas bagagens de cabina, pessoal de segurança a bordo e proteção do cockpit, acordos de colaboração de código compartilhado (code-sharing), Fatores Humanos e gestão da resposta a atos de interferência ilícita. Algumas especificações foram transformadas em Normas.	7 dezembro 2001 15 abril 2002 1 julho 2002
11 (8ª. Edição)	Propostas do Comité sobre Interferência Ilícita, com o auxílio do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação (AVSECP), e decisão adotada pelo Conselho, em cumprimento da Resolução A35-9 da Assembleia	Esta emenda inclui disposições destinadas a esclarecer o texto existente das Normas e Práticas Recomendadas (SARP), a fim de, facilitar tanto a sua interpretação comum pelos Estados Contratantes como a facilidade da sua auditoria sob o Programa Universal de Segurança da OACI (USAP). A Emenda pretende abordar o seguinte: aplicabilidade do Anexo 17; reforço das disposições do programa nacional de controlo da segurança da aviação civil; agentes de segurança a bordo de aeronaves (IFSO); aviação e trabalho aéreo geral; conceito de segurança one-stop security para passageiros e bagagens; conceito de avaliação de risco; segurança para operações exclusivamente de carga e; definições.	30 novembro 2005 10 abril 2006 1 julho 2006

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
12 (9th Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP) and Council action in pursuance of Assembly Resolution A36-20	This amendment includes provisions to further strengthen Standards and Recommended Practices in order to address new and emerging threats to civil aviation. The amendment includes the following: deployment of security equipment; security of air traffic service providers; training programs and instructor certification system; random and unpredictable security measures; supply chain security; security for all-cargo operations; cyber threats; and definitions.	17 November 2010 26 March 2011 1 July 2011
13	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP), the recommendations of the 2012 High-level Conference on Aviation Security, and Council action in pursuance of Assembly Resolution A37-17	This amendment includes a revision to access control measures with respect to persons other than passengers. The amendment also introduces a definition of and security requirements for transfer cargo and high-risk cargo, and establishes common baseline measures for cargo carried on passenger and all-cargo aircraft.	13 November 2012 15 March 2013 15 July 2013
14	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP), and Council action, in pursuance of Assembly Resolution A38-15.	This amendment includes a definition of unpredictability in relation to the implementation of security controls. It also includes a new Standard on appropriate screening methods for cargo and mail, and new Recommended Practices on international cooperation, landside security, security awareness training, oversight of external security service providers, and critical information and communications technology systems.	26 February 2014 14 July 2014 14 November 2014

<i>Emenda</i>	<i>Fonte (s)</i>	<i>Temas</i>	<i>Adotada Em vigor Aplicável</i>
12 (9ª. Edição)	Propostas do Comité sobre Interferência Ilícita, com o auxílio do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação (AVSECP), e decisão adotada pelo Conselho, em cumprimento da Resolução A36-20 da Assembleia	Esta emenda inclui disposições para fortalecimento das Normas e Práticas Recomendadas visando uma resposta às novas e emergentes ameaças à aviação civil. Esta emenda inclui os seguintes pontos: distribuição de equipamento de segurança; segurança dos fornecedores de serviços de tráfego aéreo; programas de formação e sistemas de certificação de instrução; medidas securitárias aleatórias e imprevistas; segurança da cadeia de fornecimento; segurança para operações exclusivamente de carga; ciberameaças; e definições.	17 novembro 2010 26 março 2011 1 julho 2011
13	Propostas da Comissão sobre Interferência Ilícita, com apoio do Grupo de Segurança da Aviação (AVSEC), as recomendações de 2012 ao da Conferência de Alto Nível sobre Segurança da Aviação e ação do Conselho e, cumprimento da Resolução da Assembleia A37-17	Esta alteração inclui uma revisão para aceder às medidas de controlo, em relação a pessoas que não são passageiros. A alteração introduz também uma definição e requisitos de segurança para a carga em trânsito e carga de alto risco, estabelece medidas de referência comuns para carga transportada em aeronaves de passageiros e aeronaves de carga.	13 novembro 2012 15 março 2013 15 julho 2013
14	As propostas da Comissão sobre Interferência Ilícita com o apoio do Grupo de Segurança da Aviação (AVSEC) e, ação do Conselho, nos termos da Resolução da Assembleia A38-15.	Esta alteração inclui uma definição de imprevisibilidade em relação à implementação de controlos de segurança. Inclui também um novo padrão de métodos de deteção adequados para carga e correio, e novas práticas recomendadas em matéria de cooperação internacional, da segurança do lado terra, formação de sensibilização de segurança da aviação civil, supervisão dos prestadores de serviços de segurança externos, e sistemas de informação e tecnologia de comunicações críticos.	26 fevereiro 2014 14 julho 2014 14 novembro 2014

CHAPTER 1. DEFINITIONS

Acts of unlawful interference. These are acts or attempted acts such as to jeopardize the safety of civil aviation, including but not limited to:

- unlawful seizure of aircraft;
- destruction of an aircraft in service;
- hostage-taking on board aircraft or on aerodromes;
- forcible intrusion on board an aircraft, at an airport or on the premises of an aeronautical facility;
- introduction on board an aircraft or at an airport of a weapon or hazardous device or material intended for criminal purposes;
- use of an aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment;
- communication of false information such as to jeopardize the safety of an aircraft in flight or on the ground, of passengers, crew, ground personnel or the general public, at an airport or on the premises of a civil aviation facility.

Aerial work. An aircraft operation in which an aircraft is used for specialized services such as agriculture, construction, photography, surveying observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc.

Aircraft security check. An inspection of the interior of an aircraft to which passengers may have had access and an inspection of the hold for the purposes of discovering suspicious objects, weapons, explosives or other dangerous devices, articles and substances.

Aircraft security search. A thorough inspection of the interior and exterior of the aircraft for the purpose of discovering suspicious objects, weapons, explosives or other dangerous devices, articles or substances.

Airside. The movement area of an airport, adjacent terrain and buildings or portions thereof, access to which is controlled.

Background check. A check of a person's identity and previous experience, including where legally permissible, any criminal history, as part of the assessment of an individual's suitability to implement a security control and/or for unescorted access to a security restricted area.

Cargo. Any property carried on an aircraft other than mail, stores and accompanied or mishandled baggage.

Certification. A formal evaluation and confirmation by or on behalf of the appropriate authority for aviation security that a person possesses the necessary competencies to perform assigned functions to an acceptable level as defined by the appropriate authority.

Commercial air transport operation. An aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire.

Corporate aviation. The non-commercial operation or use of aircraft by a company for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of company business, flown by a professional pilot employed to fly the aircraft. (Note that corporate aviation is a subset of general aviation.)

Disruptive passenger. A passenger who fails to respect the rules of conduct at an airport or on board an aircraft or to follow the instructions of the airport staff or crew members and thereby disturbs the good order and discipline at an airport or on board the aircraft.

General aviation operation. An aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation.

High-risk cargo or mail. Cargo or mail presented by an unknown entity or showing signs of tampering shall be considered high risk if, in addition, it meets one of the following criteria:

- a) specific intelligence indicates that the cargo or mail poses a threat to civil aviation; or
- b) the cargo or mail shows anomalies that give rise to suspicion; or

c) the nature of the cargo or mail is such that baseline security measures alone are unlikely to detect prohibited items that could endanger the aircraft.

Regardless of whether the cargo or mail comes from a known or unknown entity, a State's specific intelligence about a consignment may render it as high risk.

Human Factors principles. Principles, which apply to design, certification, training, operations and maintenance and which seek safe interface between the human and other system components by proper consideration to human performance.

ANAC - FALSEC

CAPÍTULO 1. DEFINIÇÕES

Atos de interferência ilícita. Trata-se de atos ou tentativas de atos que possam pôr em risco a segurança da aviação civil, incluindo mas não limitados a:

- sequestro de aeronave;
- destruição de uma aeronave em serviço;
- tomada de reféns a bordo de uma aeronave ou nos aeródromos;
- entrada forçada a bordo de uma aeronave num aeroporto ou no recinto de uma instalação aeronáutica;
- introdução a bordo de uma aeronave ou num aeroporto de uma arma ou engenho perigoso ou material para fins criminosos;
- utilização de uma aeronave em serviço com o propósito de causar mortes, danos corporais graves ou danos graves à propriedade ou ao ambiente;
- comunicação de informações falsas que possam colocar em perigo a segurança de uma aeronave em terra ou em voo, ou de passageiros, tripulantes, pessoal de terra ou o público em geral, num aeroporto ou nas premissas de uma instalação aeronáutica.

Trabalho aéreo. Operação na qual uma aeronave é utilizada em serviços especializados, tais como agricultura, construção, fotografia, vigilância, observação e patrulha, busca e salvamento, publicidade, etc.

Controlo de segurança da aeronave. Uma inspeção do interior de uma aeronave à qual os passageiros possam ter tido acesso e uma inspeção do porão com o objetivo de detetar a eventual existência de objetos suspeitos, armas, explosivos ou outros dispositivos, artigos e substâncias perigosas.

Verificação de segurança da aeronave. Uma inspeção exaustiva do interior e do exterior da aeronave com o intuito de descobrir objetos suspeitos, armas, explosivos ou outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas.

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

Verificação de antecedentes. Uma verificação da identidade e experiência anterior de um indivíduo, incluindo, quando legalmente permitido, o registo ou o histórico criminal, como parte da avaliação da sua condição para a execução de controlos de segurança e/ou acesso sem escolta a uma área restrita de segurança.

Carga. Qualquer bem que se transporta numa aeronave, excepto correio, provisões e bagagem acompanhada ou extraviada.

Certificação. Uma avaliação formal e confirmação, outorgada pela ou em nome da autoridade competente para a segurança da aviação civil, de que uma pessoa possui as competências necessárias para desempenhar funções atribuídas, a um nível aceitável, conforme definido pela autoridade competente.

Transporte aéreo comercial. Uma operação de aeronave envolvendo o transporte de passageiros, carga ou correio, a troco de remuneração ou em regime de fretamento.

Aviação corporativa. A operação ou utilização não comercial de aeronave por uma empresa para transporte de passageiros ou bens como forma de gestão da empresa, sendo a aeronave tripulada por um piloto profissional contratado para esse fim. (Notar que a aviação corporativa é uma subcategoria da aviação geral.)

Passageiro desordeiro. Um passageiro que não respeite as regras de conduta num aeroporto ou a bordo de uma aeronave, ou que não siga as instruções do pessoal do aeroporto ou dos membros da tripulação e, desse modo, perturbe a boa ordem e disciplina num aeroporto ou a bordo de uma aeronave.

Aviação geral. Uma operação de aeronave que não constitua transporte aéreo comercial ou trabalho aéreo.

Carga ou correio de alto risco. Carga ou correio entregue por uma entidade desconhecida ou, mostrando sinais de adulteração, é considerada de alto risco e, além disso, se apresentar um dos seguintes critérios:

- a) *intelligence* específico que indique que a carga ou correio representa uma ameaça para a aviação civil;

b) a carga ou correio mostra anomalias que dão origem a suspeita;
c) a natureza da carga ou correio é tal, que as medidas de segurança na origem, por si só, não são suscetíveis de detetar artigos proibidos que, poderiam colocar a aeronave em perigo;
Independentemente de se saber se a carga ou correio vem de uma entidade conhecida ou desconhecida, o *intelligence* específico de um Estado, sobre uma remessa, pode atribuir-lhe com estatuto de alto risco.

Princípios dos Fatores Humanos. Princípios que se apliquem a projetos, certificação, formação, operações e manutenção que visem estabelecer uma interface seguro entre os componentes humanos e outros componentes do sistema, tendo em consideração o desempenho humano.

ANAC - FALSEC

Human performance. Human capabilities and limitations which have an impact on the safety, security and efficiency of aeronautical operations.

In-flight security officer. A person who is authorized by the government of the State of the Operator and the government of the State of Registration to be deployed on an aircraft with the purpose of protecting that aircraft and its occupants against acts of unlawful interference. This excludes persons employed to provide exclusive personal protection for one or more specific people travelling on the aircraft, such as personal bodyguards.

Known consignor. A consignor who originates cargo or mail for its own account and whose procedures meet common security rules and standards sufficient to allow the carriage of cargo or mail on any aircraft.

Regulated agent. An agent, freight forwarder or any other entity who conducts business with an operator and provides security controls that are accepted or required by the appropriate authority in respect of cargo or mail.

Screening. The application of technical or other means which are intended to identify and/or detect weapons, explosives or other dangerous devices, articles or substances which may be used to commit an act of unlawful interference.

Note.— Certain dangerous articles or substances are classified as dangerous goods by Annex 18 and the associated Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) and must be transported in accordance with those instructions. In addition, the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted) provides a list of prohibited items that must never be carried in the cabin of an aircraft.

Security. Safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference. This objective is achieved by a combination of measures and human and material resources.

Security audit. An in-depth compliance examination of all aspects of the implementation of the national civil aviation security programme.

Security control. A means by which the introduction of weapons, explosives or other dangerous devices, articles or substances which may be used to commit an act of unlawful interference can be prevented.

Security inspection. An examination of the implementation of relevant national civil aviation security programme requirements by an airline, airport, or other entity involved in security.

Security restricted area. Those areas of the airside of an airport which are identified as priority risk areas where in addition to access control, other security controls are applied. Such areas will normally include, *inter alia*, all commercial aviation passenger departure areas between the screening checkpoint and the aircraft, the ramp, baggage make-up areas, including those where aircraft are being brought into service and screened baggage and cargo are present, cargo sheds, mail centres, airside catering and aircraft cleaning premises.

Security survey. An evaluation of security needs including the identification of vulnerabilities which could be exploited to carry out an act of unlawful interference, and the recommendation of corrective actions.

Security test. A covert or overt trial of an aviation security measure which simulates an attempt to commit an unlawful act.

Transfer cargo and mail. Cargo and mail departing on an aircraft other than that on which it arrived.

Unidentified baggage. Baggage at an airport, with or without a baggage tag, which is not picked up by or identified with a passenger.

Unpredictability. The implementation of security measures in order to increase their deterrent effect and their efficiency, by applying them at irregular frequencies, different locations and/or with varying means, in accordance with a defined framework.

Desempenho humano. Capacidades e limitações humanas com impacto na segurança (*safety* e *security*) e eficiência das operações aeronáuticas.

Oficial de segurança a bordo. Um indivíduo que é autorizado, pelo governo do Estado do operador e pelo governo do Estado de registo, a ser colocado numa aeronave com o intuito de proteger essa aeronave e os seus ocupantes contra atos de interferência ilícita. Isto exclui indivíduos empregues para providenciar proteção pessoal exclusiva a uma ou, mais pessoas específicas viajando na aeronave, como os guarda-costas pessoais.

Expedidor conhecido. Um expedidor que despacha carga ou correio por conta própria e cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança suficientes, para permitir o transporte de carga ou correio em qualquer aeronave.

Agente reconhecido. Um agente, expedidor de carga ou qualquer outra entidade que mantenha relações comerciais com um operador aéreo e execute controlos de segurança aceites ou exigidos pela autoridade competente relativamente à carga ou ao correio.

Rastreio. A aplicação de meios técnicos ou outros com a finalidade de identificar e/ou detetar armas, explosivos ou outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas que, possam ser utilizados para cometer um ato de interferência ilícita.

Nota.— Alguns artigos ou substâncias perigosas são classificados como matérias perigosas pelo Anexo 18 e as respetivas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Matérias Perigosas Por Via Aérea (Doc 9284) e têm de ser transportadas em conformidade com aquelas instruções. Além disso, o Manual de Segurança da Aviação (Doc 8973 — Restrito) contém uma lista de artigos proibidos que nunca podem ser transportados na cabina de uma aeronave.

Segurança. Proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Este objetivo é alcançado através de uma combinação de medidas e recursos materiais e humanos.

Auditoria de segurança. Uma verificação aprofundada de todos os aspetos da implementação do programa nacional de segurança da aviação civil.

Controlo de segurança. Meio pelo qual, se pode impedir a introdução de armas, explosivos ou outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas que, possam ser usados para perpetrar um ato de interferência ilícita.

Inspeção de segurança. Uma verificação da implementação de requisitos relevantes do programa nacional de segurança da aviação civil, por parte de um operador aéreo, de um aeroporto ou de outra entidade envolvida na segurança.

Área restrita de segurança. Aquelas áreas do Lado Ar de um aeroporto que são identificadas como áreas de risco prioritário onde, para além do controlo de acessos, são aplicados outros controlos de segurança. Tais áreas incluirão normalmente, *inter alia*, todas as áreas de embarque de passageiros da aviação comercial, entre o ponto de rastreio e a aeronave, a placa, áreas de processamento de bagagem, incluindo aquelas onde as aeronaves são colocadas em serviço e onde estejam presentes bagagem e carga rastreadas, depósitos de carga, locais de processamento de correio, locais de aprovisionamentos de bordo, e instalações dos serviços de assistência e limpeza de aeronaves.

Avaliação de segurança. Uma avaliação das necessidades em matéria de segurança, incluindo a identificação de vulnerabilidades que poderão ser exploradas para cometer um ato de interferência ilícita e a recomendação de ações corretivas.

Teste de segurança. Um teste aberto ou dissimulado, a uma determinada medida de segurança da aviação, que simula uma tentativa para cometer um ato ilícito.

Carga e correio em transferência. A carga e correio que partem do aeroporto numa aeronave distinta daquela em que chegou.

Bagagem não identificada. Bagagem que se encontre num aeroporto, com ou sem etiqueta, que não seja recolhida ou identificada como correspondendo a um passageiro.

Imprevisibilidade. Implementação de medidas de segurança, a fim de aumentar o seu efeito dissuasor e a sua eficiência, aplicando-os em frequências irregulares, diferentes locais e/ou com meios diferentes, de acordo com um contexto específico.

ANAC - FALSEC

CHAPTER 2. GENERAL PRINCIPLES

2.1 Objectives

2.1.1 Each Contracting State shall have as its primary objective the safety of passengers, crew, ground personnel and the general public in all matters related to safeguarding against acts of unlawful interference with civil aviation.

2.1.2 Each Contracting State shall establish an organization and develop and implement regulations, practices and procedures to safeguard civil aviation against acts of unlawful interference taking into account the safety, regularity and efficiency of flights.

2.1.3 Each Contracting State shall ensure that such an organization and such regulations, practices and procedures:

- a) protect the safety of passengers, crew, ground personnel and the general public in all matters related to safeguarding against acts of unlawful interference with civil aviation; and
- b) are capable of responding rapidly to meet any increased security threat.

2.1.4 Recommendation.— *Each Contracting State should ensure appropriate protection of aviation security information.*

Note 1.— Guidance material on achieving civil aviation security objectives through application of the Standards and Recommended Practices in the following chapters is to be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).

Note 2.— The comprehensive aviation security training material to assist States in achieving civil aviation security objectives is contained in the ICAO Training Programme for Aviation Security comprising a series of Aviation Security Training Packages (ASTPs).

2.2 Applicability

2.2.1 Each Contracting State shall apply the Standards and shall endeavour to apply the Recommended Practices contained in Annex 17 to international civil aviation operations.

2.2.2 Each Contracting State shall ensure that measures designed to safeguard against acts of unlawful interference are applied to domestic operations to the extent practicable, based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

2.3 Security and facilitation

Recommendation.— *Each Contracting State should whenever possible arrange for the security controls and procedures to cause a minimum of interference with, or delay to the activities of, civil aviation provided the effectiveness of these controls and procedures is not compromised.*

2.4 International cooperation

2.4.1 Each Contracting State shall ensure that requests from other Contracting States for additional security measures in respect of a specific flight(s) by operators of such other States are met, as far as may be practicable. The requesting State shall give consideration to alternative measures of the other State that are equivalent to those requested.

2.4.2 Each Contracting State shall cooperate with other States in the development and exchange of information concerning national civil aviation security programmes, training programmes and quality control programmes, as necessary.

2.4.3 Each Contracting State shall establish and implement procedures to share with other Contracting States threat information that applies to the aviation security interests of those States, to the extent practicable.

CAPÍTULO 2. PRINCÍPIOS GERAIS

2.1 Objetivos

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

2.1.2 Cada Estado Contratante cria um organismo e desenvolve e implementa regulamentos, práticas e procedimentos para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, levando em consideração a segurança, regularidade e eficiência dos voos.

