

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



INFANTARIA DA AERONÁUTICA

MCA 125-12

**OPERAÇÕES DE GARANTIA DA LEI E DA
ORDEM EM INSTALAÇÕES AEROPORTUÁRIAS
DE INTERESSE**

2022

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
COMANDO DE PREPARO



INFANTARIA DA AERONÁUTICA

MCA 125-12

**OPERAÇÕES DE GARANTIA DA LEI E DA
ORDEM EM INSTALAÇÕES AEROPORTUÁRIAS
DE INTERESSE**

2022



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
COMANDO DE PREPARO

PORTARIA COMPREP Nº 902/SPOG-33, DE 11 DE MAIO DE 2022.

Aprova o MCA 125-12/2022
“Operações de Garantia da Lei e da
Ordem em Instalações Aeroportuárias
de Interesse”.

O COMANDANTE DO COMPREP, no uso de suas atribuições e de acordo com o Artigo 9º, inciso I do ROCA 20-13, "Regulamento do Comando de Preparo", aprovado pela Portaria nº 1.799/GC3, de 7 de novembro de 2018, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 198, de 13 de novembro de 2018, resolve:

Art.1º Aprovar o MCA 125-12/2022 “Operações de Garantia da Lei e da Ordem em Instalações Aeroportuárias de Interesse”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor no dia 1º de junho de 2022, conforme previsão normativa do Decreto 10.139, de 28 nov. 2019 (Art 4º, Incisos I e II).

Ten Brig Ar SERGIO ROBERTO DE ALMEIDA
Cmt do COMPREP

Asas que protegem o País



(Publicado no BCA nº 089, de 13 de maio de 2022)

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1	<u>FINALIDADE</u>	9
1.2	<u>CONCEITUAÇÃO</u>	9
2	EMPREGO DAS FORÇAS ARMADAS NA GARANTIA DA LEI E DA ORDEM	11
2.1	<u>CONSIDERAÇÕES GERAIS</u>	11
2.2	<u>EMPREGO DA AERONÁUTICA</u>	12
3	SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA	13
3.1	<u>CONSIDERAÇÕES GERAIS</u>	13
3.2	<u>ESTRUTURA DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA</u>	13
3.3	<u>RESPONSABILIDADES DOS ÓRGÃOS E AGÊNCIAS NA SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA</u>	14
4	PROTEÇÃO DE INSTALAÇÕES AEROPORTUÁRIAS NAS OPERAÇÕES DE GARANTIA DA LEI E DA ORDEM	17
4.1	<u>CONSIDERAÇÕES GERAIS</u>	17
4.2	<u>PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO DAS OPERAÇÕES</u>	17
4.3	<u>OPERAÇÕES DE GARANTIA DA LEI E DA ORDEM</u>	22
5	DISPOSIÇÕES FINAIS	25
	REFERÊNCIAS	26

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

O presente Manual tem por finalidade apresentar a concepção para o Emprego da tropa de Infantaria da Aeronáutica na Garantia da Lei e da Ordem em instalações aeroportuárias de interesse.

1.2 CONCEITUAÇÃO

A interpretação do significado da terminologia empregada deve ser feita de acordo com o consagrado no vernáculo, na DCA 1-1 Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira, no MD35-G-01 Glossário das Forças Armadas, no MCA 10-4 Glossário da Aeronáutica ou como definido abaixo.

1.2.1 ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA

Órgão, entidade ou empresa responsável pela exploração de um ou mais aeroportos com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão de aeroportos.

1.2.2 ÁREA OPERACIONAL DO AEROPORTO

Área restrita, dentro dos limites do aeródromo, constituída de área de manobras, embarque e desembarque de passageiros e de carga, pátios, torre de controle, unidades de controle do espaço aéreo, demais edificações operacionais e faixa de pista.

1.2.3 ÁREA RESTRITA DE SEGURANÇA

Área do lado de um aeroporto, identificada como área prioritária de risco, onde, além do controle de acesso, outros controles de segurança são aplicados. Tal área normalmente inclui as áreas da aviação comercial, de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, pátio de estacionamento, áreas de bagagens, inclusive as áreas nas quais as aeronaves são trazidas para operação e é realizada a inspeção de bagagem e carga, depósitos de carga, centros de tratamento dos Correios, instalações para os serviços de comissaria e instalações de limpeza das aeronaves, entre outras.

1.2.4 ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL

Ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, a saber:

- a) apoderamento ilícito de aeronave em voo ou no solo;
- b) manutenção de refém a bordo de aeronaves ou nos aeródromos;
- c) invasão de aeronave, de aeroporto ou das dependências de instalação aeronáutica;
- d) introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou em um aeroporto;
- e) comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave em voo ou no solo, dos passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, no aeroporto ou nas dependências de instalação de navegação aérea; e
- f) ataque a aeronaves utilizando Sistema Antiaéreo Portátil.

1.2.5 COMANDO DE EMPREGO

Comando responsável pelo emprego de Unidades Aéreas ou de Aeronáutica, que estejam sob seu controle operacional.

1.2.6 ESTRUTURAS ESTRATÉGICAS

Instalações, bens, sistemas ou serviços essenciais, que se forem interrompidos ou destruídos, total ou parcialmente, poderão provocar impactos social, ambiental, econômico, político, internacional ou à segurança do Estado e da sociedade. Também denominadas nesta publicação como Infraestruturas Críticas.