2.1.3 Cada Estado Contratante assegura que tal organismo e tais regulamentos, práticas e procedimentos:

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

2.1.4 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria garantir a proteção adequada de informação relativa à segurança da aviação.*

Nota 1.— Textos de orientação para alcançar os objetivos de segurança da aviação civil, por meio da aplicação das Normas e Práticas Recomendadas estipuladas nos capítulos seguintes, podem ser encontrados no Manual de Segurança da Aviação (Doc 8973 — Restrito).

Nota 2.— O material de formação em segurança da aviação, para auxiliar os Estados na prossecução dos objetivos de segurança da aviação civil, está contido no Programa de Formação de Segurança da Aviação da OACI, compreendendo uma série de Pacotes de Formação de Segurança da Aviação (ASTP – Aviation Security Training Packages).

2.2 Aplicabilidade

2.2.1 Cada Estado Contratante aplica as Normas e enceta esforços para aplicar as Práticas Recomendadas constantes no Anexo 17 às operações da aviação civil internacional.

2.2.2 Cada Estado Contratante assegura que as medidas concebidas para a prevenção contra atos de interferência ilícita sejam aplicadas às operações domésticas, dentro do possível, com base numa avaliação de risco realizada pelas autoridades nacionais relevantes.

2.3 Segurança e facilitação

Recomendação.— *Cada Estado Contratante deveria, sempre que possível, tomar providências para que os controles e procedimentos de segurança causem um mínimo de interferência no atraso nas atividades da aviação civil, desde que a eficiência destes controles e procedimentos não seja comprometida.*

2.4 Cooperação internacional

2.4.1 Cada Estado Contratante assegura que sejam satisfeitos, sempre que possível, os pedidos formulados por outros Estados para a aplicação de medidas de segurança adicionais relativamente a um determinado voo ou voos, efetuados por operadores desses Estados. O Estado que formula o pedido tem em consideração as medidas alternativas do outro Estado que possam ser equivalentes às solicitadas.

2.4.2 Cada Estado Contratante coopera com outros Estados no desenvolvimento e troca de informação relativa aos programas nacionais de segurança da aviação civil, programas nacionais de formação e de controlo de qualidade, quando necessário.

2.4.3 Cada Estado Contratante estabelece e implementa, dentro do possível, procedimentos visando a partilha, com outros Estados Contratantes, de informação relativa à ameaça que impende sobre os interesses de segurança da aviação desses Estados.

2.4.4 Each Contracting State shall establish and implement suitable protection and handling procedures for security information shared by other Contracting States, or security information that affects the security interests of other Contracting States, in order to ensure that inappropriate use or disclosure of such information is avoided.

2.4.5 **Recommendation.**— *Each Contracting State should share, as appropriate, and consistent with its sovereignty, the results of the audit carried out by ICAO and the corrective actions taken by the audited State if requested by another State.*

2.4.6 **Recommendation.**— *Each Contracting State should include in each of its bilateral agreements on air transport a clause related to aviation security, taking into account the model clause developed by ICAO.*

2.4.7 **Recommendation.**— *Each Contracting State should make available to other Contracting States on request a written version of the appropriate parts of its national civil aviation security programme.*

2.4.8 **Recommendation.**— *Each Contracting State should notify ICAO where it has shared information under 2.4.5.*

2.4.9 **Recommendation.**— *Each Contracting State should consider entering into collaborative arrangements in order to increase the sustainability of the aviation security system by avoiding unnecessary duplication of security controls. The arrangement should be based on verification of equivalence of the security outcome ensured by the application of effective security controls at origin.*

2.5 Equipment, research and development

2.5.1 **Recommendation.**— *Each Contracting State should promote research and development of new security equipment, processes and procedures which will better achieve civil aviation security objectives and should cooperate with other Contracting States in this matter.*

2.5.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that the development of new security equipment takes into consideration Human Factors principles.*

Note.— *Guidance material regarding Human Factors principles can be found in the manual on Human Factors in Civil Aviation Security Operations (Doc 9808) and in Part 1, Chapter 4, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).*

2.5.3 **Recommendation.**— *Each Contracting State should employ security equipment, where appropriate, to the extent operationally, technically and financially practicable, to achieve civil aviation security objectives.*

2.4.4 Cada Estado Contratante estabelece e implementa procedimentos de manuseamento e proteção para a informação de segurança partilhada por outros Estados Contratantes, ou informação de segurança que afete os interesses securitários de outros Estados Contratantes, a fim de garantir que se evite o uso indevido ou a divulgação de tais informações.

2.4.5 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria, conforme apropriado e em conformidade com as suas regras de soberania, partilhar os resultados das auditorias efetuadas pela OACI e as medidas corretivas implementadas pelo Estado auditado, se solicitado por outro Estado.*

2.4.6 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria incluir, em cada um dos seus acordos bilaterais de transporte aéreo, uma cláusula relativa à segurança da aviação, considerando, para o efeito, a cláusula modelo da OACI.*

2.4.7 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria colocar à disposição de outros Estados Contratantes, mediante solicitação, uma versão escrita das partes apropriadas do seu programa nacional de segurança da aviação civil.*

2.4.8 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria notificar a OACI sempre que tenha partilhado informação no âmbito do parágrafo 2.4.5.*

2.4.9 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deve considerar a celebração de acordos de colaboração, a fim de aumentar a sustentabilidade do sistema de segurança da aviação, evitando a duplicação desnecessária de controlos de segurança. O acordo deveria ser baseado na verificação de equivalência dos resultados de segurança, assegurada pela aplicação de medidas eficazes de controlo da segurança no local de origem.*

2.5 Equipamento, investigação e desenvolvimento

2.5.1 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria promover a investigação e o desenvolvimento de novos equipamentos, processos e procedimentos de segurança que melhor satisfaçam os objetivos da segurança da aviação civil, devendo cooperar, nesta matéria, com outros Estados Contratantes.*

2.5.2 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria garantir que o desenvolvimento de novos equipamentos de segurança tem em consideração os princípios dos Fatores Humanos.*

Nota.— *Textos de orientação referentes aos princípios dos Fatores Humanos podem ser encontrados no manual Fatores Humanos nas Operações de Segurança da Aviação Civil (Doc 9808) e na Parte I, Capítulo 4, do Manual de Formação sobre Fatores Humanos (Doc 9683).*

2.5.3 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria empregar equipamento de segurança, quando apropriado, na medida operacional, técnica e financeiramente exequível, para alcançar os objetivos de segurança da aviação civil.*

CHAPTER 3. ORGANIZATION

3.1 National organization and appropriate authority

3.1.1 Each Contracting State shall establish and implement a written national civil aviation security programme to safeguard civil aviation operations against acts of unlawful interference, through regulations, practices and procedures which take into account the safety, regularity and efficiency of flights.

3.1.2 Each Contracting State shall designate and specify to ICAO an appropriate authority within its administration to be responsible for the development, implementation and maintenance of the national civil aviation security programme.

3.1.3 Each Contracting State shall keep under constant review the level of threat to civil aviation within its territory, and establish and implement policies and procedures to adjust relevant elements of its national civil aviation security programme accordingly, based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

Note.— Guidance material regarding threat assessment and risk management methodologies can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).

3.1.4 Each Contracting State shall require the appropriate authority to define and allocate tasks and coordinate activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.5 Each Contracting State shall establish a national aviation security committee or similar arrangements for the purpose of coordinating security activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.6 Each Contracting State shall require the appropriate authority to ensure the development and implementation of a national training programme for personnel of all entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme. This training programme shall be designed to ensure the effectiveness of the national civil aviation security programme.

3.1.7 From 1 July 2013, each Contracting State shall ensure the development and implementation of training programmes and an instructor certification system in accordance with the national civil aviation security programme.

3.1.8 Each Contracting State shall ensure that the appropriate authority arranges for the supporting resources and facilities required by the aviation security services to be available at each airport serving civil aviation.

3.1.9 Each Contracting State shall make available to its airport and aircraft operators and air traffic service providers operating in its territory and other entities concerned, a written version of the appropriate parts of its national civil aviation security programme and/or relevant information or guidelines enabling them to meet the requirements of the national civil aviation security programme.

3.1.10 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that personnel of all entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme and those authorized to have unescorted access to airside areas receive periodic security awareness training.*

3.2 Airport operations

3.2.1 Each Contracting State shall require each airport serving civil aviation to establish, implement and maintain a written airport security programme appropriate to meet the requirements of the national civil aviation security programme.

3.2.2 Each Contracting State shall ensure that an authority at each airport serving civil aviation is responsible for coordinating the implementation of security controls.

ANAC-FALSEC

CAPÍTULO 3. ORGANIZAÇÃO

3.1 Organização nacional e autoridade competente

3.1.1 Cada Estado Contratante estabelece e implementa, por escrito, um programa nacional de segurança da aviação civil para a proteção das operações de aviação civil contra atos de interferência ilícita, por meio de regulamentos, práticas e procedimentos em que, sejam tidos em consideração a segurança, regularidade e eficiência dos voos.

3.1.2 Cada Estado Contratante designa e especifica à OACI a autoridade competente, dentro da sua administração, a qual é responsável pelo desenvolvimento, implementação e manutenção do programa nacional de segurança da aviação civil.

3.1.3 Cada Estado Contratante avalia constantemente o nível de ameaça à aviação civil no seu território e estabelece e implementa políticas e procedimentos de modo a adequar os elementos relevantes do seu programa nacional de segurança da aviação civil, em conformidade, baseando-se numa avaliação de riscos efetuada pelas autoridades nacionais relevantes.

Nota.— Textos de orientação relativos à avaliação de ameaças e às metodologias para a gestão do risco podem ser consultados no Manual de Segurança da Aviação (Doc 8973 — Restrito).

3.1.4 Cada Estado Contratante solicita à autoridade competente que defina e, distribua tarefas e coordene as atividades entre os departamentos, agências e outros organismos do Estado, operadores aéreos e aeroportuários, fornecedores de serviço de tráfego aéreo e outras entidades envolvidas com ou responsáveis pela implementação de vários aspetos do programa nacional de segurança da aviação civil.

3.1.5 Cada Estado Contratante cria um Comité Nacional de Segurança da Aviação Civil ou adota disposições semelhantes com o objetivo de coordenar as atividades de segurança entre departamentos, agências e outros organismos do Estado, operadores aéreos e aeroportuários, fornecedores de serviço de tráfego aéreo e outras entidades envolvidas com ou, responsáveis pela implementação de vários aspetos do programa nacional de segurança da aviação civil.

3.1.6 Cada Estado Contratante exige que a autoridade competente assegure a criação e implementação de um programa nacional de formação, destinado ao pessoal de todas as entidades envolvidas com ou, responsáveis pela implementação dos vários aspetos do programa nacional de segurança da aviação civil. Este programa de formação é concebido para assegurar a eficácia do programa nacional de segurança da aviação civil.

3.1.7 A partir de 1 de julho de 2013, cada Estado Contratante assegura a criação e implementação de programas de formação e um sistema de certificação de formadores, em conformidade com o programa nacional de segurança da aviação civil.

3.1.8 Cada Estado Contratante assegura que a autoridade competente providencia as instalações e os recursos de apoio necessários aos serviços de segurança da aviação, em cada aeroporto que preste serviços à aviação civil.

3.1.9 Cada Estado Contratante coloca à disposição dos seus operadores aéreos e aeroportuários, fornecedores de serviço de tráfego aéreo que operam no seu território, e de outras entidades interessadas, uma versão escrita das partes relevantes do seu programa nacional de segurança da aviação civil e/ou informação relevante ou textos de orientação que melhor lhes permitam cumprir os requisitos do programa nacional de segurança da aviação civil.

3.1.10 Recomendação. - *Cada Estado Contratante deve assegurar que o pessoal de todas as entidades envolvidas com/ou responsáveis pela implementação de vários aspetos do programa nacional de segurança da aviação civil, e as pessoas autorizadas a ter acesso sem escolta às zonas do lado ar, recebem formação, periódica, de sensibilização de segurança da aviação civil.*

3.2 Operações aeroportuárias

3.2.1 Cada Estado Contratante determina que, cada aeroporto ao serviço da aviação civil estabeleça, implemente e mantenha, por escrito, um programa de segurança aeroportuária adequado ao cumprimento dos requisitos do programa nacional de segurança da aviação civil.

3.2.2 Cada Estado Contratante assegura que, em cada aeroporto que preste serviços à aviação civil, haja uma autoridade responsável pela coordenação da implementação de controlos de segurança.

ANAC - FALSEC

3.2.3 Each Contracting State shall ensure that an airport security committee at each airport serving civil aviation is established to assist the authority mentioned under 3.2.2 in its role of coordinating the implementation of security controls and procedures as specified in the airport security programme.

3.2.4 Each Contracting State shall ensure that airport design requirements, including architectural and infrastructure related requirements necessary for the implementation of the security measures in the national civil aviation security programme, are integrated into the design and construction of new facilities and alterations to existing facilities at airports.

3.3 Aircraft operators

3.3.1 Each Contracting State shall ensure that commercial air transport operators providing service from that State have established implemented and maintained a written operator security programme that meets the requirements of the national civil aviation security programme of that State.

3.3.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that each entity conducting general aviation operations, including corporate aviation operations, using aircraft with a maximum take-off mass greater than 5 700 kg, has established, implemented and maintained a written operator security programme that meets the requirements of the national civil aviation security programme of that State.*

3.3.3 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that each entity conducting aerial work operations has established, implemented and maintained a written operator security programme that meets the requirements of the national civil aviation security programme of that State. The programme shall contain operations features specific to the type of operations conducted.*

3.3.4 **Recommendation.**— *Each Contracting State should take into account the ICAO model as a basis for operators' or entities' security programmes under 3.3.1, 3.3.2 and 3.3.3.*

3.3.5 **Recommendation.**— *Each Contracting State should require operators providing service from that State and participating in code-sharing or other collaborative arrangements with other operators to notify the appropriate authority of the nature of these arrangements, including the identity of the other operators.*

3.4 Quality control

3.4.1 Each Contracting State shall ensure that the persons implementing security controls are subject to background checks and selection procedures.

3.4.2 Each Contracting State shall ensure that the persons implementing security controls possess all competencies required to perform their duties and are appropriately trained according to the requirements of the national civil aviation security programme and that appropriate records are maintained up to date. Relevant standards of performance shall be established and initial and periodic assessments shall be introduced to maintain those standards.

3.4.3 Each Contracting State shall ensure that the persons carrying out screening operations are certified according to the requirements of the national civil aviation security programme to ensure that performance standards are consistently and reliably achieved.

3.4.4 Each Contracting State shall require the appropriate authority to develop, implement and maintain a national civil aviation security quality control programme to determine compliance with and validate the effectiveness of its national civil aviation security programme.

3.4.5 Each Contracting State shall ensure that the implementation of security measures is regularly subjected to verification of compliance with the national civil aviation security programme. The priorities and frequency of monitoring shall be determined on the basis of risk assessment carried out by the relevant authorities.

3.4.6 Each Contracting State shall arrange for security audits, tests, surveys and inspections to be conducted on a regular basis, to verify compliance with the national civil aviation security programme and to provide for the rapid and effective rectification of any deficiencies.

3.2.3 Cada Estado Contratante assegura a criação de um Comité de Segurança Aeroportuário, em cada aeroporto ao serviço da aviação civil, para ajudar a autoridade mencionada no parágrafo 3.2.2 na sua atribuição de coordenar a implementação de controlos e procedimentos de segurança, conforme especificado no programa de segurança aeroportuária.

3.2.4 Cada Estado Contratante assegura que os requisitos da concepção dos aeroportos, incluindo os relativos a arquitectura e infra-estruturas necessários à implementação das medidas de segurança contidas no programa nacional de segurança da aviação civil, sejam integrados na concepção e construção de novas instalações e nas alterações àquelas já existentes.

3.3 Operadores de aeronaves

3.3.1 Cada Estado Contratante assegura que os operadores de transporte aéreo comercial, que prestam serviços a partir desse Estado, tenham estabelecido, implementado e mantido, por escrito, um programa de segurança do operador adequado ao cumprimento dos requisitos do programa nacional de segurança da aviação civil desse Estado.

3.3.2 Recomendação.— *Cada Estado Contratante deveria certificar-se que cada entidade que efectue operações de aviação geral, incluindo as operações de aviação corporativa, utilizando aeronaves com peso máximo à decolagem superior a 5700 kg, tenha estabelecido, implementado e mantido, por escrito, um programa de segurança do operador adequado ao cumprimento dos requisitos do programa nacional de segurança da aviação civil desse Estado.*

3.3.3 Recomendação.— *Cada Estado Contratante deveria certificar-se que cada entidade que efectue operações de trabalho aéreo tenha estabelecido, implementado e mantido, por escrito, um programa de segurança do operador, adequado ao cumprimento dos requisitos do programa nacional de segurança da aviação civil desse Estado. O referido programa contém características operacionais adequadas ao tipo de operações conduzidas.*

3.3.4 Recomendação.— *Cada Estado Contratante deveria considerar o modelo da OACI como base dos programas de segurança dos operadores ou das entidades referidos em 3.3.1, 3.3.2 e 3.3.3.*

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

3.4 Controlo de qualidade

3.4.1 Cada Estado Contratante garante que o pessoal que implementa os controlos de segurança seja submetido à verificação de antecedentes e procedimentos de selecção.

3.4.2 Cada Estado Contratante garante que o pessoal que implementa os controlos de segurança detenha as competências exigidas ao desempenho das suas funções e seja adequadamente treinado, em conformidade com os requisitos do programa nacional de segurança da aviação civil, e que os registos relevantes sejam mantidos atualizados. São estabelecidos padrões de desempenho relevantes e avaliações iniciais e periódicas que são introduzidas de modo a manter esses padrões.

3.4.3 Cada Estado Contratante garante que o pessoal responsável pela execução de rastreios de segurança seja credenciado de acordo com os requisitos do programa nacional de segurança da aviação civil, de modo a assegurar que os padrões de desempenho sejam atingidos de modo consistente e fiável.

3.4.4 Cada Estado Contratante requer à autoridade competente que desenvolva, implemente e mantenha um programa nacional de controlo de qualidade da segurança da aviação civil para determinar a conformidade com e validar a eficácia do seu programa nacional de segurança da aviação civil.

3.4.5 Cada Estado Contratante assegura que a implementação de medidas de segurança é regularmente sujeita a verificações de cumprimento do estabelecido no programa nacional de segurança da aviação civil. As prioridades e a frequência das ações de monitorização são determinadas, com base na avaliação de risco, efetuada pelas autoridades relevantes.

3.4.6 Cada Estado Contratante assegura a realização regular de auditorias, testes, verificações e inspeções de segurança, a fim de verificar o cumprimento das normas estabelecidas no programa nacional de segurança da aviação civil e providenciar a rápida e eficaz correcção de quaisquer deficiências.

3.4.7 Each Contracting State shall ensure that the management, setting of priorities and organization of the national civil aviation security quality control programme shall be undertaken independently from the entities and persons responsible for the implementation of the measures taken under the national civil aviation security programme. Each Contracting State shall also:

- a) ensure that the personnel carrying out security audits, tests, surveys and inspections are trained to appropriate standards for these tasks in accordance with the national civil aviation security programme;
- b) ensure that the personnel carrying out security audits, tests, surveys and inspections are afforded the necessary authority to obtain information to carry out these tasks and to enforce corrective actions;
- c) supplement the national civil aviation security quality control programme by establishing a confidential reporting system for analysing security information provided by sources such as passengers, crew and ground personnel; and
- d) establish a process to record and analyse the results of the national civil aviation security quality control programme, to contribute to the effective development and implementation of the national civil aviation security programme, including identifying the causes and patterns of non-compliance and verifying that corrective actions have been implemented and sustained.

3.4.8 Each Contracting State concerned with an act of unlawful interference shall require its appropriate authority to re-evaluate security controls and procedures and in a timely fashion take action necessary to remedy weaknesses so as to prevent recurrence. These actions shall be shared with ICAO.

3.4.9 Recommendation.— *Each Contracting State should ensure that each entity responsible for the implementation of relevant elements of the national civil aviation security programme periodically verifies that the implementation of security measures outsourced to external service providers is in compliance with the entity's security programme.*

3.5 Air traffic service providers

Each Contracting State shall require air traffic service providers operating in that State to establish and implement appropriate security provisions to meet the requirements of the national civil aviation security programme of that State.

3.4.7 Cada Estado Contratante assegura que a gestão, o estabelecimento de prioridades e a organização do programa nacional de controlo de qualidade da segurança da aviação civil são implementados independentemente das entidades e pessoas responsáveis pela implementação das medidas previstas no programa nacional de segurança da aviação civil. Cada Estado Contratante também:

- a) assegura que o pessoal que efetua auditorias, verificações, inspeções e testes de segurança possui a formação adequada para efectuar estas tarefas, de acordo com os padrões estabelecidos no programa nacional de segurança da aviação civil;
- b) assegura que ao pessoal que efetua auditorias, verificações, inspeções e testes de segurança é concedida a necessária autoridade para obter informação para execução destas tarefas e para mandar proceder a ações corretivas;
- c) complementa o programa nacional de controlo de qualidade da segurança da aviação civil pelo estabelecimento de um sistema de reporte confidencial para análise de informações de segurança, provenientes de fontes como passageiros, tripulações e pessoal de terra; e
- d) estabelece um processo de registo e análise dos resultados do programa nacional de controlo de qualidade da segurança da aviação civil, contribuindo para o desenvolvimento e implementação eficaz do programa nacional de segurança da aviação civil, incluindo a identificação das causas e os padrões de não cumprimento e a verificação de que ações corretivas foram implementadas e mantidas.

3.4.8 Cada Estado Contratante afetado por um ato de interferência ilícita requer à sua autoridade competente que reavalie os controlos e os procedimentos de segurança e que, em tempo adequado, tome a ação necessária para sanar falhas e, assim, prevenir novas ocorrências. A OACI é informada sobre essas ações.

3.4.9 Recomendação. - *Cada Estado Contratante deve assegurar que, cada entidade responsável pela implementação dos elementos relevantes do programa nacional de segurança da aviação civil, verifica, periodicamente, que a implementação de medidas de segurança, contratada a prestadores de serviços externos, está em conformidade com o programa de segurança da entidade.*

3.5 Fornecedores de serviço de tráfego aéreo

Cada Estado Contratante requer aos fornecedores de serviço de tráfego aéreo, que operam nesse Estado, que estabeleçam e implementem medidas de segurança adequadas para cumprimento do disposto no programa nacional de segurança da aviação civil desse Estado.

CHAPTER 4. PREVENTIVE SECURITY MEASURES

4.1 Objective

4.1.1 Each Contracting State shall establish measures to prevent weapons, explosives or any other dangerous devices, articles or substances, which may be used to commit an act of unlawful interference, the carriage or bearing of which is not authorized, from being introduced, by any means whatsoever, on board an aircraft engaged in civil aviation.

4.1.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should promote the use of random and unpredictable security measures. Unpredictability could contribute to the deterrent effect of security measures.*

4.2 Measures relating to access control

4.2.1 Each Contracting State shall ensure that the access to airside areas at airports serving civil aviation is controlled in order to prevent unauthorized entry.

4.2.2 Each Contracting State shall ensure that security restricted areas are established at each airport serving civil aviation designated by the State based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.2.3 Each Contracting State shall ensure that identification systems are established in respect of persons and vehicles in order to prevent unauthorized access to airside areas and security restricted areas. Identity shall be verified at designated checkpoints before access is allowed to airside areas and security restricted areas.

4.2.4 Each Contracting State shall ensure that background checks are conducted on persons other than passengers granted unescorted access to security restricted areas of the airport prior to granting access to security restricted areas.

4.2.5 Each Contracting State shall ensure that the movement of persons and vehicles to and from the aircraft is supervised in security restricted areas in order to prevent unauthorized access to aircraft.

4.2.6 Each Contracting State shall ensure that persons other than passengers, together with items carried, being granted access to security restricted areas are screened; however, if the principle of 100 per cent screening cannot be accomplished, other security controls, including but not limited to proportional screening, randomness and unpredictability, shall be applied in accordance with a risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.2.7 Each Contracting State shall ensure that vehicles being granted access to security restricted areas, together with items contained within them, are subject to screening or other appropriate security controls in accordance with a risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.2.8 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that identity documents issued to aircraft crew members provide a harmonized and reliable international basis for recognition and validation of documentation to permit authorized access to airside and security restricted areas by conforming to the relevant specifications set forth in Doc 9303, Machine Readable Travel Documents.*

4.2.9 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that checks specified in 4.2.4 be reapplied on a regular basis to all persons granted unescorted access to security restricted areas.*

4.3 Measures relating to aircraft

4.3.1 Each Contracting State shall ensure that aircraft security checks of originating aircraft engaged in commercial air transport movements are performed or an aircraft security search is carried out. The determination of whether it is an aircraft security check or a search that is appropriate shall be based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

CAPÍTULO 4. MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURANÇA

4.1 Objetivo

4.1.1 Cada Estado Contratante adopta medidas para evitar que sejam introduzidos a bordo de uma aeronave em serviço da aviação civil, por qualquer meio, armas, explosivos ou outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas que possam ser utilizados para cometer atos de interferência ilícita e cujo transporte ou porte não estejam autorizados.

4.1.2 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria promover a utilização de medidas de segurança aleatórias e imprevistas. A imprevisibilidade poderá contribuir para o efeito dissuasor das medidas de segurança.*

4.2 Medidas relativas ao controlo de acessos

4.2.1 Cada Estado Contratante assegura que o acesso ao Lado Ar em aeroportos que sirvam a aviação civil é controlado, de modo a evitar a entrada não autorizada nessa área.

4.2.2 Cada Estado Contratante assegura o estabelecimento de áreas restritas de segurança em cada aeroporto que sirva a aviação civil, as quais são designadas pelo Estado, com base numa avaliação de riscos levada a cabo pelas autoridades nacionais relevantes.

4.2.3 Cada Estado Contratante assegura o estabelecimento de sistemas de identificação para pessoas e veículos, de modo a evitar a entrada não autorizada nas áreas do Lado Ar e nas áreas restritas de segurança. A identidade é verificada nos pontos de controlo de segurança, antes de ser permitido o acesso às áreas do Lado Ar e às áreas restritas de segurança.

4.2.4 Cada Estado Contratante assegura que sejam efetuadas verificações de antecedentes às pessoas que, para além dos passageiros, tenham acesso, sem escolta, às áreas restritas de segurança do aeroporto, antes de ser concedido acesso a essas áreas.

4.2.5 Cada Estado Contratante assegura que a circulação de pessoas e veículos de/para as aeronaves é monitorizada nas áreas restritas de segurança, a fim de impedir o acesso não autorizado às aeronaves.

4.2.6 Cada Estado Contratante assegura que pessoas, para além dos passageiros, juntamente com os bens transportados, às quais tenha sido concedido acesso a áreas restritas de segurança, sejam rastreadas; contudo, se o princípio de 100 por cento de rastreio não puder ser alcançado, outros controlos de segurança, incluindo mas não limitados a rastreio, aleatoriedade e imprevisibilidade proporcionais, são aplicados em conformidade com uma avaliação de risco efetuada pelas autoridades nacionais relevantes.

4.2.7 Cada Estado Contratante assegura que veículos aos quais foi concedido acesso a áreas restritas de segurança, juntamente com os bens neles contidos, sejam submetidos a rastreio ou outros controlos de segurança adequados em conformidade com uma avaliação de risco efetuada pelas autoridades nacionais relevantes.

4.2.8 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria assegurar que os documentos de identidade, emitidos aos membros da tripulação, fornecem uma base internacional, fiável e harmonizada, para reconhecimento e validação de documentação, a fim de permitir o acesso autorizado às áreas do Lado Ar e às áreas restritas de segurança, correspondendo às especificações relevantes constantes do Doc 9303 – Documentos de Viagem de Leitura Magnética (Machine Readable Travel Documents).*

4.2.9 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria assegurar que as verificações especificadas em 4.2.4 sejam reaplicadas, numa base regular, a todas as pessoas a quem foi concedido acesso sem escolta às áreas restritas de segurança.*

4.3 Medidas relativas às aeronaves

4.3.1 Cada Estado Contratante garante que sejam realizados controlos de segurança de aeronave a aeronaves que iniciem voos de transporte aéreo comercial ou que seja levada a cabo uma verificação de segurança de aeronave. O critério que determinará o que é mais apropriado efectuar, se um controlo ou uma verificação de segurança da aeronave, baseia-se numa avaliação de riscos de segurança efetuada pelas autoridades nacionais relevantes.

4.3.2 Each Contracting State shall ensure that measures are taken to ensure that any items left behind by passengers disembarking from transit flights are removed from the aircraft or otherwise dealt with appropriately before departure of an aircraft engaged in commercial flights.

4.3.3 Each Contracting State shall require its commercial air transport operators to take measures as appropriate to ensure that during flight unauthorized persons are prevented from entering the flight crew compartment.

Note.— Provisions for security of the flight crew compartment of aircraft engaged in commercial air transportation are contained in Annex 6, Part I, Chapter 13, Section 13.2.

4.3.4 Each Contracting State shall ensure that an aircraft subject to 4.3.1 is protected from unauthorized interference from the time the aircraft search or check has commenced until the aircraft departs.

4.3.5 Recommendation.— *Each Contracting State should ensure that security controls are established to prevent acts of unlawful interference with aircraft when they are not in security restricted areas.*

4.4 Measures relating to passengers and their cabin baggage

4.4.1 Each Contracting State shall establish measures to ensure that originating passengers of commercial air transport operations and their cabin baggage are screened prior to boarding an aircraft departing from a security restricted area.

4.4.2 Each Contracting State shall ensure that transfer passengers of commercial air transport operations and their cabin baggage are screened prior to boarding an aircraft, unless it has established a validation process and continuously implements procedures, in collaboration with the other Contracting State where appropriate, to ensure that such passengers and their cabin baggage have been screened to an appropriate level at the point of origin and subsequently protected from unauthorized interference from the point of screening at the originating airport to the departing aircraft at the transfer airport.

Note.— Guidance material on this issue can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).

4.4.3 Each Contracting State shall ensure that passengers and their cabin baggage which have been screened are protected from unauthorized interference from the point of screening until they board their aircraft. If mixing or contact does take place, the passengers concerned and their cabin baggage shall be re-screened before boarding an aircraft.

4.4.4 Each Contracting State shall establish at an airport measures for transit operations to protect transit passengers' cabin baggage from unauthorized interference and protect the integrity of the security of the airport of transit.

4.4.5 Recommendation.— *Each Contracting State should ensure that practices are established at airports and on board aircraft to assist in the identification and resolution of suspicious activity that may pose a threat to civil aviation.*

4.5 Measures relating to hold baggage

4.5.1 Each Contracting State shall establish measures to ensure that originating hold baggage is screened prior to being loaded onto an aircraft engaged in commercial air transport operations departing from a security restricted area.

4.5.2 Each Contracting State shall ensure that all hold baggage to be carried on a commercial aircraft is protected from unauthorized interference from the point it is screened or accepted into the care of the carrier, whichever is earlier, until departure of the aircraft on which it is to be carried. If the integrity of hold baggage is jeopardized, the hold baggage shall be re-screened before being placed on board an aircraft.

4.5.3 Each Contracting State shall ensure that commercial air transport operators do not transport the baggage of passengers who are not on board the aircraft unless that baggage is identified as unaccompanied and subjected to additional screening.

4.3.2 Cada Estado Contratante assegura que sejam adotadas medidas para garantir que quaisquer itens deixados por passageiros a desembarcar de voos em trânsito sejam removidos da aeronave ou, caso contrário, sejam tratados devidamente antes da saída de uma aeronave que efectue voos comerciais.

4.3.3 Cada Estado Contratante requer aos seus operadores de transporte aéreo comercial a adoção de medidas adequadas para assegurar que, durante o voo, pessoas não autorizadas sejam impedidas de entrar no *cockpit* (cabina de pilotagem ou da tripulação de voo).

Nota – As disposições para segurança do cockpit (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo) de uma aeronave, que efectue transporte aéreo comercial, encontram-se no Anexo 6, Parte I, Capítulo 13, Secção 13.2.

4.3.4 Cada Estado Contratante assegura que uma aeronave sujeita ao descrito em 4.3.1 seja protegida de qualquer interferência não autorizada, desde o início da verificação ou controlo de segurança à aeronave até à partida desta.

4.3.5 Recomendação.— *Cada Estado Contratante deveria assegurar que sejam estabelecidos controlos de segurança para impedir atos de interferência ilícita com aeronaves, quando estas não estejam dentro das áreas restritas de segurança.*

4.4 Medidas relativas aos passageiros e respetiva bagagem de cabina

4.4.1 Cada Estado Contratante adopta medidas para garantir que passageiros de operações de transporte aéreo comercial, e respetiva bagagem de cabina, sejam rastreados antes do embarque numa aeronave que parta de uma área restrita de segurança.

4.4.2 Cada Estado Contratante assegura que passageiros em transferência de operações de transporte aéreo comercial, assim como a sua bagagem de cabina, sejam rastreados antes do embarque numa aeronave, excepto se o Estado tiver estabelecido um processo de validação e uma implementação contínua de procedimentos, em colaboração com o outro Estado Contratante, quando aplicável, de forma a assegurar que aqueles passageiros e a respetiva bagagem de cabina foram rastreados a um nível adequado no ponto de origem do voo e subsequentemente protegidos de qualquer interferência não autorizada, desde o ponto de controlo de segurança, no aeroporto de origem, até ao embarque na aeronave de partida, no aeroporto de transferência.

Nota.— Textos de orientação nesta matéria podem ser encontrados no Manual de Segurança da Aviação (Doc 8973 – Restrito).

4.4.3 Cada Estado Contratante assegura que passageiros e respetiva bagagem de cabina, que foram rastreados, sejam protegidos de interferência não autorizada desde o ponto de rastreio até ao embarque na aeronave. Caso ocorra mistura ou contato, os passageiros em questão e a sua bagagem de cabina são novamente rastreados antes do embarque na aeronave.

4.4.4 Cada Estado Contratante adota medidas nos aeroportos, para as operações de trânsito, de modo a proteger a bagagem de cabina dos passageiros em trânsito de interferência não autorizada, protegendo a integridade da segurança do aeroporto de trânsito.

4.4.5 Recomendação.— *Cada Estado Contratante deveria assegurar que sejam estabelecidas práticas nos aeroportos e a bordo das aeronaves para auxiliar na identificação e resolução de atividades suspeitas que possam colocar uma ameaça à aviação civil.*

4.5 Medidas relativas à bagagem de porão

4.5.1 Cada Estado Contratante adopta medidas para garantir que a bagagem de porão despachada seja submetida a rastreio, antes de ser colocada a bordo de uma aeronave, destinada a operações de transporte aéreo comercial, partindo de uma área restrita de segurança.

4.5.2 Cada Estado Contratante garante que toda a bagagem de porão a transportar em aeronaves comerciais seja protegida de interferência não autorizada, desde o ponto de rastreio ou de aceitação pela transportadora, conforme o que ocorrer primeiro, até à partida da aeronave onde será transportada. Se a integridade da bagagem de porão for colocada em risco, esta terá de ser novamente rastreada antes de ser colocada a bordo da aeronave.

4.5.3 Cada Estado Contratante garante que os operadores de transporte aéreo comercial não transportam a bagagem de passageiros que não estejam a bordo da aeronave, salvo se a bagagem for identificada como não acompanhada e submetida a rastreio adequado.

4.5.4 Each Contracting State shall ensure that transfer hold baggage is screened prior to being loaded onto an aircraft engaged in commercial air transport operations, unless it has established a validation process and continuously implements procedures, in collaboration with the other Contracting State where appropriate, to ensure that such hold baggage has been screened at the point of origin and subsequently protected from unauthorized interference from the originating airport to the departing aircraft at the transfer airport.

Note.— Guidance material on this issue can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).

4.5.5 Each Contracting State shall ensure that aircraft commercial air transport operators transport only items of hold baggage which have been individually identified as accompanied or unaccompanied, screened to the appropriate standard and accepted for carriage on that flight by the air carrier. All such baggage should be recorded as meeting these criteria and authorized for carriage on that flight.

4.5.6 **Recommendation.**— *Each Contracting State should establish procedures to deal with unidentified baggage in accordance with a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.*

4.6 Measures relating to cargo, mail and other goods

4.6.1 Each Contracting State shall ensure that security controls, including screening where practicable, are applied to cargo and mail, prior to their being loaded onto an aircraft engaged in passenger commercial air transport operations.

4.6.2 Each Contracting State shall establish a supply chain security process, which includes the approval of regulated agents and/or known consignors, if such entities are involved in implementing screening or other security controls of cargo and mail.

4.6.3 Each Contracting State shall ensure that cargo and mail to be carried on a passenger commercial aircraft are protected from unauthorized interference from the point screening or other security controls are applied until departure of the aircraft.

4.6.4 Each Contracting State shall ensure that operators do not accept cargo or mail for carriage on an aircraft engaged in passenger commercial air transport operations unless the application of screening or security controls is confirmed and accounted for by a regulated agent, or such consignments are subjected to screening. Consignments which cannot be confirmed and accounted for by a regulated agent are to be subjected to screening.

4.6.5 Each Contracting State shall ensure that catering, stores and supplies intended for carriage on passenger commercial flights are subjected to appropriate security controls and thereafter protected until loaded onto the aircraft.

4.6.6 Each Contracting State shall ensure that merchandise and supplies introduced into security restricted areas are subject to appropriate security controls, which may include screening.

4.6.7 Each Contracting State shall ensure that security controls to be applied to cargo and mail for transportation on all-cargo aircraft are determined on the basis of a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.6.8 Each Contracting State shall ensure that transfer cargo and mail has been subjected to appropriate security control prior to being loaded on an aircraft engaged in commercial air transport operations departing from its territory.

4.6.9 Each Contracting State should establish appropriate mechanisms to confirm that transfer cargo and mail entering its territory has been subjected to appropriate security controls.

4.6.10 Each Contracting State shall ensure that, where screening of cargo and mail is conducted, screening is carried out using an appropriate method or methods, taking into account the nature of the consignment.

4.6.11 **Recommendation.**— *Each Contracting State should establish appropriate mechanisms to confirm that transfer cargo and mail entering its territory has been subjected to appropriate security controls.*

Note.— Guidance material on this issue can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).

4.7 Measures relating to special categories of passengers

4.7.1 Each Contracting State shall develop requirements for air carriers for the carriage of potentially disruptive passengers who are obliged to travel because they have been the subject of judicial or administrative proceedings.

Note.— Guidance material on this issue can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).

4.7.2 Each Contracting State shall ensure that operators providing service from that State include in their security programmes, measures and procedures to ensure safety on board their aircraft when passengers are to be carried who are obliged to travel because they have been the subject of judicial or administrative proceedings.

ANAC - FALSE

4.5.4 Cada Estado Contratante assegura que, a bagagem de porão em transferência seja rastreada antes de ser embarcada numa aeronave de transporte aéreo comercial, excepto se tiver estabelecido um processo de validação e continuamente implemente procedimentos, em colaboração com o outro Estado Contratante, quando aplicável, de forma a garantir que aquela bagagem de porão foi sujeita a rastreio no ponto de origem do voo e subsequentemente protegida de qualquer interferência não autorizada, desde o ponto de rastreio no aeroporto de origem até à partida da aeronave no aeroporto de transferência.

Nota.— Textos de orientação nesta matéria podem ser encontrados no Manual de Segurança da Aviação (Doc 8973 – Restrito).

4.5.5 Cada Estado Contratante assegura que, os operadores de transporte aéreo comercial transportam apenas artigos de bagagem de porão que tenham sido individualmente identificados como acompanhados ou não, rastreados ao nível apropriado e aceites, pelo operador aéreo, para transporte no voo em causa. Toda aquela bagagem é registada como tendo cumprido estes critérios e estando autorizada a embarcar naquele voo.

4.5.6 Recomendação.— *Cada Estado Contratante deveria estabelecer procedimentos para lidar com a bagagem não identificada, em conformidade com uma avaliação de riscos de segurança efetuada pelas autoridades nacionais relevantes.*

4.6 Medidas relativas à carga, correio e outras mercadorias

4.6.1 Cada Estado Contratante assegura que, sejam aplicados à carga e ao correio controlos de segurança adequados, incluindo rastreio quando exequível, antes de serem embarcados numa aeronave destinada a operações de transporte aéreo comercial de passageiros.

4.6.2 Cada Estado Contratante estabelece um processo de fornecimento em cadeia seguro que inclua a aprovação de agentes reconhecidos e/ou expedidores conhecidos, se tais entidades estiverem envolvidas na implementação de rastreio ou outros controlos de segurança de carga e de correio.

4.6.3 Cada Estado Contratante assegura que, a carga e o correio, a transportar em aeronave comercial de passageiros, sejam protegidos de interferência não autorizada desde o ponto onde o rastreio ou outros controlos de segurança são aplicados até à partida da aeronave.