1.2.7 FORÇA DE CONTIGÊNCIA (FOCON)

Tropa de Infantaria, ativada na fase de planejamento da Op GLO, que permanece em condição de emprego para atuar em caso de esgotamento dos Órgãos de Segurança Pública.

1.2.8 INSTALAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

Área pública destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves, dotada de instalações e facilidades para apoio às operações de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e cargas. As instalações aeroportuárias englobam as suas instalações propriamente ditas, o entorno e os acessos imediatos e os serviços necessários à sua operação.

Também denominadas nesta publicação como Aeroporto ou Sítio Aeroportuário.

1.2.9 LADO AR

Parte do aeródromo destinada à pouso, decolagem e táxi de aeronaves, composta pelas áreas de manobras e pátios, terrenos adjacentes e edificações, ou parte delas, cujo acesso é controlado. Contrapõem-se ao "Lado Terra" (área aeroportuária de uso público, cujo acesso não é controlado).

1.2.10 PONTO CRÍTICO

Parte de um ponto sensível que, se destruída, provoca interrupção imediata da função desse ponto.

1.2.11 PRONTA RESPOSTA

Compreende o sistema de intervenção imediata e qualificada nas crises, nos incidentes e nas catástrofes.

1.3 ÂMBITO

A presente Diretriz aplica-se a todas as Organizações Militares (OM) do Comando da Aeronáutica (COMAER).

2 EMPREGO DAS FORÇAS ARMADAS NA GARANTIA DA LEI E DA ORDEM

2.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

A Garantia da Lei e da Ordem é uma das destinações principais das Forças Armadas, ao lado da Defesa da Pátria e da Garantia dos Poderes Constitucionais, de acordo com o Art. 142 da Constituição Brasileira.

É de competência exclusiva do Presidente da República a decisão pelo uso das FA na GLO. Esta decisão poderá ocorrer por iniciativa própria ou por pedido de qualquer dos poderes constitucionais, representados pelo Presidente do Supremo Tribunal Federal, pelo Presidente do Senado Federal ou pelo Presidente da Câmara dos Deputados. A decisão presidencial de emprego das FA será comunicada ao Ministro de Estado da Defesa por meio de documento oficial que indicará a missão, os demais órgãos envolvidos e outras informações necessárias. A partir da mensagem presidencial, será ativada a estrutura operacional das FA que desenvolverá, de forma episódica, em área previamente estabelecida e por tempo limitado, as Op GLO.

As Op GLO são caracterizadas como operações de não-guerra, pois embora utilizando o Poder Militar no âmbito interno do País, não envolvem ações de combate, buscando, sempre, o uso gradual e proporcional da força. As Op GLO, ainda, se caracterizam como operações interagências no contexto da Segurança Integrada, pois seu planejamento e execução podem necessitar da participação de outros órgãos e agências dos Poderes Executivo (ex: órgãos de segurança pública) e Judiciário (Polícia Federal), do Ministério Público, de organismos não governamentais (ex: Administração Aeroportuária, empresas aéreas, etc.), dentre outros.

As Op GLO são operações conduzidas pelas FA, de forma episódica, em área previamente estabelecida e por tempo limitado, que têm por objetivo a preservação da ordem pública e a incolumidade das pessoas e do patrimônio, em situação de esgotamento dos instrumentos para isso previstos nos Art. 144 da Constituição Brasileira ou em outras que se presume ser possível a perturbação da ordem, tais como as relativas a eventos oficiais ou públicos, particularmente os que contem com a participação de Chefe de Estado, ou de Governo, estrangeiro, e à realização de pleitos eleitorais, nesse caso, quando solicitado.

O esgotamento dos instrumentos previstos no Art. 144 da Constituição se dá no momento em que são reconhecidos pelo Chefe do Poder Executivo federal ou estadual como indisponíveis, inexistentes ou insuficientes para o cumprimento de sua destinação constitucional. Nesse caso¹, incumbirá às FA, sempre que se faça necessário, desenvolver as ações de polícia ostensiva, como as demais, de natureza preventiva ou repressiva, que se incluem na competência constitucional e legal das Polícias Militares, observados os termos e limites impostos pelo ordenamento jurídico a estas últimas.

No caso de ainda haver meios da respectiva Polícia Militar (PM) disponíveis², conquanto que insuficientes, mediante concordância do Governador do Estado, atuará esta parcial ou totalmente sob controle operacional (CONTOP) do comando militar responsável pela operação, sempre que a situação assim o recomende ou exija.

¹ Art.3º do Decreto Nº 3.897, de 24 de agosto de 2001.

² Art.4º do Decreto Nº 3.897, de 24 de agosto de 2001.

Quando as FA forem empregadas em Op GLO, atuando em coordenação e articulação com as autoridades locais, nos casos em que se presume ser possível a perturbação da ordem³, os órgãos de segurança pública (OSP) estarão disponíveis e poderão ou não estar sob CONTOP do comando militar responsável pela operação.