4.6.4 Cada Estado Contratante assegura que os operadores não aceitam carga ou correio para transporte numa aeronave afecta a operações de transporte aéreo comercial de passageiros a menos que a aplicação de rastreio ou outros controlos de segurança seja confirmada e assegurada por um agente reconhecido, ou que tais remessas sejam submetidas a rastreio. Remessas que não possam ser confirmadas e asseguradas por um agente reconhecido serão submetidas a rastreio.

4.6.5 Cada Estado Contratante garante que, as provisões e abastecimentos de bordo para transporte em voos comerciais de passageiros sejam submetidos a controlos de segurança apropriados e posteriormente protegidos de interferência não autorizada até serem carregados para a aeronave.

4.6.6 Cada Estado Contratante assegura que, mercadorias e provisões introduzidas em áreas restritas de segurança sejam submetidas a controlos de segurança adequados, que poderão incluir rastreio.

4.6.7 Cada Estado Contratante garante que, os controlos de segurança a aplicar à carga e ao correio para transporte em aeronaves de carga sejam determinados com base numa avaliação de riscos de segurança levada a cabo pelas autoridades nacionais relevantes.

4.6.8 Cada Estado Contratante deve assegurar que a carga e correio em transferência tenham sido submetidos a controlos de segurança apropriados antes de serem carregados numa aeronave, envolvida em operações de transporte aéreo comercial que saia do seu território.

4.6.9 Cada Estado Contratante deve estabelecer mecanismos adequados para confirmar que a carga e correio em transferência, ao entrar no seu território, tenham sido submetidos a controlos de segurança apropriados.

4.6.10 Cada Estado Contratante deve assegurar que, quando o rastreio de carga e correio é efetuado, o mesmo é realizado utilizando um método ou métodos adequados, tendo em conta a natureza da remessa.

4.6.11 Recomendação.— *Estado Cada contratante deve estabelecer mecanismos adequados para confirmar que a carga e correio em transferência no seu território tenham sido submetidos a controlos de segurança apropriados.*

Nota.- O material de suporte sobre esta matéria pode ser encontrado no Manual de Segurança da Aviação Civil (Doc 8973 - Restrito).

4.7 Medidas relativas a categorias especiais de passageiros

4.7.1 Cada Estado Contratante desenvolve requisitos, destinados às transportadoras aéreas, para o transporte de passageiros potencialmente desordeiros, que sejam obrigados a viajar por estarem sujeitos a processos judiciais ou administrativos.

Nota.— Textos de orientação nesta matéria podem ser encontrados no Manual de Segurança da Aviação (Doc 8973 – Restrito).

4.7.2 Cada Estado Contratante assegura que os operadores que prestam serviços a partir daquele Estado incluem, nos seus programas de segurança, medidas e procedimentos que garantam a segurança a bordo das suas aeronaves quando têm de transportar passageiros que viajam sob coação, por estarem sujeitos a processos judiciais ou administrativos.

4.7.3 Each Contracting State shall ensure that the aircraft operator and the pilot-in-command are informed when passengers are obliged to travel because they have been the subject of judicial or administrative proceedings, in order that appropriate security controls can be applied.

4.7.4 Each Contracting State shall ensure that the carriage of weapons on board aircraft, by law enforcement officers and other authorized persons, acting in the performance of their duties, requires special authorization in accordance with the laws of the States involved.

4.7.5 Each Contracting State shall consider requests by any other State to allow the travel of armed personnel, including in-flight security officers, on board aircraft of operators of the requesting State. Only after agreement by all States involved shall such travel be allowed.

4.7.6 Each Contracting State shall ensure that the carriage of weapons in other cases is allowed only when an authorized and duly qualified person has determined that they are not loaded, if applicable, and then only if stowed in a place inaccessible to any person during flight time.

4.7.7 Each Contracting State that decides to deploy inflight security officers shall ensure that they are government personnel who are specially selected and trained, taking into account the safety and security aspects on board an aircraft and deployed according to the threat assessment of the competent authority. The deployment of such officers shall be coordinated with concerned States and kept strictly confidential.

4.7.8 Each Contracting State shall ensure that the pilot-in-command is notified as to the number of armed persons and their seat location.

4.8 Measures relating to the landside

4.8.1 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that security measures in landside areas are established to mitigate the risk of and to prevent possible acts of unlawful interference in accordance with national and local risk assessments carried out by the relevant authorities.*

4.8.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure coordination of landside security measures between relevant departments, agencies, other organizations of the State, and other entities, and identify appropriate responsibilities in its national civil aviation security programme.*

4.9 Measures relating to cyber threats

4.9.1 **Recommendation.**— *Each Contracting State should, in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national authorities, ensure that measures are developed in order to protect critical information and communications technology systems used for civil aviation purposes from interference that may jeopardize the safety of civil aviation.*

4.9.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should encourage entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme to identify their critical information and communications technology systems, including threats and vulnerabilities thereto, and develop protective measures to include, inter alia, security by design, supply chain security, network separation, and remote access control, as appropriate.*

4.7.3 Cada Estado Contratante garante que, o operador da aeronave e o comandante sejam informados quando passageiros viajem sob coação, por estarem sujeitos a processos judiciais ou administrativos, para que possam ser aplicados os controles de segurança apropriados.

4.7.4 Cada Estado Contratante garante 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, exige autorização especial de acordo com a legislação dos Estados envolvidos.

4.7.5 Cada Estado Contratante considera solicitações por outro Estado para autorização de viagem de pessoal armado, incluindo oficiais de segurança a bordo (*in-flight security officers*), a bordo de aeronaves dos operadores do Estado solicitante. Tais viagens só serão permitidas após a concordância de todos os Estados envolvidos.

4.7.6 Cada Estado Contratante garante que, o transporte de armas noutros casos é permitido apenas quando uma pessoa autorizada e devidamente qualificada para tal tenha determinado que as armas não estão carregadas, se tal for aplicável, e somente quando armazenadas num local inacessível a qualquer pessoa durante o tempo de voo.

4.7.7 Cada Estado Contratante que, decida empregar oficiais de segurança a bordo assegura que esse pessoal pertence ao Governo e que é especialmente seleccionado e treinado, tendo em consideração os aspetos de segurança (*safety* e *security*) a bordo de uma aeronave e empregues de acordo com uma avaliação do nível de ameaça por parte da autoridade competente. O emprego desses oficiais é coordenado com os Estados envolvidos e mantido estritamente confidencial.

4.7.8 Cada Estado Contratante garante a notificação do comandante a respeito do número de pessoas armadas e a localização dos seus assentos a bordo.

4.8 As medidas relativas ao Lado Terra

4.8.1 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deve assegurar que as medidas de segurança em áreas do lado terra são criadas para mitigar o risco e para prevenir possíveis atos de interferência ilícita, de acordo com as avaliações nacionais e locais de risco, efetuadas pelas autoridades competentes.*

4.8.2 **Recomendação.** – *Cada Estado Contratante deve assegurar a coordenação das medidas de segurança no lado terra entre os departamentos relevantes, agências e outras organizações do Estado, e outras entidades, e identificar responsabilidades adequadas no seu programa nacional de segurança da aviação civil.*

4.9 As medidas relativas às ciberameaças

4.9.1 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deve, de acordo com a avaliação de risco efetuada pelas suas autoridades nacionais competentes, assegurar que são desenvolvidas medidas para proteger informação e tecnologia de comunicações críticas, utilizadas para fins de aviação civil, de atos de interferência que possam comprometer a segurança da aviação civil.*

4.9.2 **Recomendação.** - *Cada Estado Contratante deve incentivar as entidades envolvidas, ou com responsabilidade pela implementação de medidas do programa nacional de segurança da aviação civil, para identificar a sua informação e sistemas de tecnologia de comunicação críticos, incluindo ameaças e vulnerabilidades dos mesmos, e desenvolver medidas de proteção que incluam a segurança por “design”, cadeia de abastecimento segura, separação de rede e controlo de acesso remoto, conforme o apropriado.*

CHAPTER 5. MANAGEMENT OF RESPONSE TO ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE

5.1 Prevention

5.1.1 Each Contracting State shall establish measures, when reliable information exists that an aircraft may be subjected to an act of unlawful interference, to safeguard the aircraft if it is still on the ground and to provide as much prior notification as possible of the arrival of such aircraft to relevant airport authorities and air traffic services of the States concerned if the aircraft has already departed.

5.1.2 Each Contracting State shall ensure, when reliable information exists that an aircraft may be subjected to an act of unlawful interference, that the aircraft is searched for concealed weapons, explosives or other dangerous devices, articles or substances. Prior notification of the search shall be provided to the operator concerned.

5.1.3 Each Contracting State shall ensure that arrangements are made to investigate, render safe and/or dispose of, if necessary, suspected dangerous devices or other potential hazards at airports.

5.1.4 Each Contracting State shall ensure that contingency plans are developed and resources made available to safeguard civil aviation against acts of unlawful interference. The contingency plans shall be tested on a regular basis.

5.1.5 Each Contracting State shall ensure that authorized and suitably trained personnel are readily available for deployment at its airports serving civil aviation to assist in dealing with suspected, or actual, cases of unlawful interference with civil aviation.

5.2 Response

5.2.1 Each Contracting State shall take appropriate measures for the safety of passengers and crew of an aircraft, which is subjected to an act of unlawful interference, while on the ground in the territory of the Contracting State, until their journey can be continued.

5.2.2 Each Contracting State responsible for providing air traffic services for an aircraft, which is the subject of an act of unlawful interference, shall collect all pertinent information on the flight of that aircraft and transmit that information to all other States responsible for the air traffic services units concerned, including those at the airport of known or presumed destination, so that timely and appropriate safeguarding action may be taken en route and at the aircraft's known, likely or possible destination.

5.2.3 Each Contracting State shall provide assistance to an aircraft subjected to an act of unlawful seizure, including the provision of navigation aids, air traffic services and permission to land as may be necessitated by the circumstances.

5.2.4 Each Contracting State shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. However, these measures need to recognize the grave hazard attending further flight. States shall also recognize the importance of consultations, wherever practicable, between the State where that aircraft has landed and the State of the Operator of the aircraft, and notification by the State where the aircraft has landed to the States of assumed or stated destination.

5.2.5 Each Contracting State in which an aircraft subjected to an act of unlawful interference has landed shall notify by the most expeditious means the State of Registry of the aircraft and the State of the Operator of the landing and shall similarly transmit by the most expeditious means all other relevant information to:

- a) the two above-mentioned States;
- b) each State whose citizens suffered fatalities or injuries;
- c) each State whose citizens were detained as hostages;
- d) each State whose citizens are known to be on board the aircraft; and
- e) the International Civil Aviation Organization.

CAPÍTULO 5. GESTÃO DA RESPOSTA A ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

5.1 Prevenção

5.1.1 Cada Estado Contratante adota medidas para proteger a aeronave, quando existir suspeita justificada de que esta possa ser objeto de um ato de interferência ilícita, se ainda estiver no solo, e para notificar, logo que possível, sobre a chegada de tal aeronave, as autoridades aeroportuárias relevantes e os serviços de tráfego aéreo dos Estados envolvidos, no caso de a aeronave já ter partido.

5.1.2 Cada Estado Contratante assegura que seja efetuada uma verificação da aeronave, quanto à eventual existência de armas ocultas, explosivos ou outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas, quando existir suspeita justificada de que possa ser objeto de um ato de interferência ilícita. Notificação prévia da verificação é facultada ao operador envolvido.

5.1.3 Cada Estado Contratante assegura que se adotem medidas para investigar, tornar seguro e/ou eliminar, caso necessário, dispositivos suspeitos de poderem causar perigo ou outros riscos potenciais nos aeroportos.

5.1.4 Cada Estado Contratante assegura que sejam desenvolvidos planos de contingência e disponibilizados recursos para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Os planos de contingência são testados regularmente.

5.1.5 Cada Estado Contratante assegura que os seus aeroportos, ao serviço da aviação civil, dispõem de pessoal autorizado e adequadamente treinado para auxiliar na abordagem de situações suspeitas ou reais de casos de interferência ilícita na aviação civil.

5.2 Resposta

5.2.1 Cada Estado Contratante adota medidas apropriadas para garantir a segurança dos passageiros e tripulantes de uma aeronave que tenha sido objeto de um ato de interferência ilícita, enquanto a aeronave se encontra no solo do território desse Estado Contratante, até ao momento em que possam prosseguir viagem.

5.2.2 Cada Estado Contratante encarregado de prestar serviços de tráfego aéreo a uma aeronave que tenha sido objeto de um ato de interferência ilícita junta toda a informação pertinente sobre o voo da referida aeronave, transmitindo-a a todos os outros Estados responsáveis pelos órgãos dos serviços de tráfego aéreo envolvidos, incluindo aqueles do aeroporto de destino conhecido ou suposto, de modo a que sejam tomadas providências adequadas e oportunas em rota e nos pontos de destino conhecidos, prováveis ou possíveis da aeronave.

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

5.2.4 Cada Estado Contratante adota as medidas que considerar viáveis para assegurar que uma aeronave objeto de um ato de apoderamento ilícito ou sequestro, que tenha aterrado no seu território, seja mantida no solo, a menos que a sua partida seja justificada pela necessidade imperiosa de proteger vidas humanas. No entanto, é necessário que estas medidas reconheçam o grave risco que advém de prosseguir o voo. Os Estados reconhecem também a importância da realização de consultas, quando possível, entre o Estado onde a aeronave tenha aterrado e o Estado do operador da referida aeronave, e a notificação, pelo Estado onde tenha aterrado a aeronave, aos Estados de destino suposto ou declarado.

5.2.5 Cada Estado Contratante, em cujo território tenha aterrado uma aeronave objeto de um ato de interferência ilícita, notifica a referida aterragem, pelo meio mais expedito, ao Estado de matrícula da aeronave e ao Estado do operador, e igualmente transmite, da forma mais expedita, todas as outras informações relevantes 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 cujos cidadãos se tenha conhecimento de estarem a bordo da aeronave; e
- e) Organização de Aviação Civil Internacional.

5.2.6 Recommendation.— *Each Contracting State should ensure that information received as a consequence of action taken in accordance with 5.2.2 is distributed locally to the air traffic services units concerned, the appropriate airport administrations, the operator and others concerned as soon as practicable.*

5.2.7 Recommendation.— *Each Contracting State should cooperate with other States for the purpose of providing a joint response in connection with an act of unlawful interference. When taking measures in their territory to free passengers and crew members of an aircraft subjected to an act of unlawful interference, each Contracting State should use, as necessary, the experience and capability of the State of the Operator, the State of manufacture and the State of Registry of that aircraft.*

5.3 Exchange of information and reporting

5.3.1 Each Contracting State concerned with an act of unlawful interference shall provide ICAO with all pertinent information concerning the security aspects of the act of unlawful interference as soon as practicable after the act is resolved.

5.3.2 Recommendation.— *Each Contracting State should exchange information with other Contracting States as considered appropriate on the management of response to an act of unlawful interference, at the same time supplying such information to ICAO.*

5.2.6 Recomendação.— *Cada Estado Contratante deveria assegurar que informação recebida, como consequência de medidas tomadas de acordo com 5.2.2, seja distribuída localmente aos órgãos dos serviços de tráfego aéreo envolvidos, às administrações aeroportuárias apropriadas, ao operador aéreo e a outras entidades relevantes, logo que possível.*

5.2.7 Recomendação.— *Cada Estado Contratante deveria cooperar com outros Estados com o propósito de oferecer uma resposta conjunta, em relação a um ato de interferência ilícita. Ao tomar medidas no seu território, para libertar passageiros e membros da tripulação de uma aeronave objeto de um ato de interferência ilícita, cada Estado Contratante deveria utilizar, conforme necessário, 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 informação e reporte

5.3.1 Cada Estado Contratante afetado por um ato de interferência ilícita presta à OACI toda a informação relevante, sobre os aspetos de segurança relativos ao ato de interferência ilícita, logo que possível após a resolução deste.

5.3.2 Recomendação.— *Cada Estado Contratante deveria trocar com outros Estados a informação que considerar conveniente sobre a gestão da resposta a um ato de interferência ilícita, fornecendo, ao mesmo tempo, a referida informação à OACI.*

ATTACHMENT TO ANNEX 17

EXTRACTS FROM ANNEX 2 — RULES OF THE AIR

CHAPTER 3. GENERAL RULES

.....

3.7 Unlawful interference

3.7.1 An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to notify the appropriate ATS unit of this fact, any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimize conflict with other aircraft.

Note 1.— Responsibility of ATS units in situations of unlawful interference is contained in Annex 11.

Note 2.— Guidance material for use when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact is contained in Attachment B to this Annex.

Note 3.— Action to be taken by SSR-, ADS-B- and ADS-C-equipped aircraft which are being subjected to unlawful interference is contained in Annex 11, the PANS-ATM (Doc 4444) and the PANS-OPS (Doc 8168).

Note 4.— Action to be taken by CPDLC-equipped aircraft which are being subjected to unlawful interference is contained in Annex 11, the PANS-ATM (Doc 4444), and guidance material on the subject is contained in the Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (Doc 9694).

.....

ATTACHMENT B. UNLAWFUL INTERFERENCE

1. General

The following procedures are intended as guidance for use by aircraft when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact.

2. Procedures

2.1 If the pilot-in-command cannot proceed to an aerodrome in accordance with the rules in Chapter 3, 3.7.2, he/she should attempt to continue flying on the assigned track and at the assigned cruising level at least until able to notify an ATS unit or until within radar or ADS-B coverage.

2.2 When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must depart from its assigned track or its assigned cruising level without being able to make radiotelephony contact with ATS, the pilot-in-command should, whenever possible:

- a) attempt to broadcast warnings on the VHF channel in use or the VHF emergency frequency, and other appropriate channels, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise. Other equipment such as on-board transponders and data links should also be used when it is advantageous to do so and circumstances permit; and
- b) proceed in accordance with applicable special procedures for in-flight contingencies, where such procedures have been established and promulgated in the *Regional Supplementary Procedures* (Doc 7030); or
- c) if no applicable regional procedures have been established, proceed at a level which differs from the cruising levels normally used for IFR flight by:
 - 1) 150 m (500 ft) in an area where a vertical separation minimum of 300 m (1 000 ft) is applied; or
 - 2) 300 m (1 000 ft) in an area where a vertical separation minimum of 600 m (2 000 ft) is applied.

Note.— Action to be taken by an aircraft which is intercepted while being subject to an act of unlawful interference is prescribed in 3.8 of this Annex.

SUPLEMENTO AO ANEXO 17

EXTRATOS DO ANEXO 2 — REGRAS DO AR

CAPÍTULO 3. REGRAS GERAIS

.....

3.7 Interferência ilícita

3.7.1 Uma aeronave que esteja a ser objeto de qualquer ato de interferência ilícita faz diligências para notificar este fato ao órgão ATS relevante, assim como de qualquer 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 que dê prioridade à aeronave e reduza ao mínimo os conflitos de tráfego que possam surgir com outras aeronaves.

Nota1. — A responsabilidade dos órgãos ATS, em casos de interferência ilícita, está contida no Anexo 11.

Nota 2.— No Suplemento 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, no PANS-ATM (Doc 4444) e no PANS-OPS (Doc 8168), estão indicadas as medidas que devem tomar as aeronaves equipadas com SSR, ADS-B e ADS-C que estejam a ser objeto de atos de interferência ilícita.

Nota 4.— No Anexo 11 e no PANS-ATM (Doc 4444), indicam-se as medidas que devem tomar as aeronaves equipadas com CPDLC que estejam a ser objeto de atos de interferência ilícita; no Manual de Aplicações de Conexão de Dados do Serviço de Tráfego Aéreo (Doc 9694) constam textos de orientação sobre esta matéria.

SUPLEMENTO B. INTERFERÊNCIA ILÍCITA

1. Generalidades

Os seguintes procedimentos destinam-se a servir de orientação para uso pelas aeronaves que forem objeto de interferência ilícita e quando estas não possam notificar tal fato a um órgão ATS.

2. Procedimentos

2.1 Se o comandante (*pilot-in-command*) não puder dirigir-se para um aeródromo, em conformidade com as regras estipuladas no Capítulo 3, ponto 3.7.2, ele/ela deveria tentar prosseguir o voo na rota determinada e no nível de cruzeiro determinado pelo menos até conseguir notificar um órgão ATS ou até se encontrar dentro da cobertura de radar ou ADS-B.

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 rádio telefónico com o ATS, o comandante deveria, dentro do possível:

a) tentar radiodifundir advertências no canal VHF em uso ou na frequência de emergência VHF, e noutros canais apropriados, a menos que a situação a bordo da aeronave obrigue a outro modo de proceder. Se for conveniente e se as circunstâncias o permitirem, também deveria recorrer a outro equipamento como, por exemplo, *transponders* de bordo e conexões de dados; e

b) prosseguir o voo, em conformidade com os procedimentos especiais aplicáveis a contingências em voo, quando os referidos procedimentos tiverem sido estabelecidos e promulgados em *Procedimentos Suplementares Regionais* (Doc 7030); ou

c) se não tiverem sido estabelecidos procedimentos regionais aplicáveis ao caso, prosseguir o voo num nível diferente dos níveis de cruzeiro utilizados normalmente em voos IFR, por:

1) 150 m (500 pés) numa área em que se aplica a separação vertical mínima de 300 m (1000 pés);

ou

2) 300 m (1000 pés) numa área em que se aplica a separação vertical mínima de 600 m (2000 pés).

Nota.— No parágrafo 3.8 do presente Anexo estão indicadas as medidas a tomar qualquer aeronave que seja intercetada, enquanto objeto de um ato de interferência ilícita.

CHAPTER 13. SECURITY*

13.1 Domestic commercial operations

Recommendation.— *International Standards and Recommended Practices set forth in this Chapter should be applied by all Contracting States also in case of domestic commercial operations (air services).*

13.2 Security of the flight crew compartment

13.2.1 In all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door, this door shall be capable of being locked, and means shall be provided by which cabin crew can discreetly notify the flight crew in the event of suspicious activity or security breaches in the cabin.

13.2.2 From 1 November 2003, all passenger-carrying aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60 shall be equipped with an approved flight crew compartment door that is designed to resist penetration by small arms fire and grenade shrapnel, and to resist forcible intrusions by unauthorized persons. This door shall be capable of being locked and unlocked from either pilot's station.

13.2.3 In all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door in accordance with 13.2.2:
a) this door shall be closed and locked from the time all external doors are closed following embarkation until any such door is opened for disembarkation, except when necessary to permit access and egress by authorized persons; and

b) means shall be provided for monitoring from either pilot's station the entire door area outside the flight crew compartment to identify persons requesting entry and to detect suspicious behaviour or potential threat.

13.2.4 **Recommendation.**— *All passenger-carrying aeroplanes should be equipped with an approved flight crew compartment door, where practicable, that is designed to resist penetration by small arms fire and grenade shrapnel, and to resist forcible intrusions by unauthorized persons. This door should be capable of being locked and unlocked from either pilot's station.*

13.2.5 **Recommendation.**— *In all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door in accordance with 13.2.4:*

a) *the door should be closed and locked from the time all external doors are closed following embarkation until any such door is opened for disembarkation, except when necessary to permit access and egress by authorized persons; and*

b) *means should be provided for monitoring from either pilot's station the entire door area outside the flight crew compartment to identify persons requesting entry and to detect suspicious behaviour or potential threat.*

13.3 Aeroplane search procedure checklist

An operator shall ensure that there is on board a checklist of the procedures to be followed in searching for a bomb in case of suspected sabotage and for inspecting aeroplanes for concealed weapons, explosives or other dangerous devices when a well-founded suspicion exists that the aeroplane may be the object of an act of unlawful interference. The checklist shall be supported by guidance on the appropriate course of action to be taken should a bomb or suspicious object be found and information on the least-risk bomb location specific to the aeroplane.

13.4 Training programmes

13.4.1 An operator shall establish and maintain an approved security training programme which ensures crew members act in the most appropriate manner to minimize the consequences of acts of unlawful interference. As a minimum, this programme shall include the following elements:

- a) determination of the seriousness of any occurrence;
- b) crew communication and coordination;

EXTRATOS DO ANEXO 6 — OPERAÇÃO DE AERONAVES
PARTE 1 — TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL — AVIÕES

CAPÍTULO 13. SEGURANÇA*

13.1 Operações comerciais domésticas

Recomendação.— *As Normas Internacionais e as Práticas Recomendadas constantes deste Capítulo deveriam ser aplicadas por todos os Estados Contratantes também no caso de operações comerciais domésticas (serviços aéreos).*

13.2 Segurança do compartimento da tripulação de voo

13.2.1 Em todos os aviões que disponham de uma porta de acesso ao *cockpit* (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo), esta pode ser trancada e a tripulação de cabina dispõe de meios que lhe permita notificar discretamente a tripulação de voo no caso de atividade suspeita ou de quebras de segurança na cabina de passageiros.

13.2.2 A partir de 1 de Novembro de 2003, todos os aviões de transporte de passageiros, cuja massa máxima à descolagem seja superior a 45 500 kg ou com uma capacidade superior a 60 lugares, estão equipados com uma porta aprovada de acesso ao *cockpit* (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo), concebida e feita para a resistir à penetração de projecteis disparados por armas de fogo pequenas e a fragmentos de granadas, assim como a intrusões forçadas de pessoas não autorizadas. Essa porta pode trancar-se e destrancar-se, a partir do lugar de qualquer dos pilotos.

13.2.3 Em todos os aviões equipados com uma porta de acesso ao *cockpit* (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo), em conformidade com 13.2.2, considera-se o seguinte:

- a) essa porta é fechada e trancada, a partir do momento em que são fechadas as portas exteriores, após o embarque, até que essas portas sejam abertas para o desembarque, excepto quando necessário para permitir o acesso e saída de pessoas autorizadas; e
- b) são disponibilizados os meios necessários para monitorizar, a partir do lugar de qualquer dos pilotos, toda a área da porta do lado de fora do *cockpit* (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo), de modo a identificar as pessoas que solicitam o acesso e detectar qualquer comportamento suspeito ou ameaça potencial.

13.2.4 **Recomendação.**— *Todos os aviões de passageiros deveriam estar equipados, quando possível, com uma porta aprovada para acesso ao cockpit (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo), concebida para a resistir à penetração de projecteis disparados por armas de fogo pequenas e a fragmentos de granadas, assim como a intrusões forçadas por pessoas não autorizadas. Esta porta pode trancar-se e destrancar-se a partir do lugar de qualquer dos pilotos.*

13.2.5 **Recomendação.**— *Em todos os aviões equipados com uma porta de acesso ao cockpit (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo) em conformidade com 13.2.4:*

- a) a porta deveria estar fechada e trancada desde o momento em que são fechadas as portas exteriores, após o embarque, até que essas portas sejam abertas para o desembarque, excepto quando necessário para permitir o acesso e saída de pessoas autorizadas; e
- b) deveriam ser disponibilizados os meios necessários para monitorizar, a partir do lugar de qualquer dos pilotos, toda a área da porta do lado de fora do *cockpit* (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo), de modo a identificar as pessoas que solicitam o acesso e detectar qualquer comportamento suspeito ou ameaça potencial.

13.3 Lista de verificação dos procedimentos de inspeção ao avião

Qualquer operador aéreo assegura que haja a bordo uma lista de verificação dos procedimentos a seguir aquando da busca de bombas em caso de suspeita de sabotagem e para inspeccionar as aeronaves quanto a armas ocultas, explosivos ou outros dispositivos perigosos, quando exista uma suspeita fundamentada de que a aeronave pode ser objeto de um ato de interferência ilícita. A lista de verificação é acompanhada de orientações sobre as medidas a adotar, no caso de ser encontrada uma bomba ou um objeto suspeito e de informações sobre o local de menor risco para colocar uma bomba, atendendo à especificidade de cada aeronave.

13.4 Programas de formação

13.4.1 Um operador aéreo estabelece e mantém um programa de formação em segurança aprovado, que permita aos membros da tripulação agir da forma mais adequada a fim de minimizar as consequências de atos de interferência ilícita. O referido programa contém, no mínimo, os seguintes elementos:

- a) determinação da gravidade de qualquer ocorrência;
- b) comunicação e coordenação entre a tripulação;

- c) appropriate self-defense responses;
- d) use of non-lethal protective devices assigned to crew members whose use is authorized by the State of the Operator;
- e) understanding of behaviour of terrorists so as to facilitate the ability of crew members to cope with hijacker behaviour and passenger responses;
- f) live situational training exercises regarding various threat conditions;
- g) flight crew compartment procedures to protect the aeroplane; and
- h) aeroplane search procedures and guidance on least-risk bomb locations where practicable.

13.4.2 An operator shall also establish and maintain a training programme to acquaint appropriate employees with preventive measures and techniques in relation to passengers, baggage, cargo, mail, equipment, stores and supplies intended for carriage on an aeroplane so that they contribute to the prevention of acts of sabotage or other forms of unlawful interference.

13.5 Reporting acts of unlawful interference

Following an act of unlawful interference, the pilot-in-command shall submit, without delay, a report of such an act to the designated local authority.

13.6 Miscellaneous

13.6.1 **Recommendation.**— *Specialized means of attenuating and directing the blast should be provided for use at the least-risk bomb location.*

13.6.2 **Recommendation.**— *Where an operator accepts the carriage of weapons removed from passengers, the aeroplane should have provision for stowing such weapons in a place so that they are inaccessible to any person during flight time.*

* In the context of this Chapter, the word “security” is used in the sense of prevention of illicit acts against civil aviation.

EXTRACTS FROM ANNEX 8 — AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT

PART III. LARGE AEROPLANES

PART IIIA. AEROPLANES OVER 5 700 KG FOR WHICH APPLICATION FOR CERTIFICATION WAS SUBMITTED ON OR AFTER 13 JUNE 1960, BUT BEFORE 2 MARCH 2004

CHAPTER 11. SECURITY

11.1 Aeroplanes used for domestic commercial operations

Recommendation.— *International Standards and Recommended Practices set forth in this chapter should be applied by all Contracting States for aeroplanes engaged in domestic commercial operations (air services).*

11.2 Least-risk bomb location

For aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60 and for which the application for certification was submitted on or after 12 March 2000, consideration shall be given during the design of the aeroplane to the provision of a least-risk bomb location so as to minimize the effects of a bomb on the aeroplane and its occupants.

- c) respostas de autodefesa adequadas;
- d) utilização, autorizada pelo Estado do operador, de dispositivos de proteção não letais atribuídos aos membros da tripulação;
- e) compreensão do comportamento de terroristas, de modo a facilitar a capacidade dos membros da tripulação em dar resposta ao comportamento dos sequestradores da aeronave e aos passageiros;
- f) exercícios de simulação real sobre várias situações de ameaça;
- g) procedimentos a efectuar no *cockpit* (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo), destinados a proteger a aeronave; e
- h) procedimentos de busca da aeronave e orientações sobre o local de menor risco para colocação de uma bomba, quando possível.

13.4.2 Um operador aéreo, também, estabelece e mantém um programa de formação para familiarizar o seu pessoal com as medidas e técnicas preventivas relativas a passageiros, bagagens, carga, correio, equipamento, peças de reposição e provisões que devam ser transportados numa aeronave, de maneira que o referido pessoal contribua para a prevenção de atos de sabotagem ou outras formas de interferência ilícita.

13.5 Notificação de atos de interferência ilícita

Após a ocorrência de um ato de interferência ilícita, o comandante apresenta, sem demora, um relatório sobre o referido ato à autoridade local designada.

13.6 Diversos

13.6.1 **Recomendação.**— *Deveriam ser providenciados meios especializados para atenuar e orientar o efeito da explosão, para utilização no local de menor risco para colocar uma bomba.*

13.6.2 **Recomendação.**— *Quando um operador aéreo aceitar o transporte de armas que tenham sido retiradas a passageiros, a aeronave deveria dispor de disposições para guardar tais armas num local tal que fiquem inacessíveis a qualquer pessoa durante o tempo de voo.*

* No contexto deste Capítulo, o termo “segurança” (*security*) é utilizado no sentido de prevenção de atos ilícitos contra a aviação civil.

EXTRATOS DO ANEXO 8 — AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVES

PARTE III. AVIÕES GRANDES

PARTE IIIA. AVIÕES ACIMA DOS 5 700 KG CUJO PEDIDO DE CERTIFICAÇÃO FOI SUBMETIDO EM OU DEPOIS DE 13 DE JUNHO DE 1960 MAS ANTES DE 2 DE MARÇO DE 2004

CAPÍTULO 11. SEGURANÇA

11.1 Aviões utilizados em operações comerciais domésticas

Recomendação.— *As Normas Internacionais e as Práticas Recomendadas constantes deste Capítulo deveriam ser aplicadas por todos os Estados Contratantes para aviões adstritos a operações comerciais domésticas (serviços aéreos).*

11.2 Localização de menor risco para bombas

Para aviões de massa máxima à descolagem certificada superior a 45 500 kg ou com uma capacidade superior a 60 passageiros e para os quais o pedido de certificação tenha sido submetido em ou após 12 de Março de 2000, considera-se, na concepção do avião, a provisão de uma localização de menor risco para bombas, de modo a minimizar os efeitos para o avião e seus ocupantes da existência de uma bomba a bordo.

11.3 Protection of the flight crew compartment

Recommendation.— *In all aeroplanes, which are required by Annex 6, Part I, Chapter 13 to have an approved flight crew compartment door, and for which an application for amending the Type Certificate to include a derivative type design is submitted to the appropriate national authority, consideration should be given to reinforcing the flight crew compartment bulkheads, floors and ceilings so as to resist penetration by small arms fire and grenade shrapnel and to resist forcible intrusions, if these areas are accessible in flight to passengers and cabin crew.*

Note.— *Standards and Recommended Practices concerning the requirements for the flight crew compartment door in all commercial passenger-carrying aeroplanes are contained in Annex 6, Part I, Chapter 13.*

11.4 Interior design

For aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60 and for which the application for certification was submitted on or after 12 March 2000, consideration shall be given to design features that will deter the easy concealment of weapons, explosives or other dangerous objects on board aircraft and that will facilitate search procedures for such objects.

PART IIIB. AEROPLANES OVER 5 700 KG FOR WHICH APPLICATION FOR CERTIFICATION WAS SUBMITTED ON OR AFTER 2 MARCH 2004

CHAPTER 10. SECURITY

.....

10.2 Least-risk bomb location

For aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60, consideration shall be given during the design of the aeroplane to the provision of a least-risk bomb location so as to minimize the effects of a bomb on the aeroplane and its occupants.

10.3 Protection of the flight crew compartment

10.3.1 In all aeroplanes, which are required by Annex 6, Part I, Chapter 13 to have an approved flight crew compartment door, and for which an application for the issue of a Type Certificate is first submitted to the appropriate national authority on or after 20 May 2006, the flight crew compartment bulkheads, floors and ceilings shall be designed to resist penetration by small arms fire and grenade shrapnel and to resist forcible intrusions, if these areas are accessible in flight to passengers and cabin crew.

10.3.2 **Recommendation.**— *In all aeroplanes, which are required by Annex 6, Part I, Chapter 13 to have an approved flight crew compartment door, and for which an application for amending the Type Certificate to include a derivative type design is submitted to the appropriate national authority on or after 20 May 2006, consideration should be given to reinforcing the flight crew compartment bulkheads, floors and ceilings so as to resist penetration by small arms fire and grenade shrapnel and to resist forcible intrusions, if these areas are accessible in flight to passengers and cabin crew.*

Note.— *Standards and Recommended Practices concerning the requirements for the flight crew compartment door in all commercial passenger-carrying aeroplanes are contained in Annex 6, Part I, Chapter 13.*

10.4 Interior design

For aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60, consideration shall be given to design features that will deter the easy concealment of weapons, explosives or other dangerous objects on board aircraft and that will facilitate search procedures for such objects.

11.3 Proteção do cockpit

Recomendação.— *Em todos os aviões que, de acordo com o Anexo 6, Parte I, Capítulo 13, devam possuir uma porta aprovada de acesso ao cockpit (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo) e para os quais é submetido, às autoridades nacionais adequadas, um pedido de alteração ao Certificado de Tipo, de modo a incluir uma concepção de tipo derivada, dever-se-ia considerar o reforço dos soalhos, anteparas e tectos do referido compartimento, de modo a resistir à penetração de fogo proveniente de armas de pequeno porte ou de estilhaços de granadas, assim como, à intrusão forçada se estas áreas forem acessíveis, durante o voo, a passageiros e a tripulantes de cabina.*

Nota.— *Normas e Práticas Recomendadas sobre os requisitos relativos à porta de acesso ao cockpit (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo), em todos os aviões comerciais de passageiros, estão contidas no Anexo 6, Parte I, Capítulo 13.*

11.4 Conceção do interior do avião

Para aviões com peso máximo à decolagem certificada superior a 45 500 kg ou com uma capacidade superior a 60 passageiros e para os quais, o pedido de certificação tenha sido submetido em ou após 12 de março de 2000, consideram-se, na concepção do avião, determinadas características que não só impeçam uma ocultação fácil, a bordo dessas aeronaves, de armas, explosivos ou outros objetos perigosos como, por outro lado, facilitem os procedimentos de busca de tais objetos.

PART IIIB. AVIÕES ACIMA DOS 5 700 KG CUJO PEDIDO DE CERTIFICAÇÃO FOI SUBMETIDO EM OU DEPOIS DE 2 DE MARÇO DE 2004

CAPÍTULO 10. SEGURANÇA

.....

10.2 Localização de menor risco para bombas

Para aviões com peso máximo à decolagem certificada superior a 45 500 kg ou com uma capacidade superior a 60 passageiros, considera-se, na concepção do avião, a provisão de uma localização de menor risco para bombas, de modo a minimizar os efeitos para o avião e seus ocupantes da existência de uma bomba a bordo.

10.3 Proteção do cockpit

10.3.1 Em todos os aviões que, de acordo com o Anexo 6, Parte I, Capítulo 13, devam possuir uma porta aprovada de acesso ao cockpit (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo) e para os quais é submetido, pela primeira vez, às autoridades nacionais adequadas, em ou após 20 de maio de 2006, um pedido de emissão de um Certificado de Tipo, os soalhos, as anteparas e os tectos do referido compartimento são concebidos de modo a resistir à penetração de fogo proveniente de armas de pequeno porte ou de estilhaços de granadas, assim como à intrusão forçada, se estas áreas forem acessíveis, durante o voo, a passageiros e a tripulantes de cabina

10.3.2 **Recomendação.**— *Em todos os aviões que, de acordo com o Anexo 6, Parte I, Capítulo 13, devam possuir uma porta aprovada de acesso ao cockpit (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo) e para os quais é submetido, às autoridades nacionais adequadas, em ou após 20 de maio de 2006, um pedido de alteração ao Certificado de Tipo, de modo a incluir uma concepção de tipo derivada, dever-se-ia considerar o reforço dos soalhos, anteparas e tectos do referido compartimento, de modo a resistir à penetração de fogo proveniente de armas de pequeno porte ou de estilhaços de granadas, assim como à intrusão forçada, se estas áreas forem acessíveis, durante o voo, a passageiros e a tripulantes de cabina.*

Nota.— *Normas e Práticas Recomendadas sobre os requisitos relativos à porta de acesso ao cockpit (cabina de pilotagem ou de tripulação de voo), em todos os aviões comerciais de passageiros, estão contidas no Anexo 6, Parte I, Capítulo 13.*

10.4 Conceção do interior do avião

Para aviões com peso máximo à decolagem certificada superior a 45 500 kg ou com uma capacidade superior a 60 passageiros, consideram-se, na concepção do avião, determinadas características que não só impeçam uma ocultação fácil, a bordo dessas aeronaves, de armas, explosivos ou outros objetos perigosos como, por outro lado, facilitem os procedimentos de busca de tais objetos.

CHAPTER 2. ENTRY AND DEPARTURE OF AIRCRAFT

A. General

.....

2.2 In developing procedures aimed at the efficient clearance of entering or departing aircraft, Contracting States shall take into account the application of aviation security and narcotics control measures, where appropriate.

.....

CHAPTER 3. ENTRY AND DEPARTURE OF PERSONS AND THEIR BAGGAGE

A. General

.....

3.2 In developing procedures aimed at the efficient application of border controls on passengers and crew, Contracting States shall take into account the application of aviation security, border integrity, narcotics control and immigration control measures, where appropriate.

.....

3.4 Contracting States shall not extend the validity of their machine readable travel documents.

Note 1.— Specifications for machine readable travel documents (Doc 9303, Series) do not permit alteration of the expiration date and other data in the machine readable zone.

Note 2.— States whose national legislation or regulations currently allow for the extension of the period of validity should undertake to amend the appropriate text in a reasonable period.

.....

C. Security of travel documents

.....

3.7 Contracting States shall regularly update security features in new versions of their travel documents, to guard against their misuse and to facilitate detection of cases where such documents have been unlawfully altered, replicated or issued.