As ações preventivas e repressivas contra crimes transfronteiriços e ambientais, de forma isolada ou em cooperação com outros órgãos do Poder Executivo, tal como no âmbito da Força Aérea, as Medidas de Policiamento do Espaço Aéreo (MPEA), não são Op GLO. Elas são caracterizadas como Ações Subsidiárias, de acordo com o Art. 16-A, da Lei Complementar Nº 97/1999. A segurança do Presidente da República quando em viagens no Brasil e as ações de Polícia Judiciária Militar, também não se caracterizam como Op GLO. O combate a guerrilhas e a grupos armados, que venham a causar grave comprometimento da ordem interna do País, igualmente não é enquadrado como Op GLO.

2.2 EMPREGO DA AERONÁUTICA

De acordo com o MD33-M-10 “Garantia da Lei e da Ordem”, no caso de emprego das FA em Op GLO, o Comando da Aeronáutica (COMAER) terá como uma de suas responsabilidades, a preservação das instalações aeroportuárias de interesse, devendo preservar o patrimônio e garantir a continuidade dos serviços necessários à operação dessas instalações, por meio de operações do tipo polícia.

Em princípio, as tropas que executam a proteção das instalações aeroportuárias são de responsabilidade do COMAER. Meios adicionais de outras FA, devidamente justificados, poderão ser solicitados ao Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA).

O uso prioritário da tropa de Infantaria da Aeronáutica nas áreas aeroportuárias não exclui a possibilidade de sua atuação em outros locais de interesse da Operação GLO ativada.

³ Art. 5º do Decreto Nº 3.897, de 24 de agosto de 2001.

3 SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

3.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Na situação de normalidade ou de crise é o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) que disciplina a aplicação de medidas de segurança destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros, a fim de proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita cometidos no solo ou em voo.

O termo "Ato de Interferência Ilícita contra a Aviação Civil" vai além do sequestro de aeronaves, do emprego de dispositivos explosivos improvisados (DEI) ou da manutenção de reféns em aeronave ou instalação aeroportuária. Qualquer ato ilícito que ameace a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos podem assim ser definido. Portanto, os atos de perturbação da ordem pública praticados em instalações aeroportuárias estão incluídos nesse rol.

Obedecendo a uma prioridade de emprego de meios, as FA poderão ser empregadas nas Op GLO para substituir, complementar e/ou cooperar, nas ações preventivas e repressivas contra atos de interferência ilícita, com as instituições de segurança privada contratadas pela Administração Aeroportuária e com os OSP.

3.2 ESTRUTURA DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

O Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) é o programa veiculado em documento elaborado pela Administração Aeroportuária, aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que define responsabilidades, bem como a coordenação entre os órgãos e entidades envolvidos e as ações e medidas de segurança a serem adotadas no aeroporto, relacionadas à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Cada aeroporto ao encargo da Administração Aeroportuária possui um plano de contingência, que abrange hipóteses de diversos patamares de ameaças de atos ilícitos contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos de segurança, visando a garantir a continuidade de seus serviços e atividades, bem como a responder a situações de emergência pelo gerenciamento de crise. Os planos de contingência são elaborados com a participação de representantes da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, dos órgãos públicos e de outras entidades envolvidas com a segurança da aviação civil.

As áreas aeroportuárias encontram-se sujeitas ao monitoramento de segurança realizado, em situação de normalidade, pelo Centro de Monitoramento Eletrônico de Segurança (CMES) e, em situações de ameaça, pelo Centro de Operações de Emergência (COE).

O COE é o centro de comando e controle do aeroporto, de responsabilidade da Administração Aeroportuária, onde é realizado o gerenciamento de crises, incluindo aquelas decorrentes de atos de interferência ilícita contra a aviação civil. O COE é ativado sempre que haja uma notificação de interferência ilícita que afete o aeroporto em questão.

O COE inclui o CMES e são equipadas com meios de comunicação (rádio e telefonia), mapas, plantas, esquemas e outros meios pertinentes. Nos aeroportos onde não

houver COE, o Centro de Operações Aeroportuárias (CEOP) poderá ser utilizado para esse fim.

A estrutura para gerenciamento de crise (Gabinete de Crise) em aeroportos é composta de grupos de Decisão, Operacional, de Negociadores e Tático. Suas funções são detalhadas no PNAVSEC e na DCA 205-6 “Procedimentos para os Órgãos do COMAER Referentes à Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência”.

3.3 RESPONSABILIDADES DOS ÓRGÃOS E AGÊNCIAS NA SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

De acordo com o PNAVSEC, a segurança contra atos de interferência ilícita em instalações aeroportuárias é encargo da Administração Aeroportuária e da Polícia Federal (PF), complementadas pelas Polícias Militares (PM), Polícias Cíveis (PC), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e pelo Comando da Aeronáutica (COMAER). Entretanto, a atuação de tropa do Comando da Aeronáutica só se dará depois de estabelecido o emprego das FA em GLO.

3.3.1 POLÍCIA FEDERAL

Por determinação constitucional, a PF é o OSP encarregado de exercer a função de polícia aeroportuária. É dever da corporação: impedir o contrabando e descaminho, a entrada e saída de drogas, armas, bens patrimoniais, tráfico humano, falsificação de documentos e situações que coloquem em risco a população brasileira e as viagens. A interceptação de procurados dentro e fora do país também é realizada nos aeroportos pela PF.