3.8 Contracting States shall establish controls on the creation and issuance of travel documents in order to safeguard against the theft of their stocks and the misappropriation of newly issued travel documents.

3.9 Recommended Practice.— *Contracting States should incorporate biometric data in their machine readable passports, visas and other official travel documents, using one or more optional data storage technologies to supplement the machine readable zone, as specified in Doc 9303, Machine Readable Travel Documents. The required data stored on the integrated circuit chip is the same as that printed on the data page, that is, the data contained in the machine-readable zone plus the digitized photographic image. Fingerprint image(s) and/or iris image(s) are optional biometrics for Contracting States wishing to supplement the facial image with another biometric in the passport. Contracting States incorporating biometric data in their Machine Readable Passports are to store the data in a contactless integrated circuit chip complying with ISO/IEC 14443 and programmed according to the Logical Data Structure as specified by ICAO.*

CAPÍTULO 2. ENTRADA E SAÍDA DE AERONAVES

A. Generalidades

.....

2.2 Os Estados Contratantes têm em consideração, no desenvolvimento de procedimentos visando a eficaz autorização de entrada e saída de aeronaves, a aplicação de medidas de segurança da aviação e de controlo de narcóticos, quando aplicável.

.....

CAPÍTULO 3. ENTRADA E SAÍDA DE PESSOAS E RESPECTIVA BAGAGEM

A. Generalidades

.....

3.2 Os Estados Contratantes têm em consideração, no desenvolvimento de procedimentos visando a eficaz aplicação do controlo de fronteiras para passageiros e tripulantes, a aplicação de medidas de segurança da aviação, de controlo de narcóticos, de controlo da imigração e de integridade das fronteiras, quando aplicável.

.....

3.4 Os Estados Contratantes não prolongam a validade dos documentos de viagem de leitura magnética ou por outros mecanismos.

Nota 1.— As especificações relativas aos documentos de viagem de leitura magnética ou por outros mecanismos (Doc 9303, Série) não permitem a alteração do prazo de validade e de outros dados contidos na zona de leitura magnética ou por outros mecanismos.

Nota 2. – Os Estados cuja legislação ou regulamentação nacional permite a extensão do prazo de validade, deveriam, num prazo razoável, tomar medidas para alterar o texto adequado.

.....

C. Segurança dos documentos de viagem

.....

3.7 Os Estados Contratantes atualizam, regularmente, as características de segurança nas novas versões dos seus documentos de viagem, de maneira a prevenir o mau uso destes e a facilitar a deteção de casos em que tais documentos tenham sido ilicitamente alterados, reproduzidos ou emitidos.

3.8. Os Estados Contratantes estabelecem controlos relativos à criação e emissão de documentos de viagem, de modo a salvaguardá-los contra o furto de documentação armazenada e a apropriação ilícita de documentos de viagem reemitidos.

3.9 Prática Recomendada.— *Os Estados Contratantes deveriam incorporar dados biométricos nos seus passaportes, vistos e outros documentos oficiais de viagem de leitura magnética ou por outros mecanismos, utilizando uma ou mais tecnologias opcionais de armazenamento de dados como suplemento à zona de leitura magnética ou por outros mecanismos, conforme especificado no Doc 9303, Documentos de Viagem de Leitura Magnética ou por Outros Mecanismos. Os dados requeridos, armazenados no circuito integrado, são idênticos aos que estão impressos na página de dados, ou seja, os dados contidos na zona de leitura magnética ou por outros mecanismos e a imagem fotográfica digitalizada. As impressões digitais e/ou a imagem da íris são dados biométricos opcionais para os Estados Contratantes que pretenderem complementar a imagem facial no passaporte com outro dado biométrico. Os Estados Contratantes que incorporem dados biométricos nos seus Passaportes de Leitura Magnética (ou por outros mecanismos) armazenarão os dados num circuito integrado sem contato, em conformidade com ISO/IEC 14443, e programados de acordo com a Estrutura de Dados Lógica, conforme especificado pela OACI.*

D. Travel documents

3.10 Contracting States shall begin issuing only Machine Readable Passports in accordance with the specifications of Doc 9303, Part 1, no later than 1 April 2010.

Note.—This provision does not intend to preclude the issuance of non-machine readable passports or temporary travel documents of limited validity in cases of emergency.

3.10.1 For passports issued after 24 November 2005 and which are not machine readable, Contracting States shall ensure the expiration date falls before 24 November 2015.

.....

I. Inspection of travel documents

3.31 Contracting States shall assist aircraft operators in the evaluation of travel documents presented by passengers, in order to deter fraud and abuse.

.....

3.33 Aircraft operators shall take necessary precautions at the point of embarkation to ensure that passengers are in possession of the documents prescribed by the States of transit and destination for control purposes as described in this chapter.

.....

K. Entry procedures and responsibilities

.....

3.46 The public authorities of each Contracting State shall seize fraudulent, falsified or counterfeit travel documents. The public authorities shall also seize the travel documents of a person impersonating the rightful holder of the travel document. Such documents shall be removed from circulation immediately and returned to the appropriate authorities of the State named as issuer or to the resident Diplomatic Mission of that State.

3.47 Recommended Practice.— *Where appropriate, Contracting States should introduce a system of advance passenger information which involves the capture of certain passport or visa details prior to departure, the transmission of the details by electronic means to their public authorities, and the analysis of such data for risk management purposes prior to arrival in order to expedite clearance. To minimize handling time during check-in, document reading devices should be used to capture the information in machine readable travel documents.*

.....

N. Identification and entry of crew and other aircraft operators' personnel

.....

3.70 CMCs shall be issued only after a background check has been carried out by or on behalf of the relevant public authority. In addition, adequate controls such as a certification of employment status of an applicant prior to issuance, controls on blank card stock, and accountability requirements for issuing personnel, shall be placed on the issuance of CMCs.

.....

D. Documentos de viagem

3.10 Os Estados Contratantes iniciam a emissão de passaportes exclusivamente de leitura magnética ou por outros mecanismos, de acordo com as especificações contidas no Doc 9303, Parte 1, o mais tardar até 1 de Abril de 2010.

Nota .— Esta disposição não pretende excluir a emissão de passaportes que não sejam de leitura magnética ou por outros mecanismos ou de documentos de viagem temporários de validade limitada, em casos de emergência.

3.10.1 Para os passaportes emitidos após 24 de novembro de 2005 e que não sejam de leitura magnética ou por outros mecanismos, os Estados Contratantes asseguram que, o respetivo prazo de validade expira antes de 24 de novembro de 2015.

.....

I. Inspeção de documentos de viagem

3.31 Os Estados Contratantes auxiliam os operadores aéreos na avaliação dos documentos de viagem apresentados pelos passageiros, de modo a evitar a fraude e o abuso.

.....

3.33 Os operadores aéreos tomam as precauções necessárias, no ponto de embarque, para garantir que os passageiros possuem os documentos prescritos pelos Estados de trânsito e de destino, para fins de controlo, conforme descrito neste Capítulo.

K. Procedimentos de entrada e responsabilidades

.....

3.46 As autoridades públicas de cada Estado Contratante apreendem os documentos de viagem fraudulentos, falsificados ou contrafeitos. Apreendem, também, os documentos de viagem de uma pessoa que se faça passar pelo titular do documento de viagem. Tais documentos são imediatamente retirados de circulação e devolvidos às autoridades competentes do Estado constante como emissor desse documento ou à Missão Diplomática residente desse Estado.

3.47 Prática Recomendada.— *Quando aplicável, os Estados Contratantes deveriam introduzir um sistema de informação avançada sobre passageiros que envolva a recolha de determinados elementos do passaporte ou do visto antes da partida, a transmissão dos elementos por via electrónica às autoridades públicas dos respetivos Estados e a análise de tais dados para fins de gestão de risco antes da chegada do passageiro, de modo a permitir-lhe a autorização de entrada. A fim de, minimizar o tempo de assistência durante a aceitação do passageiro, deveriam utilizar-se dispositivos de leitura de documentos para aceder à informação dos documentos de viagem de leitura magnética ou por outros mecanismos.*

.....

N. Identificação e entrada de tripulantes e de outro pessoal do operador da aeronave

.....

3.70 Os CMC são apenas emitidos após a execução de uma verificação de antecedentes pela ou em nome da autoridade pública relevante. Em aditamento, na emissão dos CMC, são tidos em conta controlos adequados como sejam, a certificação do estatuto de emprego de um candidato antes da emissão dos referidos documentos, controlos sobre o número de documentos em branco e requisitos de responsabilidade para o pessoal que procede à emissão.

.....

CHAPTER 4. ENTRY AND DEPARTURE OF CARGO AND OTHER ARTICLES

A. General

4.6 Where practicable, in order to improve efficiency, modern screening or examination techniques shall be used to facilitate the physical examination of goods to be imported or exported.

CHAPTER 5. INADMISSIBLE PERSONS AND DEPORTEES

B. Inadmissible persons

5.8 Contracting States that have reason to believe that an inadmissible person might offer resistance to his removal shall inform the aircraft operator concerned as far in advance as possible of scheduled departure so that the aircraft operator can take precautions to ensure the security of the flight.

C. Deportees

5.18 Contracting States removing deportees from their territories shall assume all obligations, responsibilities and costs associated with the removal.

5.19 Contracting States, when making arrangements with an aircraft operator for the removal of a deportee, shall make available the following information as soon as possible, but in any case not later than 24 hours before the scheduled time of departure of the flight:

- a) a copy of the deportation order, if legislation of the Contracting State allows for it;
- b) a risk assessment by the State and/or any other pertinent information that would help the aircraft operator assess the risk to the security of the flight; and
- c) the names and nationalities of any escorts.

Note.— In order to ensure coordination of facilitation and security standards, attention is drawn to the applicable provisions of Annex 17, Chapter 4.

CHAPTER 6. INTERNATIONAL AIRPORTS — FACILITIES AND SERVICES FOR TRAFFIC

B. Airport traffic flow arrangements

III. Outbound passengers, crew and baggage

6.16 Recommended Practice.— *Each Contracting State should allow airport and aircraft operators to provide off-airport check-in facilities, so long as all necessary security measures and other control requirements are met.*

CAPÍTULO 4. ENTRADA E SAÍDA DE CARGA E OUTROS ARTIGOS

A. Generalidades

4.6 Quando praticável, e visando um aumento da eficiência, utilizam-se técnicas de controlo ou de verificação modernas para facilitar o exame físico de mercadorias a importar ou a exportar.

CAPÍTULO 5. PESSOAS INADMISSÍVEIS E DEPORTADOS

B. Pessoas inadmissíveis

5.8 Os Estados Contratantes, quando tiverem motivos para acreditar que uma pessoa inadmissível possa oferecer resistência ao seu afastamento, informam o operador aéreo implicado, com a antecipação possível em relação à hora de partida programada do voo, de modo a que o operador aéreo possa tomar precauções para garantir a segurança do voo.

C. Pessoas deportadas

5.18 Os Estados Contratantes que procedam à expulsão de deportados dos seus territórios assumem todas as obrigações, responsabilidades e custos associados à expulsão em causa.

5.19 Os Estados Contratantes, quando planearem a expulsão de um deportado com um operador aéreo, disponibilizam, com a maior brevidade possível mas, em qualquer caso, nunca depois de 24h antes da hora de partida programada do voo, a seguinte informação:

- a) uma cópia da ordem de deportação, caso a legislação do Estado Contratante o permita;
- b) uma avaliação de risco pelo Estado e/ou qualquer outra informação pertinente que auxilie o operador aéreo a avaliar o risco para a segurança do voo; e
- c) os nomes e as nacionalidades de quaisquer escoltas.

Nota.— De modo a garantir a coordenação das normas de facilitação e de segurança, chama-se a atenção para as disposições aplicáveis do Anexo 17, Capítulo 4.

CAPÍTULO 6. AEROPORTOS INTERNACIONAIS — INSTALAÇÕES E SERVIÇOS PARA TRÁFEGO

B. Disposições de fluxo de tráfego aeroportuário

III. Passageiros, tripulantes e bagagem de saída

6.16 Prática Recomendada.— *Cada Estado Contratante deveria permitir que operadores aeroportuários e aéreos providenciem instalações de aceitação de passageiros, exteriores ao aeroporto, desde que todas as medidas de segurança necessárias e outros requisitos de controlo sejam satisfeitos.*

**EXTRACTS FROM ANNEX 10 — AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS, VOLUME IV
(SURVEILLANCE RADAR AND COLLISION AVOIDANCE SYSTEMS)**

CHAPTER 2. GENERAL

2.1 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)

.....

2.1.4 Mode A reply codes (information pulses)

.....

2.1.4.2.1 Code 7700 to provide recognition of an aircraft in an emergency.

.....

2.1.4.2.3 Code 7500 to provide recognition of an aircraft which is being subjected to unlawful interference.

2.1.4.3 Appropriate provisions shall be made in ground decoding equipment to ensure immediate recognition of Mode A codes 7500, 7600 and 7700.

EXTRACTS FROM ANNEX 11 — AIR TRAFFIC SERVICES

CHAPTER 2. GENERAL

.....

2.23 Service to aircraft in the event of an emergency

2.23.1 An aircraft known or believed to be in a state of emergency, including being subjected to unlawful interference, shall be given maximum consideration, assistance and priority over other aircraft as may be necessitated by the circumstances.

Note.— To indicate that it is in a state of emergency, an aircraft equipped with an appropriate data link capability and/or an SSR transponder might operate the equipment as follows:

a) on Mode A, Code 7700; or

b) on Mode A, Code 7500, to indicate specifically that it is being subjected to unlawful interference; and/or

c) activate the appropriate emergency and/or urgency capability of ADS-B or ADS-C; and/or

d) transmit the appropriate emergency message via CPDLC.

.....

2.23.2 When an occurrence of unlawful interference with an aircraft takes place or is suspected, ATS units shall attend promptly to requests by the aircraft. Information pertinent to the safe conduct of the flight shall continue to be transmitted and necessary action shall be taken to expedite the conduct of all phases of the flight, especially the safe landing of the aircraft.

2.23.3 When an occurrence of unlawful interference with an aircraft takes place or is suspected, ATS units shall, in accordance with locally agreed procedures, immediately inform the appropriate authority designated by the State and exchange necessary information with the operator or its designated representative.

Note 1.— A strayed or unidentified aircraft may be suspected as being the subject of unlawful interference. See 2.24.1.3.

Note 2.— Procedures relating to the handling of strayed or unidentified aircraft are contained in 2.24.1.

Note 3.— PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 15, 15.1.3 contains more specific procedures related to unlawful interference.

.....

**EXTRATOS DO ANEXO 10 — TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS,
VOLUME IV (SISTEMAS DE RADAR DE VIGILÂNCIA E DE 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 O Código 7700 para poder reconhecer uma aeronave em estado de emergência.

.....

2.1.4.2.3 O Código 7500 para poder reconhecer uma aeronave que esteja a ser objeto de interferência ilícita.

2.1.4.3 São tomadas as providências necessárias para que o equipamento descodificador em terra possa reconhecer de imediato os códigos 7500, 7600 e 7700 no Modo A.

EXTRATOS DO ANEXO 11 — SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

CAPÍTULO 2. GENERALIDADES

....

2.23 Serviço às aeronaves em caso de emergência

2.23.1 É dada a maior atenção, assistência e prioridade, sobre outras aeronaves, à aeronave que se saiba ou que se suspeite encontrar em estado de emergência, inclusive no caso de estar a ser 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 ligação de dados e/ou um transponder SSR poderá operar o equipamento da seguinte forma:

a) no Modo A, código 7700; ou

b) no Modo A, código 7500, para indicar, de forma específica, que está a ser objeto de interferência ilícita; e/ou

c) activar a capacidade de ADS-B ou ADS-C adequada a emergência e/ou urgência; e/ou

d) transmitir a mensagem de emergência adequada via CPDLC.

.....

2.23.2 Quando se souber ou suspeitar que, uma aeronave está a ser objeto de interferência ilícita, os órgãos ATS atendem, prontamente, aos pedidos da referida aeronave. Continuam a ser transmitidas as informações relevantes para a condução segura do voo e são tomadas as medidas necessárias para facilitar a realização de todas as fases do voo, em particular a aterragem da aeronave em segurança.

2.23.3 Quando se souber ou suspeitar que, uma aeronave está a ser objeto de interferência ilícita, os órgãos ATS, em conformidade com os procedimentos locais acordados, informam de imediato a autoridade competente designada pelo Estado e trocar a informação necessária com o operador ou o seu representante nomeado.

Note 1.— Pode suspeitar-se que uma aeronave desviada ou não identificada esteja a ser objeto de interferência ilícita. Consultar 2.24.1.3.

Note 2.— Procedimentos referentes à assistência a aeronave desviada ou não identificada estão contidos em 2.24.1.

Note 3.— O ponto 15.1.3 do Capítulo 15 do PANS-ATM (Doc 4444) contém procedimentos mais detalhados relacionados com interferência ilícita.

.....

CHAPTER 5. ALERTING SERVICE

5.1 Application

5.1.1 Alerting service shall be provided:

.....

c) to any aircraft known or believed to be the subject of unlawful interference.

.....

5.2 Notification of rescue coordination centres

5.2.1 Without prejudice to any other circumstances that may render such notification advisable, air traffic services units shall, except as prescribed in 5.5.1, notify rescue coordination centres immediately an aircraft is considered to be in a state of emergency in accordance with the following:

.....

b) *Alert phase* when:

.....

except when evidence exists that would allay apprehension as to the safety of the aircraft and its occupants, or when

4) an aircraft is known or believed to be the subject of unlawful interference.

.....

5.5 Information to the operator

5.5.1 When an area control or a flight information centre decides that an aircraft is in the uncertainty or the alert phase, it shall, when practicable, advise the operator prior to notifying the rescue coordination centre.

Note.— If an aircraft is in the distress phase, the rescue coordination centre has to be notified immediately in accordance with 5.2.1.

5.5.2 All information notified to the rescue coordination centre by an area control or flight information centre shall, whenever practicable, also be communicated, without delay, to the operator.

5.6 Information to aircraft operating in the vicinity of an aircraft in a state of emergency

5.6.1 When it has been established by an air traffic services unit that an aircraft is in a state of emergency, other aircraft known to be in the vicinity of the aircraft involved shall, except as provided in 5.6.2, be informed of the nature of the emergency as soon as practicable.

5.6.2 When an air traffic services unit knows or believes that an aircraft is being subjected to unlawful interference, no reference shall be made in ATS air-ground communications to the nature of the emergency unless it has first been referred to in communications from the aircraft involved and it is certain that such reference will not aggravate the situation.

CAPÍTULO 5. SERVIÇO DE ALERTA

5.1 Aplicação

5.1.1 É fornecido serviço de alerta:

.....

c) a qualquer aeronave que se saiba ou se suspeite estar a ser objeto de interferência ilícita.

.....

5.2 Notificação dos centros coordenadores de salvamento

5.2.1 Sem prejuízo de quaisquer outras circunstâncias que aconselhem a execução de tal notificação, os órgãos dos serviços de tráfego aéreo, com exceção do prescrito em 5.5.1, notificam imediatamente os centros coordenadores de salvamento logo que considerem que uma aeronave se encontra em estado de emergência, de acordo com o seguinte:

.....

b) Fase de alerta quando:

.....

exceto quando haja indícios favoráveis quanto à segurança da aeronave e do seus ocupantes; ou quando

4) se souber ou suspeitar que uma aeronave está a ser objeto de interferência ilícita.

.....

5.5 Informação ao operador aéreo

5.5.1 Quando um controlo de área ou um centro de informações de voo decidir que uma aeronave está na fase de incerteza ou de alerta, notifica o fato ao operador aéreo, quando possível, antes de o comunicar ao centro coordenador de salvamento.

Nota.— Se uma aeronave estiver em fase de perigo, o centro coordenador de salvamento tem de ser avisado de imediato, em conformidade com 5.2.1.

5.5.2 Toda a informação que o centro de controlo de área ou de informações de voo tiver notificado ao centro coordenador de salvamento é, quando aplicável, igualmente comunicada, sem demora, ao operador aéreo.

5.6 Informação para aeronaves a operar na proximidade de uma aeronave em estado de emergência

5.6.1 Quando tiver sido estabelecido, por um órgão de serviços de tráfego aéreo, que uma aeronave se encontra em estado de emergência, as outras aeronaves que se saiba estarem na proximidade da aeronave em questão, são avisadas da natureza da emergência, logo que possível, com a ressalva do disposto em 5.6.2.