Além disso, constituem responsabilidades da PF para com a Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), no contexto do policiamento ostensivo e da segurança de instalações:

3.3.1.1 supervisionar a inspeção de segurança da aviação civil nas Áreas Restritas de Segurança (ARS);

3.3.1.2 supervisionar, para efeito de segurança aeroportuária e proteção da aviação civil, o acesso de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias às ARS especificadas no Programa de Segurança Aeroportuária (PSA);

3.3.1.3 atuar, em coordenação com outros órgãos, visando à busca e à neutralização de DEI e artefatos biológicos, nucleares, químicos e radiológicos (BNQR);

3.3.1.4 retirar do interior de aeronaves pessoas que ponham ou possam colocar em risco a segurança do voo;

3.3.1.5 inspecionar, com poder de polícia, instalações e áreas internas e externas dos aeroportos, ressalvadas as áreas sujeitas à administração militar;

3.3.1.6 patrulhar ostensivamente a área aeroportuária, caso necessário, em coordenação com a Administração Aeroportuária e os órgãos de controle de tráfego aéreo, quando se tratar de área de movimento;

3.3.1.7 atuar, em coordenação com outros órgãos, na provisão de especialistas capacitados em antiterrorismo, intervenção armada, negociação, DEI e artefatos BNQR;

3.3.1.8 coordenar os grupos de Decisão e Operacional do Gabinete de Crise;

3.3.1.9 prover negociadores, grupo tático e grupo anti-DEI e de DBNQR, nos casos de atos de interferência ilícita, quando necessário;

3.3.1.10 autorizar, controlar e fiscalizar o funcionamento das empresas especializadas em serviços de

vigilância e de transporte de valores;

- a) centralizar informações prestadas pelas empresas aéreas, necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita; e
- b) supervisionar, nas áreas demarcadas pela autoridade aduaneira, como locais e recintos alfandegados, os controles de acesso de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias, em coordenação com a autoridade aduaneira.

As competências de polícia judiciária da PF não são delegáveis às PM ou às FA, mesmo no caso de esgotamento dos meios da PF.

3.3.2 POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

Constituem responsabilidades da PRF para com a AVSEC, no contexto do policiamento ostensivo e da segurança de instalações:

3.3.2.1 executar o patrulhamento ostensivo e a preservação da ordem pública, nas rodovias federais contíguas ou que cruzem a instalação aeroportuária; e

3.3.2.2 prover representante para o grupo Operacional do Gabinete de Crise.

3.3.3 POLÍCIAS MILITARES

Constituem responsabilidades das PM estaduais ou distrital para com a AVSEC, no contexto do policiamento ostensivo e da segurança de instalações:

3.3.3.1 executar o patrulhamento ostensivo e a preservação da ordem pública, nas áreas públicas do aeroporto;

3.3.3.2 executar o patrulhamento das áreas adjacentes ao sítio aeroportuário; e

3.3.3.3 prover representante para o grupo Operacional do Gabinete de Crise.

Por intermédio do Ministério da Justiça, poderão ser celebrados convênios entre a União e os Estados ou o Distrito Federal, para que os respectivos OSP prestem apoio à PF na instalação aeroportuária, especialmente para a realização de inspeções com poder de polícia e busca pessoal, auxílio em situações de crise e emergência e autorização de embarque de passageiro armado.

3.3.4 POLÍCIAS CIVIS

Na AVSEC, as PC estaduais ou distrital têm a função de polícia judiciária, cabendo, no contexto do aeroporto, apurar infrações penais de competência da justiça estadual. As PC compõem o grupo Operacional do Gabinete de Crise. As competências de polícia judiciária da PC não são delegáveis às PM ou às FA, mesmo no caso de esgotamento dos meios da PC.

3.3.5 COMANDO DA AERONÁUTICA

Constituem responsabilidades do COMAER para com a AVSEC, em situação de normalidade, no contexto do policiamento ostensivo e da segurança de instalações:

3.3.5.1 estabelecer medidas de segurança nas áreas, instalações e equipamentos sob sua responsabilidade, localizados nos aeródromos civis, em coordenação com as respectivas

Administrações Aeroportuárias;

3.3.5.2 estabelecer medidas de segurança para os auxílios à navegação aérea sob sua responsabilidade localizados fora da instalação aeroportuária;

3.3.5.3 prover um oficial general ou superior (de acordo com a situação) para compor o grupo de Decisão do Gabinete de Crise, inclusive nos exercícios;

3.3.5.4 prover pessoal especializado para compor o grupo Operacional do Gabinete de Crise; e

3.3.5.5 incluir no Plano de Segurança Orgânica e Defesa (PSOD) das OM que possuam aeródromo, compartilhado ou exclusivamente militar, medidas adicionais de segurança para o caso de estacionamento de aeronave civil sob interferência ilícita em área sujeita a administração militar da Aeronáutica, de modo a isolar a cena de ação e permitir a atuação da PF e demais órgãos e agências intervenientes na resposta ao apoderamento ilícito.

3.3.6 ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA

Constituem responsabilidades da Administração Aeroportuária para com a AVSEC, no contexto do policiamento ostensivo e da segurança de instalações:

3.3.6.1 prover representantes para os grupos de Decisão e Operacional do Gabinete de Crise;

3.3.6.2 garantir a segurança dos auxílios à navegação aérea localizados no interior do sítio aeroportuário e, quando por ela operados, daqueles situados fora;

3.3.6.3 realizar os controles de acesso ao lado ar dos aeroportos;

3.3.6.4 proteger as ARS, por meio de vigilância e controle de acesso permanentes; e

3.3.6.5 manter permanente vigilância do perímetro patrimonial do aeroporto.

3.3.7 OUTRAS ORGANIZAÇÕES

A ANAC, a Receita Federal do Brasil, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e a Vigilância Agropecuária Internacional (VIGIAGRO), ao exercerem as suas atividades de controle do Estado nos aeroportos, dentro das respectivas áreas de competência, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos, têm responsabilidades com a segurança da aviação civil, coordenadas e estabelecidas nos Programas de Segurança Aeroportuária (PSA) e nos planos de contingência. Elas devem comunicar às autoridades competentes, caso seja identificada em sua área de atuação qualquer situação suspeita que constitua crime ou que possa colocar em risco a segurança da aviação civil.

A ANAC compõe os grupos de Decisão e Operacional do Gabinete de Crise para atos de interferência ilícita contra a AVSEC. As demais agências, se julgado necessário, também poderão compor ambos os grupos.

4 PROTEÇÃO DE INSTALAÇÕES AEROPORTUÁRIAS NAS OPERAÇÕES DE GARANTIA DA LEI E DA ORDEM

4.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Nem todas as instalações aeroportuárias podem ser consideradas infraestruturas críticas, e assim terem de ser protegidas em Op GLO. Somente devem ser consideradas infraestruturas críticas aquelas que realmente causem impacto nos aspectos social, ambiental, econômico, político, internacional ou à segurança do Estado e da sociedade, que possam vir a ter uma repercussão nacional.

A proteção de uma instalação aeroportuária, desde a situação de normalidade, é essencialmente uma operação interagências e requer uma contínua articulação com todos os órgãos e agências envolvidas. É fundamental o estabelecimento de canais de comunicação e protocolos de relacionamento e de atuação, que possibilitem o sucesso da missão.

As Op GLO em instalações aeroportuárias podem fazer parte de uma operação conjunta, singular ou interagências, contemplando uma atuação de forma integrada das FA, OSP e órgãos do Poder Executivo, do Poder Judiciário, do Ministério Público e outros órgãos ou agências afins e de interesse da operação.

O emprego das FA na proteção dessas infraestruturas não implicará, necessariamente, a assunção do CONTOP das forças dos OSP e dos meios da Administração Aeroportuária pelo comando militar responsável pelas Op GLO nas instalações aeroportuárias, mas pressupõe a articulação e a coordenação entre tais órgãos, nos termos dos Art. 4º e 5º do Decreto nº 3.897/2001.

O emprego das FA na ocupação de instalações aeroportuárias visa à proteção do patrimônio, dos funcionários que quiserem trabalhar e dos usuários. A ocupação não se destina a garantir o funcionamento dos sistemas operacionais do aeroporto, pela sua operação pelas FA.

A ocupação preventiva das instalações aeroportuárias deve ser evitada, a fim de interferir o mínimo possível na sua operacionalidade. O emprego prematuro das tropas das FA na proteção de estruturas estratégicas, sem o esgotamento dos meios de segurança privada e dos OSOP, é indesejável e ocasiona o desperdício de recursos humanos e materiais que poderiam ser empregados em outras missões nas Op GLO.

Na ocupação militar de uma instalação aeroportuária, quando esta for impreterível, o comandante da Op GLO deve observar o critério da mínima interferência na operacionalidade da instalação, causando o mínimo de transtorno necessário aos usuários e aos operadores.

4.2 PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO DAS OPERAÇÕES

4.2.1 GENERALIDADES

As orientações gerais para o planejamento e o emprego das Forças Armadas (FA) em Operações de Garantia da Lei e da Ordem (Op GLO) constam no MD33-M-10.

As instruções voltadas para a Op GLO em vigor constarão no Decreto

Presidencial, na Diretriz Ministerial (DM) e nas Instruções para Emprego das Forças Armadas (IEFA), chanceladas pelo Presidente da República, pelo Ministro de Estado da Defesa e pelo Chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, respectivamente, constituindo a base legal que autoriza e regula a Op GLO.

No planejamento das situações previstas nos Art. 4º e 5º do Decreto Nº 3.987/2001, deve ser considerada a possibilidade de emprego de uma Força de Contingência (FOCON) para o caso de a situação evoluir para o previsto no Art. 3º do mesmo Decreto. Quando essa evolução não estiver previamente autorizada no Aviso Presidencial, a transição somente poderá ser efetivada após novo aviso.

As FOCON para a proteção de instalações aeroportuárias são, prioritariamente, do Comando da Aeronáutica. São uma reserva para substituir, se necessário e excepcionalmente, o aparato da Segurança Pública e da segurança privada empregado na proteção do patrimônio e na preservação da ordem pública, nos sítios aeroportuários

As IEFA contêm as Normas de Conduta, as ações a realizar, os processos de comando e controle, o apoio de inteligência, o apoio logístico, etc.