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

CHAPTER 5. INVESTIGATION

ORGANIZATION AND CONDUCT OF THE INVESTIGATION

RESPONSIBILITY OF THE STATE CONDUCTING THE INVESTIGATION

Informing aviation security authorities

5.11 If, in the course of an investigation it becomes known, or it is suspected, that an act of unlawful interference was involved, the investigator-in-charge shall immediately initiate action to ensure that the aviation security authorities of the State(s) concerned are so informed.

EXTRACTS FROM ANNEX 14 — AERODROMES, VOLUME I — AERODROME DESIGN AND OPERATIONS

CHAPTER 3. PHYSICAL CHARACTERISTICS

3.14 Isolated aircraft parking position

3.14.1 An isolated aircraft parking position shall be designated or the aerodrome control tower shall be advised of an area or areas suitable for the parking of an aircraft which is known or believed to be the subject of unlawful interference, or which for other reasons needs isolation from normal aerodrome activities.

3.14.2 **Recommendation.**— *The isolated aircraft parking position should be located at the maximum distance practicable and in any case never less than 100 m from other parking positions, buildings or public areas, etc. Care should be taken to ensure that the position is not located over underground utilities such as gas and aviation fuel and, to the extent feasible, electrical or communication cables.*

CHAPTER 5. VISUAL AIDS FOR NAVIGATION

5.3 Lights

5.3.23 Apron floodlighting (see also 5.3.16.1 and 5.3.17.1)

Application

5.3.23.1 **Recommendation.**— *Apron floodlighting should be provided on an apron, on a de-icing/anti-icing facility and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night.*

Note 1.— *Where a de-icing/anti-icing facility is located in close proximity to the runway and permanent floodlighting could be confusing to pilots, other means of illumination of the facility may be required.*

Note 2.— *The designation of an isolated aircraft parking position is specified in 3.14.*

Note 3.— *Guidance on apron floodlighting is given in the Aerodrome Design Manual (Doc 9157), Part 4.*

EXTRATO DO ANEXO 13 — INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES DE AERONAVES

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 decurso de uma investigação, se souber ou suspeitar que houve um ato de interferência ilícita, o investigador encarregado adota as medidas imediatas para assegurar que, o fato seja comunicado às autoridades de segurança da aviação dos Estados implicados.

EXTRATOS DO ANEXO 14 — AERÓDROMOS, VOLUME I — PROJETO E OPERAÇÕES DE AERÓDROMOS

CAPÍTULO 3. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

3.14 Posição de estacionamento isolada para aeronaves

3.14.1 É designada uma posição de estacionamento isolada para aeronaves ou informa-se a torre de controlo do aeródromo acerca de uma área ou áreas adequadas para o estacionamento de uma aeronave que se saiba ou, suspeite estar a ser objeto de interferência ilícita ou que, por outras razões, necessite estar isolada das atividades normais do aeródromo.

3.14.2 **Recomendação.**— *A posição de estacionamento isolada para aeronaves deveria estar localizada à maior distância possível mas, em nenhum caso, a menos de 100 m das outras posições de estacionamento, edifícios ou áreas públicas, etc. Deveria ser tomado especial cuidado para assegurar que a posição de estacionamento não se situe sobre instalações de serviço subterrâneas, tais como, gás e combustível de aviação e, dentro do possível, cabos elétricos ou de comunicação.*

CAPÍTULO 5. AUXÍLIOS VISUAIS PARA A NAVEGAÇÃO

5.3 Luzes

5.3.21 Iluminação da placa com projetores (ver também 5.3.16.1 e 5.3.17.1)

Aplicação

5.3.23.1 **Recomendação.**— *Deveria ser fornecida iluminação com projetores na placa, numa instalação de degelo/anti-gelo e numa posição de estacionamento isolada de aeronaves para ser utilizada durante a noite.*

Nota 1.— Quando uma instalação de degelo/anti-gelo estiver localizada perto da pista e a iluminação permanente, com projetores, puder ocasionar confusão para os pilotos, outros meios de iluminação da instalação podem ser necessários.

Nota 2.— A designação de uma posição de estacionamento isolada para aeronaves está especificada em 3.14.

Nota 3.— No Manual de Projetos de Aeródromos (Doc 9157), Parte 4, é dada orientação sobre a iluminação da placa com projetores.

CHAPTER 8. ELECTRICAL SYSTEMS

8.1 Electric power supply systems for air navigation facilities

.....

Application

.....

8.1.10 Recommendation.— *The following aerodrome facilities should be provided with a secondary power supply capable of supplying power when there is a failure of the primary power supply:*

.....

e) *essential security lighting, if provided in accordance with 9.11;*

.....

CHAPTER 9. AERODROME OPERATIONAL SERVICES, EQUIPMENT AND INSTALLATIONS

9.1 Aerodrome emergency planning

General

Introductory Note.— *Aerodrome emergency planning is the process of preparing an aerodrome to cope with an emergency occurring at the aerodrome or in its vicinity. The objective of aerodrome emergency planning is to minimize the effects of an emergency, particularly in respect of saving lives and maintaining aircraft operations. The aerodrome emergency plan sets forth the procedures for coordinating the response of different aerodrome agencies (or services) and of those agencies in the surrounding community that could be of assistance in responding to the emergency. Guidance material to assist the appropriate authority in establishing aerodrome emergency planning is given in the Airport Services Manual (Doc 9137), Part 7.*

9.1.1 An aerodrome emergency plan shall be established at an aerodrome, commensurate with the aircraft operations and other activities conducted at the aerodrome.

9.1.2 The aerodrome emergency plan shall provide for the coordination of the actions to be taken in an emergency occurring at an aerodrome or in its vicinity.

Note 1.— *Examples of emergencies are: aircraft emergencies, sabotage including bomb threats, unlawfully seized aircraft, dangerous goods occurrences, building fires, natural disaster and public health emergencies.*

9.1.3 The plan shall coordinate the response or participation of all existing agencies which, in the opinion of the appropriate authority, could be of assistance in responding to an emergency.

Note 1.— *Examples of agencies are:*

— *on the aerodrome: air traffic control unit, rescue and fire fighting services, aerodrome administration, medical and ambulance services, aircraft operators, security services, and police;*

— *off the aerodrome: fire departments, police, health authorities (including medical, ambulance, hospital and public health services), military, and harbour patrol or coast guard.*

9.1.4 **Recommendation.**— *The plan should provide for cooperation and coordination with the rescue coordination centre, as necessary.*

9.1.5 **Recommendation.**— *The aerodrome emergency plan document should include at least the following:*

a) *types of emergencies planned for;*

b) *agencies involved in the plan;*

c) *responsibility and role of each agency, the emergency operations centre and the command post, for each type of emergency;*

d) *information on names and telephone numbers of offices or people to be contacted in the case of a particular emergency; and*

e) *a grid map of the aerodrome and its immediate vicinity.*

CAPÍTULO 8. SISTEMAS ELÉCTRICOS

8.1 Sistemas de fornecimento de energia eléctrica para as instalações de navegação aérea

Aplicação

8.1.10 **Recomendação.**— As seguintes instalações dos aeródromos deveriam ser dotadas de uma fonte secundária de energia eléctrica capaz de fornecer energia quando ocorrer uma falha da fonte primária:

e) iluminação de segurança essencial, se fornecida em conformidade com 9.11;

CAPÍTULO 9. SERVIÇOS OPERACIONAIS, EQUIPAMENTO E INSTALAÇÕES DOS AERÓDROMOS

9.1 Planeamento para casos de emergência em aeródromos

Generalidades

Nota Introdutória.— O planeamento, para casos de emergência em aeródromos é o procedimento mediante o qual se efetuam preparativos, num aeródromo para enfrentar uma emergência que ocorra no próprio aeródromo ou nas suas imediações. A finalidade do referido planeamento consiste, em reduzir ao mínimo as consequências 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 do aeródromo determina os procedimentos a serem seguidos para coordenar a intervenção das diferentes entidades do aeródromo (ou serviços) e das entidades existentes na comunidade envolvente que possam prestar auxílio mediante a sua participação. No Manual de Serviços de Aeroportos (Doc 9137), Parte 7, consta um texto de orientação destinado a auxiliar a autoridade competente no estabelecimento do planeamento de emergência dos aeródromos.

9.1.1 Em todos os aeródromos é estabelecido um plano de emergência consentâneo com as operações das aeronaves e outras atividades desenvolvidas no aeródromo.

9.1.2 O plano de emergência do aeródromo prevê a coordenação das medidas a adotar face a uma emergência que ocorra num aeródromo ou nas suas imediações.

Nota 1.— Exemplos de emergências são: emergências que afetam as aeronaves, casos de sabotagem, incluindo ameaças de bombas, atos de apoderamento ilícito de aeronaves, incidentes devidos a matérias perigosas, incêndio de edifícios, desastres naturais e emergências de saúde pública.

9.1.3 O plano coordena a intervenção ou a participação de todas as entidades existentes que, no entender da autoridade competente, possam auxiliar na resposta a uma emergência.

Nota 1.— Exemplos das entidades acima referidas são:

— no aeródromo: os órgãos de controlo de tráfego aéreo, os serviços de salvamento e de combate a incêndios, a administração do aeródromo, os serviços médicos e de ambulância, os operadores aéreos, os serviços de segurança e a polícia;

— fora do aeródromo: os quartéis de bombeiros, a polícia, as autoridades sanitárias (incluindo os serviços médicos e de ambulância, os hospitais e os serviços de saúde pública), as entidades militares e as patrulhas portuárias ou, a guarda costeira.

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

9.1.5 **Recomendação.**— O documento referente ao plano de emergência do aeródromo deveria incluir, no mínimo, o seguinte:

a) tipos de emergências previstas;

b) entidades envolvidas no plano;

c) responsabilidade e papel de cada entidade, do centro de operações de emergência e do posto de comando, para cada tipo de emergência;

d) informações sobre os nomes e números de telefone dos escritórios ou pessoas a serem contactados em caso de uma determinada emergência; e

e) um mapa em grelha (grid map) do aeródromo e das suas imediações.

Emergency operations centre and command post

9.1.7 Recommendation.— *A fixed emergency operations centre and a mobile command post should be available for use during an emergency.*

9.1.8 Recommendation.— *The emergency operations centre should be a part of the aerodrome facilities and should be responsible for the overall coordination and general direction of the response to an emergency.*

9.1.9 Recommendation.— *The command post should be a facility capable of being moved rapidly to the site of an emergency, when required, and should undertake the local coordination of those agencies responding to the emergency.*

9.1.10 Recommendation.— *A person should be assigned to assume control of the emergency operations centre and, when appropriate, another person the command post.*

Communication system

9.1.11 Recommendation.— *Adequate communication systems linking the command post and the emergency operations centre with each other and with the participating agencies should be provided in accordance with the plan and consistent with the particular requirements of the aerodrome.*

Aerodrome emergency exercise

9.1.12 The plan shall contain procedures for periodic testing of the adequacy of the plan and for reviewing the results in order to improve its effectiveness.

Note.— *The plan includes all participating agencies and associated equipment.*

9.1.13 The plan shall be tested by conducting:

- a) a full-scale aerodrome emergency exercise at intervals not exceeding two years; and
 - b) partial emergency exercises in the intervening year to ensure that any deficiencies found during the full-scale aerodrome emergency exercise have been corrected; and
- reviewed thereafter, or after an actual emergency, so as to correct any deficiency found during such exercises or actual emergency.

Note.— *The purpose of a full-scale exercise is to ensure the adequacy of the plan to cope with different types of emergencies. The purpose of a partial exercise is to ensure the adequacy of the response to individual participating agencies and components of the plan, such as the communications system.*

.....

9.10 Fencing

Application

.....

9.10.2 A fence or other suitable barrier shall be provided on an aerodrome to deter the inadvertent or premeditated access of an unauthorized person onto a non-public area of the aerodrome.

Note 1.— *This is intended to include the barring of sewers, ducts, tunnels, etc., where necessary to prevent access.*

Note 2.— *Special measures may be required to prevent the access of an unauthorized person to runways or taxiways which overpass public roads.*

Centro de operações de emergência e posto de comando

9.1.7 Recomendação.— *Um centro de operações de emergência fixo e um posto de comando móvel deveriam estar disponíveis para utilização durante uma emergência.*

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 face a uma emergência.*

9.1.9 Recomendação.— *O posto de comando deveria ser uma unidade capaz de ser deslocada rapidamente até ao local da emergência, quando necessário, e deveria assumir a coordenação local das entidades envolvidas na resposta à emergência.*

9.1.10 Recomendação.— *Deveria ser designada 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 disponibilizados sistemas de comunicação adequados, ligando o posto de comando e o centro de operações de emergência entre si e às entidades intervenientes, em conformidade com o plano definido e, em consonância com as necessidades particulares do aeródromo.*

Exercício de emergência de aeródromo

9.1.12 O plano de emergência compreende procedimentos para testar periodicamente a sua adequação e para analisar os resultados dos testes, a fim de, melhorar a sua eficiência.

Nota.— *O plano inclui todas as entidades participantes e os equipamentos de que dispõem.*

9.1.13 O plano é testado mediante:

- a) um exercício completo de emergência do aeródromo, em intervalos não excedendo os dois anos; e
 - b) exercícios de emergência parciais, a realizar no ano seguinte ao exercício completo de emergência do aeródromo, para assegurar que foram corrigidas as deficiências observadas durante os exercícios completos de emergência do aeródromo; e
- revisto posteriormente, ou após a ocorrência de uma emergência real, para corrigir as deficiências observadas durante tais exercícios ou em caso de emergência.

Nota.— *O objetivo de um exercício completo é assegurar a adequação do plano para fazer frente a diversos tipos de emergências. O objetivo de um exercício parcial é assegurar a adequação da resposta às entidades participantes e a cada uma das partes do plano, como, por exemplo, o sistema de comunicações.*

.....

9.10 Vedações

Aplicação

.....

9.10.2 Uma vedação ou outra barreira adequada é colocada no perímetro de um aeródromo para evitar o acesso inadvertido ou, premeditado de pessoas não autorizadas a uma zona do aeródromo vedada ao público.

Nota 1.— *Isto inclui a instalação de dispositivos adequados (ou barreiras) nas fossas, condutas, túneis, etc., quando necessário para restringir o acesso.*

Nota 2.— *Podem ser necessárias medidas especiais para restringir o acesso de pessoas sem autorização às pistas ou vias de acesso que passem sobre caminhos públicos.*

9.10.3 Suitable means of protection shall be provided to deter the inadvertent or premeditated access of unauthorized persons into ground installations and facilities essential for the safety of civil aviation located off the aerodrome.

Location

9.10.4 The fence or barrier shall be located so as to separate the movement area and other facilities or zones on the aerodrome vital to the safe operation of aircraft from areas open to public access.

9.10.5 **Recommendation.**— *When greater security is thought necessary, a cleared area should be provided on both sides of the fence or barrier to facilitate the work of patrols and to make trespassing more difficult. Consideration should be given to the provision of a perimeter road inside the aerodrome fencing for the use of both maintenance personnel and security patrols.*

9.11 Security lighting

Recommendation.— *At an aerodrome where it is deemed desirable for security reasons, a fence or other barrier provided for the protection of international civil aviation and its facilities should be illuminated at a minimum essential level. Consideration should be given to locating lights so that the ground area on both sides of the fence or barrier, particularly at access points, is illuminated.*

EXTRACTS FROM ANNEX 18 — THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR

CHAPTER 2. APPLICABILITY

.....

2.2 Dangerous Goods Technical Instructions

2.2.1 Each Contracting State shall take the necessary measures to achieve compliance with the detailed provisions contained in the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), approved and issued periodically in accordance with the procedure established by the ICAO Council. Each Contracting State shall also take the necessary measures to achieve compliance with any amendment to the Technical Instructions which may be published during the specified period of applicability of an edition of the Technical Instructions.

2.2.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should inform ICAO of difficulties encountered in the application of the Technical Instructions and of any amendments which it would be desirable to make to them.*

.....

CHAPTER 10. ESTABLISHMENT OF TRAINING PROGRAMMES

Dangerous goods training programmes shall be established and updated as provided for in the Technical Instructions.

.....

CHAPTER 13. DANGEROUS GOODS SECURITY PROVISIONS

Each Contracting State shall establish dangerous goods security measures, applicable to shippers, operators and other individuals engaged in the transport of dangerous goods by air, to be taken to minimize theft or misuse of dangerous goods that may endanger persons, property or the environment. These measures should be commensurate with security provisions specified in other Annexes and the Technical Instructions.

9.10.3 São fornecidos meios de proteção adequados para impedir o acesso inadvertido ou premeditado de pessoas não autorizadas às instalações e serviços terrestres, localizados fora do aeródromo, indispensáveis para a segurança da aviação civil.

Localização

9.10.4 A vedação ou barreira é colocada de forma a separar a área de movimento e outras instalações ou zonas no aeródromo, vitais para a operação segura das aeronaves, das zonas abertas ao público.

9.10.5 **Recomendação.**— *Quando for considerado necessário um aumento da segurança, devem ser desobstruídas áreas de ambos os lados das vedações ou barreiras para facilitar o trabalho das patrulhas e dificultar o acesso não autorizado. Deveria ser tida em conta a provisão de uma estrada interna ao longo do perímetro do aeródromo para uso do pessoal de manutenção e das patrulhas de segurança.*

9.11 Iluminação para fins de segurança

Recomendação.— *Num aeródromo, onde for considerado desejável por razões de segurança, uma vedação ou outras barreiras erigidas para proteção da aviação civil internacional e suas instalações deveriam ser iluminadas a um nível mínimo indispensável. Deveria ser considerada a importância de alocar as luzes de modo a que o terreno fique iluminado em ambos os lados das vedações ou barreiras, especialmente nos pontos de acesso.*

EXTRATOS DO ANEXO 18 — O TRANSPORTE SEGURO DE MATÉRIAS PERIGOSAS POR VIA AÉREA

CAPÍTULO 2. APLICABILIDADE

.....

2.2 Instruções técnicas sobre matérias perigosas

2.2.1 Cada Estado Contratante adota as medidas necessárias para alcançar o cumprimento das disposições detalhadas contidas nas *Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Matérias Perigosas Por Via Aérea* (Doc 9284), aprovadas e publicadas periodicamente, em conformidade com o procedimento estabelecido pelo Conselho da OACI. Cada Estado Contratante toma, também, as medidas necessárias para alcançar o cumprimento com qualquer emenda às Instruções Técnicas que possa ser publicada durante o período de vigência especificado de uma edição das Instruções Técnicas.

2.2.2 **Recomendação.**— *Cada Estado Contratante deveria informar a OACI acerca das dificuldades encontradas na aplicação das Instruções Técnicas e de quaisquer emendas que entender como conveniente introduzir nas mesmas.*

.....

CAPÍTULO 10. IMPLEMENTAÇÃO DE PROGRAMAS DE FORMAÇÃO

São implementados e atualizados programas de formação sobre matérias perigosas, em conformidade com o prescrito nas Instruções Técnicas.

.....

CAPÍTULO 13. DISPOSIÇÕES DE SEGURANÇA SOBRE MATÉRIAS PERIGOSAS

Cada Estado Contratante estabelece disposições de segurança sobre matérias perigosas, aplicáveis a expedidores, operadoras e outros indivíduos envolvidos no transporte de matérias perigosas por via aérea, a serem tomadas, de modo a minimizar o furto ou uso inadequado de matérias perigosas que possam colocar em perigo pessoas, bens ou o ambiente. Estas medidas devem ser consentâneas com disposições de segurança especificadas noutros Anexos e nas Instruções Técnicas.

**EXTRACTS FROM DOC 9284 — TECHNICAL INSTRUCTIONS
FOR THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR**

Part 1. GENERAL

.....

**Chapter 4
TRAINING**

Parts of this Chapter are affected by State Variations AE 2, CA 18, HK 1; see Table A1

**4.1 ESTABLISHMENT OF
TRAINING PROGRAMMES**

4.1.1 Initial and recurrent dangerous goods training programmes must be established and maintained by or on behalf of:

.....

g) agencies engaged in the security screening of passengers and their baggage and/or cargo, mail or stores.

**EXTRACTS FROM THE PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES —
AIR TRAFFIC MANAGEMENT (DOC 4444)**

CHAPTER 5. SEPARATION METHODS AND MINIMA

.....

5.2 PROVISIONS FOR THE SEPARATION OF CONTROLLED TRAFFIC

.....

5.2.1.3 Larger separations than the specified minima should be applied whenever exceptional circumstances such as unlawful interference or navigational difficulties call for extra precautions. This should be done with due regard to all relevant factors so as to avoid impeding the flow of air traffic by the application of excessive separations.