Devido às suas características, as Op GLO são vulneráveis a contestações ou representações judiciais, sendo importante, desde a fase de planejamento, uma assessoria jurídica específica para assistir os comandantes e orientar os procedimentos legais a serem adotados.

A disponibilidade de conhecimento sobre os Agentes Perturbadores da Ordem Pública (APOP), a área de operações e as características da população é imprescindível nas Op GLO.

O apoio de Comunicação Social e das Operações Psicológicas é importante para a conquista e a manutenção do apoio da população, a preservação da imagem e o fortalecimento do moral das forças empenhadas e o enfraquecimento do ânimo e o moral dos APOP.

4.2.2 REGRAS DE ENGAJAMENTO

A elaboração de Regras de Engajamento (RE) em Op GLO baseia-se nos princípios da legalidade, do uso proporcional e progressivo da força, da legítima defesa de si e de outras pessoas e dos direitos e da dignidade humana, detalhados no MD33-M-10.

As RE devem ser emitidas a cada operação e para cada tipo de atuação visualizada. As IEFA do EMCFA estabelecem as Normas de Conduta, ou seja, RE mais amplas. A cada nível de planejamento mais baixo, as RE são mais detalhadas.

No nível tático, deve ser dedicada especial atenção ao detalhamento e à descrição das situações que possam constituir agressões concretas, atuais ou iminentes, a fim de não haver dúvidas por parte das tropas empregadas. As mais diversas situações hipotéticas deverão ser exaustivamente exploradas, sendo objeto de treinamentos específicos, realizados pelos comandantes de fração durante a fase de preparação da tropa. No apronto de cada missão, as RE devem ser repassadas com a tropa.

4.2.3 GRAUS DE PROTEÇÃO

Após a seleção das instalações aeroportuárias a serem protegidas, são estabelecidos os respectivos graus de proteção iniciais necessários. Com base nessa decisão, serão realizados os planejamentos operacional e tático. O conhecimento difundido pela Inteligência durante o planejamento e a operação possibilitará uma análise constante da situação e poderá demandar a reclassificação do grau de proteção de uma ou mais instalações.

4.2.3.1 Monitorar

Ação de manter a ligação com os encarregados pela segurança da instalação aeroportuária e de acompanhar a situação pelos meios de Inteligência, com o objetivo de, se necessário, passar a outros graus de proteção.

O Grau Monitorar aplica-se a estruturas estratégicas nas quais não houve, inicialmente, a necessidade do emprego de tropa, mas cujo grau de proteção pode evoluir.

4.2.3.2 Vigiar

Ação tática que proporciona segurança a determinada instalação, bem, sistema ou serviço essencial, pelo estabelecimento de patrulhas e/ou de postos de observação, complementados por adequadas ações que procuram detectar ameaça à preservação da ordem pública ou do patrimônio no raio de ação ou campo dos instrumentos do elemento que a executa.

4.2.3.3 Proteger

Ação tática, ou o conjunto de ações táticas realizadas por elemento de valor compatível, que proporciona segurança a determinada instalação, bem, sistema ou serviço essencial. É realizada pela ocupação e defesa da instalação de forma a impedir a observação terrestre, o fogo direto o ataque de surpresa ou quaisquer ameaças à preservação da ordem pública ou à incolumidade das pessoas e do patrimônio.

4.2.4 PRIORIDADE DE EMPREGO DE MEIOS

A responsabilidade pela continuidade do funcionamento das instalações aeroportuárias é da Administração Aeroportuária e, em certos aspectos, da PF.

Na atuação na forma dos Art. 4º e 5º do Decreto nº 3.897/2001, o reforço da segurança pelo monitoramento, vigilância ou proteção das infraestruturas críticas deve se dar, inicialmente, pelo reforço da segurança privada contratada ou da própria concessionária. Em seguida, pelo emprego das forças de Segurança Pública existentes no entorno da instalação ou a serem enviados por essas ou pela Força Nacional de Segurança, em acordo com as autoridades civis locais. Quando for estritamente necessário o emprego das FA, esse só acontecerá com autorização prévia do EMCFA.

4.2.5 PLANOS OPERACIONAL E TÁTICO

O planejamento seguirá a metodologia do Processo de Planejamento Conjunto, preconizado no MD30-M-31 “Doutrina de Operações Conjuntas”. O MCA 55-84 Manual de Planejamento e Condução de Operações, Volumes 1 e 2, deve ser utilizado em complemento. Ressalta-se que estas metodologias foram desenvolvidas para solucionar problemas militares

clássicos, assim requerem adaptações para sua utilização em uma Op GLO. O MD33-M-10 apresenta um modelo de plano operacional para Op GLO. A formalística do plano tático pode ser deduzida do modelo de plano operacional.

Os planejamentos operacional e tático deverão levar em conta os documentos dos escalões superiores.

Os recursos de Inteligência são fundamentais na fase de seleção das instalações aeroportuárias a serem protegidas e no estabelecimento do grau de proteção. Os aeroportos a serem protegidos serão selecionados pelos critérios de importância estratégica, influência na situação corrente, prováveis ameaças e disponibilidade de meios, e classificados quanto ao Grau de Proteção a ser aplicado.

Após a seleção e classificação, realizam-se os reconhecimentos *in loco*, o levantamento das ameaças e das vulnerabilidades e a análise de risco, de modo a priorizar os aeroportos a serem protegidos, frente à possibilidade de escassez de meios.

Os planos operacional e tático do comando militar encarregado da Op GLO nas instalações aeronáuticas devem:

- a) expor a importância das instalações aeroportuárias selecionadas e seu impacto na situação;
- b) expor as ameaças à segurança que tenham ou podem ter impacto no pleno funcionamento das instalações aeroportuárias;
- c) definir o grau de proteção a ser adotado no início da operação;
- d) prever a priorização das instalações aeroportuárias, no plano operacional, e dos pontos críticos, no plano tático, a serem protegidos no caso de carência de meios;
- e) informar qual são as empresas de Administração Aeroportuária responsáveis pela continuidade do funcionamento do(s) aeroporto(s);
- f) prever, no plano tático, pelo menos um local para pouso de helicóptero, para cada aeroporto;
- g) analisar a necessidade de pré-posicionamento, em local reservado de cada aeroporto, de Forças de Pronta-Resposta (FPR) e de combate ao terrorismo;
- h) analisar a necessidade de pré-posicionamento das FOCON em local próximo à instalação aeronáutica;
- i) no caso de pré-posicionamento de tropas, prever local para alojamento, alimentação da tropa e guarda do armamento;
- j) detalhar como se dará a coordenação do sistema de comando e controle que será usado para integrar todos os participantes do sistema de segurança da instalação aeroportuária (Administração Aeroportuária, OSP e FA);
- k) primar nos planejamentos pela integração, interoperabilidade, complementaridade, cooperação e comprometimento entre todas as Instituições, Agências e Órgãos participantes;
- l) conter as atribuições de cada órgão e agência, bem como os protocolos conjuntos e interagências para as ações táticas e apoios logístico e técnico;
- m) prever o procedimento de difusão das informações;
- n) conter as Regras de Engajamento;

- o) prever o conteúdo e a frequência de treinamentos; e
- p) conter e integrar os aspectos importantes, quanto à segurança aeroportuária, dos aeroportos e das empresas aéreas, apresentados no(s) PSA e nos planos de contingência nacional.

O planejamento operacional deve abordar a Op GLO em instalações aeroportuárias de forma nacional ou regional. Para cada instalação aeroportuária, há necessidade de um planejamento tático detalhado, baseado em um exame de situação e uma análise de risco específicos.

4.2.6 COORDENAÇÃO DE AÇÕES

Quando houver mais de uma instalação aeroportuária envolvida em uma operação singular de GLO em instalação aeroportuária ou se tratar de uma operação conjunta, no nível operacional será ativado um Centro de Coordenação das Operações (CCOp), cuja finalidade é planejar e supervisionar a "grande" Op GLO. Além de um Estado-Maior, o CCOp conta com representações dos demais órgãos e agências envolvidas.

O comandante das Op GLO em uma instalação aeroportuária estabelecerá um Posto de Comando (PC), de onde executará a coordenação e controle da operação. Os COE dos aeroportos, devido a sua infraestrutura e organização, são os locais mais recomendados para estabelecimento do PC da Op GLO.

A relação entre o CCOp, os COA e os PC em cada instalação aeroportuária será definida nos planos operacionais.

Para as Op GLO em instalações aeroportuárias, é necessária a coordenação com a Administração Aeroportuária e com os OSP responsáveis pela área onde se localiza a instalação. O comando militar responsável pela Op GLO na instalação aeroportuária deve:

- a) conhecer as medidas que estão ou podem estar sendo adotadas pela Administração Aeroportuária em proveito da garantia do funcionamento da instalação aeroportuária (responsabilidade direta da concessionária/empresa), em face a situação;
- b) propor à Administração Aeroportuária melhorias na segurança das pessoas e patrimonial da instalação aeroportuária, por meio do reforço do pessoal de segurança, instalação ou equipamentos eletrônicos de monitoramento, além de outras medidas julgadas pertinentes;
- c) orientar que a Administração Aeroportuária garanta a permanência e manutenção ou, se necessário, o reforço de pessoal técnico, com capacidade de operação e retomada do funcionamento do aeroporto;
- d) levantar junto à Administração Aeroportuária as vulnerabilidades no tocante à segurança do aeroporto, a fim de serem propostas as medidas necessárias;
- e) coordenar com os OSP as medidas adicionais de segurança que serão adotadas por esses órgãos, mediante o esgotamento de um ou mais órgãos e agências envolvidos na AVSEC, a fim de garantir a proteção da instalação aeroportuária, evitando assim o emprego prematuro e desnecessário das FA;
- f) buscar o bom relacionamento entre as instituições e pessoas envolvidas na

AVSEC.

4.3 OPERAÇÕES DE GARANTIA DA LEI E DA ORDEM

4.3.1 GENERALIDADES

A intensidade e a amplitude no tempo e no espaço do emprego da força deve se limitar ao indispensável, de modo a evitar o desgaste para as FA empregadas em Op GLO. O embate com os APOP deve ser evitado, buscando-se a solução do conflito por meios pacíficos. Medidas dissuasórias como a apresentação de uma ostensiva superioridade de meios, uma ampla utilização de patrulhamento ostensivo ou uma demonstração de força com uma tropa equipada e treinada para Operações de Controle de Distúrbios, poderão resultar no desestímulo para os APOP.