Note.— Unlawful interference with an aircraft constitutes a case of exceptional circumstances which might require the application of separations larger than the specified minima, between the aircraft being subjected to unlawful interference and other aircraft.

.....

**EXTRATOS DO DOC 9284 — INSTRUÇÕES TÉCNICAS PARA O TRANSPORTE SEGURO DE
MATÉRIAS PERIGOSAS POR VIA AÉREA**

PARTE 1. GENERALIDADES

.....

**Capítulo 4
FORMAÇÃO**

Partes deste Capítulo são afetadas pelas Alterações de Estado AE 2, CA 18, HK 1; ver Tabela A1

**4.1 IMPLEMENTAÇÃO DE
PROGRAMAS DE FORMAÇÃO**

4.1.1 Têm de ser implementados programas de formação iniciais e recorrentes sobre matérias perigosas e mantidos por ou em nome de:

.....

g) entidades dedicadas ao rastreio de segurança de passageiros e respetiva bagagem e/ou carga, correio ou provisões.

**EXTRATOS DOS PROCEDIMENTOS PARA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA —
GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO (DOC 4444)**

CAPÍTULO 5. MÉTODOS E MÍNIMOS DE SEPARAÇÃO

.....

5.2 DISPOSIÇÕES PARA A SEPARAÇÃO DO TRÁFEGO AÉREO CONTROLADO

.....

5.2.1.3 Deveriam ser aplicadas separações maiores que as mínimas especificadas sempre que circunstâncias excepcionais, como dificuldades de navegação ou interferência ilícita, exigirem precauções adicionais. Tal deveria fazer-se considerando devidamente todos os fatores relevantes, a fim de, não perturbar o fluxo do tráfego pela aplicação de separações excessivas.

Nota.— A interferência ilícita numa aeronave constitui um exemplo de circunstâncias excepcionais que poderão exigir a aplicação de separações maiores que as mínimas especificadas, entre a aeronave que estiver a ser objeto de interferência ilícita e outras aeronaves.

CHAPTER 15. PROCEDURES RELATED TO EMERGENCIES, COMMUNICATION FAILURE AND CONTINGENCIES

15.1 EMERGENCY PROCEDURES

15.1.1 General

15.1.1.1 The various circumstances surrounding each emergency situation preclude the establishment of exact detailed procedures to be followed. The procedures outlined herein are intended as a general guide to air traffic services personnel. Air traffic control units shall maintain full and complete coordination, and personnel shall use their best judgement in handling emergency situations.

Note 1.— Additional procedures to be applied in relation to emergencies and contingencies while using an ATS surveillance system are contained in Chapter 8, 8.8.1.

Note 2.— If the pilot of an aircraft encountering a state of emergency has previously been directed by ATC to operate the transponder on a specific code, that code will normally be maintained unless, in special circumstances, the pilot has decided or has been advised otherwise. Where ATC has not requested a code to be set, the pilot will set the transponder to Mode A Code 7700.

15.1.1.2 When an emergency is declared by an aircraft, the ATS unit should take appropriate and relevant action as follows:

- a) unless clearly stated by the flight crew or otherwise known, take all necessary steps to ascertain aircraft identification and type, the type of emergency, the intentions of the flight crew as well as the position and level of the aircraft;
- b) decide upon the most appropriate type of assistance which can be rendered;
- c) enlist the aid of any other ATS unit or other services which may be able to provide assistance to the aircraft;
- d) provide the flight crew with any information requested as well as any additional relevant information, such as details on suitable aerodromes, minimum safe altitudes, weather information;
- e) obtain from the operator or the flight crew such of the following information as may be relevant: number of persons on board, amount of fuel remaining, possible presence of hazardous materials and the nature thereof; and
- f) notify the appropriate ATS units and authorities as specified in local instructions.

15.1.1.3 Changes of radio frequency and SSR code should be avoided if possible and should normally be made only when or if an improved service can be provided to the aircraft concerned. Manoeuvring instructions to an aircraft experiencing engine failure should be limited to a minimum. When appropriate, other aircraft operating in the vicinity of the aircraft in emergency should be advised of the circumstances.

Note.— Requests to the flight crew for the information contained in 15.1.1.2 e) will be made only if the information is not available from the operator or from other sources and will be limited to essential information.

15.1.2 Priority

An aircraft known or believed to be in a state of emergency, including being subjected to unlawful interference, shall be given priority over other aircraft.

15.1.3 Unlawful interference and aircraft bomb threat

15.1.3.1 Air traffic services personnel shall be prepared to recognize any indication of the occurrence of unlawful interference with an aircraft.

15.1.3.2 Whenever unlawful interference with an aircraft is suspected, and where automatic distinct display of SSR Mode A Code 7500 and Code 7700 is not provided, the radar controller shall attempt to verify any suspicion by setting the SSR decoder to Mode A Code 7500 and thereafter to Code 7700.

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 que envolve cada caso de emergência impede o estabelecimento de procedimentos minuciosos e exatos a serem seguidos. Os procedimentos aqui descritos servem de orientação geral ao pessoal dos serviços de tráfego aéreo. Os órgãos de tráfego aéreo mantêm a máxima e completa coordenação e o pessoal usa do seu melhor bom senso ao lidar com situações de emergência.

Nota 1.— No Capítulo 8, ponto 8.8.1, figuram procedimentos adicionais a aplicar em caso de emergências e contingências, enquanto se utiliza um sistema de vigilância ATS.

Nota 2.— Se o piloto de uma aeronave, que se encontra numa situação de emergência, tiver recebido, anteriormente, instruções do ATC para activar o transponder num código específico, este código será normalmente mantido salvo se, em circunstâncias especiais, o piloto tiver decidido ou recebido instruções para agir de outra maneira. Quando o ATC não solicitar a seleção de um código, o piloto sintonizará o transponder no Código 7700 do Modo A.

15.1.1.2 Quando uma aeronave declarar que está em situação de emergência, o órgão ATS deveria tomar as medidas apropriadas e relevantes, conforme se segue:

- a) salvo se claramente declarado pela tripulação ou conhecido por outros meios, adotar todas as medidas necessárias para a verificação da identificação e tipo da aeronave, do tipo de emergência, das intenções da tripulação de voo, bem como, da posição e do nível de voo da aeronave;
- b) decidir sobre o tipo de assistência mais apropriado que puder ser prestado;
- c) procurar o auxílio de quaisquer órgãos ATS ou outros serviços que possam estar aptos a proporcionar apoio à aeronave;
- d) proporcionar à tripulação de voo qualquer informação solicitada ou quaisquer outras informações relevantes, tais como detalhes sobre aeródromos convenientes, altitudes mínimas de segurança e condições meteorológicas;
- e) obter, do operador aéreo ou tripulação de voo, as seguintes informações que possam ser relevantes: número de pessoas a bordo, quantidade de combustível remanescente, possível presença de materiais perigosos e a natureza dos mesmos; e
- f) notificar os órgãos ATS e as autoridades competentes, segundo o especificado nas instruções locais.

15.1.1.3 Mudanças na frequência de rádio e no código SSR devem ser evitadas, se possível, e só deveriam normalmente ser efetuadas quando ou se um serviço melhorado puder ser proporcionado à aeronave em questão. Deve limitar-se a um mínimo o número de instruções de manobra a uma aeronave cujo motor tenha falhado. Quando aplicável, outras aeronaves que estejam em voo nas imediações da aeronave em emergência deveriam ser notificadas acerca das circunstâncias.

Nota.— Solicitações à tripulação de voo relativamente às informações que figuram em 15.1.1.2 e) serão apenas efetuadas caso as informações não estejam disponíveis a partir do operador aéreo ou de outras fontes e serão limitadas à informação essencial.

15.1.2 Prioridade

É dada prioridade, sobre outras aeronaves, à aeronave que se saiba ou se suspeite encontrar-se em estado de emergência, incluindo o caso de estar a ser 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 está preparado para reconhecer qualquer indício da ocorrência de um ato de interferência ilícita com uma aeronave.

15.1.3.2 Sempre que houver suspeita de que uma aeronave está a ser objeto de um ato de interferência ilícita e não houver visualização automática diferenciada dos Códigos 7500 e 7700 do Modo A do SSR, o controlador do radar tenta verificar qualquer suspeita ao sintonizar, sucessivamente, o decodificador SSR nos Códigos 7500 e 7700 do Modo A.

Note.— An aircraft equipped with an SSR transponder is expected to operate the transponder on Mode A Code 7500 to indicate specifically that it is the subject of unlawful interference. The aircraft may operate the transponder on Mode A Code 7700, to indicate that it is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance. An aircraft equipped with other surveillance system transmitters, including ADS-B and ADS-C, might send the emergency and/or urgency signal by all of the available means.

15.1.3.3 Whenever unlawful interference with an aircraft is known or suspected or a bomb threat warning has been received, ATS units shall promptly attend to requests by, or to anticipated needs of, the aircraft, including requests for relevant information relating to air navigation facilities, procedures and services along the route of flight and at any aerodrome of intended landing, and shall take such action as is necessary to expedite the conduct of all phases of the flight.

15.1.3.3.1 ATS units shall also:

- a) transmit, and continue to transmit, information pertinent to the safe conduct of the flight, without expecting a reply from the aircraft;
- b) monitor and plot the progress of the flight with the means available, and coordinate transfer of control with adjacent ATS units without requiring transmissions or other responses from the aircraft, unless communication with the aircraft remains normal;
- c) inform, and continue to keep informed, appropriate ATS units, including those in adjacent FIRs, which may be concerned with the progress of the flight;

Note.— In applying this provision, account must be taken of all the factors which may affect the progress of the flight, including fuel endurance and the possibility of sudden changes in route and destination. The objective is to provide, as far in advance as is practicable in the circumstances, each ATS unit with appropriate information as to the expected or possible penetration of the aircraft into its area of responsibility.

- d) notify:
 - 1) the operator or its designated representative;
 - 2) the appropriate rescue coordination centre in accordance with appropriate alerting procedures;
 - 3) the appropriate authority designated by the State;

Note.— It is assumed that the designated security authority and/or the operator will in turn notify other parties concerned in accordance with pre-established procedures.

- e) relay appropriate messages, relating to the circumstances associated with the unlawful interference, between the aircraft and designated authorities.

Note.— These messages include, but are not limited to: initial messages declaring an incident; update messages on an existing incident; messages containing decisions made by appropriate decision makers; messages on transfer of responsibility; messages on acceptance of responsibility; messages indicating that an entity is no longer involved in an incident; and messages closing an incident.

15.1.3.4 The following additional procedures shall apply if a threat is received indicating that a bomb or other explosive device has been placed on board a known aircraft. The ATS unit receiving the threat information shall:

- a) if in direct communication with the aircraft, advise the flight crew without delay of the threat and the circumstances surrounding the threat; or
- b) if not in direct communication with the aircraft, advise the flight crew by the most expeditious means through other ATS units or other channels.

15.1.3.5 The ATS unit in communication with the aircraft shall ascertain the intentions of the flight crew and report those intentions to other ATS units which may be concerned with the flight.

15.1.3.6 The aircraft shall be handled in the most expeditious manner whilst ensuring, to the extent possible, the safety of other aircraft and that personnel and ground installations are not put at risk.

15.1.3.7 Aircraft in flight shall be given re-clearance to a requested new destination without delay. Any request by the flight crew to climb or descend for the purpose of equalizing or reducing the differential between the outside air pressure and the cabin air pressure shall be approved as soon as possible.

Nota.— Numa aeronave equipada com um transponder SSR, é expectável que esta opere o transponder no Código 7500 do Modo A para indicar especificamente que está a ser objeto de um ato interferência ilícita. A aeronave pode operar o transponder no Código 7700 do Modo A para indicar que está ameaçada por um perigo grave e iminente, necessitando de ajuda imediata. Uma aeronave equipada com outros transmissores de sistema de vigilância, incluindo ADS-B e ADS-C, poderá enviar o sinal de emergência e/ou urgência por qualquer um dos meios disponíveis.

15.1.3.3 Sempre que se souber ou suspeitar que um ato de interferência ilícita está a ser cometido numa aeronave ou, se tenha recebido um aviso de ameaça de bomba, os órgãos ATS atendem, prontamente, aos pedidos ou às necessidades antecipadas da aeronave, incluindo os pedidos de informações relevantes referentes a serviços de instalações de navegação aérea, a procedimentos e serviços ao longo da rota de voo e em qualquer aeródromo de aterragem previsto, e tomam as medidas que forem necessárias para acelerar a realização de todas as fases do voo.

15.1.3.3.1 Os órgãos ATS também:

- a) transmitem e continuam a transmissão de informações relevantes para realização segura do voo, sem esperar uma resposta da aeronave;
- b) vigiam e acompanham o desenrolar do voo com os meios disponíveis e coordenam a transferência do controlo com os órgãos ATS adjacentes, sem solicitar transmissões ou outras respostas da aeronave, a menos que a comunicação com a mesma permaneça normal;
- c) informam, e continuam a manter informados, os órgãos ATS apropriados, incluindo aqueles em regiões adjacentes de informações de voo (FIR), que possam estar relacionados com o desenrolar do voo;

Nota.— Na aplicação desta disposição, têm de ser considerados todos os fatores que possam afetar a progressão do voo, incluindo a autonomia de combustível da aeronave e a possibilidade de mudanças repentinas de rota e destino. O objetivo consiste em facultar a cada órgão ATS, com tanta antecedência quanto permitirem as circunstâncias, informações apropriadas relativamente à entrada prevista ou possível da aeronave na sua área de responsabilidade.

d) notificam:

- 1) o operador aéreo ou o seu representante legal;
- 2) o centro coordenador de salvamento adequado, em conformidade com os procedimentos de alerta adequados;
- 3) a autoridade competente designada pelo Estado;

Nota.— É assumido que a autoridade de segurança designada e/ou o operador aéreo notificarão, por sua vez, as outras partes implicadas, de acordo com os procedimentos pré-estabelecidos.

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

Nota.— Estas mensagens incluem, mas não estão limitadas a: mensagens iniciais a declarar um incidente; mensagens de atualização sobre um incidente existente; mensagens contendo decisões tomadas pelos decision makers adequados; mensagens sobre a transferência de responsabilidade; mensagens sobre a aceitação de responsabilidade; mensagens indicando que uma entidade já não está envolvida num incidente e mensagens de encerramento de um incidente

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

- a) se estiver em comunicação direta com a aeronave, notifica sem demora a tripulação de voo sobre a ameaça e as circunstâncias em torno da ameaça; ou
- b) se não estiver em comunicação direta com a aeronave, notifica 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 verifica quais as intenções da tripulação de voo e comunica essas intenções a outros órgãos ATS que possam estar relacionados com o voo.

15.1.3.6 A aeronave é tratada da forma mais expedita enquanto se assegura, mediante o possível, que a segurança operacional de outras aeronaves e o pessoal e as instalações de terra não são colocados em risco.

15.1.3.7 Às aeronaves em voo é dada, sem demora, uma nova autorização para um novo destino solicitado. Qualquer solicitação da tripulação de voo para subir ou descer de altitude, a fim de, igualar ou reduzir a diferença entre a pressão do ar exterior e o da cabina, é aprovada logo que possível.

15.1.3.8 An aircraft on the ground should be advised to remain as far away from other aircraft and installations as possible and, if appropriate, to vacate the runway. The aircraft should be instructed to taxi to a designated or isolated parking area in accordance with local instructions. Should the flight crew disembark passengers and crew immediately, other aircraft, vehicles and personnel should be kept at a safe distance from the threatened aircraft.

15.1.3.9 ATS units shall not provide any advice or suggestions concerning action to be taken by the flight crew in relation to an explosive device.

15.1.3.10 An aircraft known or believed to be the subject of unlawful interference or which for other reasons needs isolation from normal aerodrome activities shall be cleared to the designated isolated parking position. Where such an isolated parking position has not been designated, or if the designated position is not available, the aircraft shall be cleared to a position within the area or areas selected by prior agreement with the aerodrome authority. The taxi clearance shall specify the taxi route to be followed to the parking position. This route shall be selected with a view to minimizing any security risks to the public, other aircraft and installations at the aerodrome.

Note.— See Annex 14, Volume I, Chapter 3.

EXTRACTS FROM THE PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES — AIRCRAFT OPERATIONS (DOC 8168), VOLUME I — FLIGHT PROCEDURES
--

PART III. AIRCRAFT OPERATING PROCEDURES

SECTION 3. — SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR) TRANSPONDER OPERATING PROCEDURES

Chapter 1

OPERATION OF TRANSPONDERS

.....

1.4 EMERGENCY PROCEDURES

The pilot of an aircraft in a state of emergency shall set the transponder to Mode A Code 7700 unless ATC has previously directed the pilot to operate the transponder on a specified code. In the latter case, the pilot shall continue to use the specified code unless otherwise advised by ATC. However, a pilot may select Mode A Code 7700 whenever there is a specific reason to believe that this would be the best course of action.

.....

1.6 UNLAWFUL INTERFERENCE WITH AIRCRAFT IN FLIGHT

1.6.1 If there is unlawful interference with an aircraft in flight, the pilot-in-command shall attempt to set the transponder to Mode A Code 7500 in order to indicate the situation. If circumstances warrant, Code 7700 should be used instead.

1.6.2 If a pilot has selected Mode A Code 7500 and has been requested to confirm this code by ATC (in accordance with 1.1.5), the pilot shall, according to circumstances, either confirm this or not reply at all.

Note.— If the pilot does not reply, ATC will take this as confirmation that the use of Code 7500 is not an inadvertent false code selection.

— END —

15.1.3.8 Uma aeronave no solo deveria ser avisada para se manter, o mais afastada possível, de outras aeronaves e instalações e, se apropriado, libertar a pista. A aeronave deveria ser instruída a deslocar-se para uma posição de estacionamento isolada ou designada em conformidade com instruções locais. O caso em que a tripulação de voo desembarque imediatamente passageiros e tripulação, 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 dão qualquer conselho ou sugestões relativamente à ação a ser tomada pela tripulação de voo em relação a um dispositivo explosivo.

15.1.3.10 Uma aeronave que se saiba ou se suspeite que está a ser objeto de interferência ilícita ou que, por outras razões, necessite de isolamento face às atividades normais do aeródromo, é autorizada a deslocar-se para a posição de estacionamento isolada atribuída. Nos casos em que não se tenha designado uma posição de estacionamento isolada, ou se esta não se encontrar disponível, a aeronave é enviada para uma posição dentro da área ou áreas escolhidas por acordo prévio com as autoridades do aeródromo. A autorização de rolagem (*taxi clearance*) específica, caminho de rolagem a ser seguido até à posição de estacionamento. Este caminho é escolhido de modo a minimizar quaisquer riscos de segurança para o público, outras aeronaves e as instalações no aeródromo.

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

EXTRATOS DOS PROCEDIMENTOS PARA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA — OPERAÇÕES DE AERONAVES (DOC 8168), VOLUME I — PROCEDIMENTOS DE VOO

PARTE III. PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO DE AERONAVES

SECÇÃO 3. – PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPONDER DO RADAR DE VIGILÂNCIA SECUNDÁRIO (SSR)

Capítulo 1

FUNCIONAMENTO DE TRANSPONDERS

.....

1.4 PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA

O piloto de uma aeronave em estado de emergência ajusta o *transponder* para o Código 7700 do Modo A, a não ser que, previamente, tenha recebido instruções do ATC para colocar o *transponder* num código especificado. Neste último caso, o piloto continua a empregar o código especificado salvo indicação em contrário pelo ATC. Contudo, um piloto pode seleccionar o Código 7700 do Modo A sempre que tiver uma razão específica para considerar que esta seja a medida mais adequada.

.....

1.6 INTERFERÊNCIA ILÍCITA DE AERONAVES EM VOO

1.6.1 Se uma aeronave em voo, estiver a ser objeto de interferência ilícita, o comandante tenta ajustar o *transponder* para o Código 7500 do Modo A de modo a denunciar a situação. Se as circunstâncias o justificarem, o Código 7700 deveria ser utilizado.

1.6.2 Se um piloto tiver seleccionado o Código 7500 do Modo A, e lhe tenha sido solicitado pelo ATC que confirme este código (em conformidade com 1.1.5), o piloto, de acordo com as circunstâncias, confirma-o ou não responde de todo.

Nota.— Se o piloto não responder, o ATC tomará tal como uma confirmação de que o emprego do Código 7500 não é uma selecção de código incorrecto involuntária.

— FIM —