4.3.2 AÇÕES TÁTICAS EM OPERAÇÕES GLO

Nas Op GLO, conforme preceitua o Decreto N ° 3.897, de 24 de agosto de 2001, as ações poderão ser de caráter preventivo ou repressivo. As ações preventivas incluem o treinamento da tropa e atividades de Inteligência, de Comunicação Social, de Operações Psicológicas e de dissuasão. As ações repressivas são as executadas para reestabelecer a ordem pública.

As ações táticas a serem executadas nas instalações aeroportuárias de interesse, em substituição, complementação ou coordenação com as demais agências e órgãos envolvidos na segurança dessas estruturas estratégicas são basicamente Ações do Tipo Polícia. Essas atividades são executadas diuturnamente, pela Infantaria da Aeronáutica, no contexto da Ação de Força Aérea de Polícia da Aeronáutica.

4.3.2.1 Segurança e Proteção de Autoridades

Compreende a atividade de assegurar a integridade física, permanência e deslocamento, nas instalações aeroportuárias, de Chefes de Estado e de Governo e outros dignitários, por meio dos serviços de segurança, escolta motorizada e batedores, de acordo com as condicionantes locais e em coordenação com as demais agências e órgãos. Também abrange a segurança aproximada das aeronaves desses dignitários.

4.3.2.2 Controle de Trânsito

Visam garantir a mobilidade, o livre trânsito e a fluidez nos deslocamentos de tropas, de comboios, da população local e dos usuários das instalações aeronáuticas. Essas medidas devem ser coordenadas com os órgãos e agências responsáveis pela segurança de tráfego local.

4.3.2.3 Patrulhamento Ostensivo

Atividade móvel ou estática de observação, fiscalização, proteção e identificação, com a finalidade de inibir ações ilícitas. O patrulhamento pode ser a pé ou motorizado (de viatura ou de motocicleta).

A área de responsabilidade para o patrulhamento ostensivo deve limitar-se à instalação aeroportuária propriamente dita, seu entorno e vias de acesso imediatas.

4.3.2.4 Segurança das Instalações

Ação constituída da integração de três atividades principais: controle de acesso, segurança eletrônica e equipe de reação, devendo ser planejada e executada à luz das publicações específicas do COMAER.

4.3.2.5 Polícia Judiciária Militar

A Polícia Judiciária Militar compreende o sistema de apuração de infrações penais militares. Esta atividade abrange as funções de perícia técnica (criminal e médico-legal) e identificação criminal, no que se refere à investigação de infrações penais militares, visando fornecer subsídios e laudos para a investigação.

Mediante a incapacidade técnica em pessoal e material para a condução da perícia técnica e a identificação criminal, protocolos devem ser articulados junto a outras polícias judiciárias para o apoio necessário.

Delegacias de Polícia Judiciária Militar temporárias devem ser ativadas, nas instalações aeroportuárias sob Op GLO, para registrar e apurar infrações penais militares e, se possível, prover perícia técnica e identificação criminal. Para tal, essas Delegacias devem ser mobiliadas por pessoal especializado em Justiça Militar.

4.3.2.6 Prevenção, Repressão e Combate ao Terrorismo

No escopo desta publicação, as ações terroristas podem incluir, dentre outras, o sequestro de aeronaves ou apoderamento ilícito de instalações aeroportuárias, com ou sem reféns, e o emprego ou a ameaça de emprego de DEI ou de dispositivos BNQR, em aeronaves ou instalações aeroportuárias.

A estrutura de gerenciamento de crise (apoderamento ou bomba) em aeronave civil no solo ou no ar ou em instalação aeroportuária, bem como os protocolos básicos de atuação, estão previstos no PNAVSEC.

Em aeronaves ou instalações aeroportuárias militares, o gerenciamento da crise é do COMAER, sendo o coordenador das ações e o provedor, por intermédio do Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (EAS), dos Grupos de Negociadores e Tático. O COMAER poderá ter convênios com a PF ou os OSP de cada localidade para que esses órgãos subsidiem a constituição dos Grupos de Negociadores e Tático, até a chegada ou na indisponibilidade do EAS.

Não será possível ou necessário, por vezes, manter-se uma força de contraterror de pronta-resposta em todas as instalações aeroportuárias consideradas estruturas estratégicas. Assim, devem ser estabelecidos locais de concentração, meios de transporte estratégico e protocolos de ações iniciais e de atuação de todos os órgãos e agências envolvidas.

4.3.2.7 Força de Pronta Resposta

As Forças de Pronta Resposta (FPR) são as forças de reação rápida que dispõem capacidade de intervenção imediata e qualificada em crises, incidentes e catástrofes. São empregadas em complemento às demais ações táticas. Podem ser pré-posicionadas, em prontidão, em local reservado nas instalações aeroportuárias, de acordo com a análise de

risco. Só serão efetivamente empregadas mediante acionamento do comando da Op GLO.

Às FPR, cabe:

- a) atuar como força de controle de distúrbios, em caso de manifestações que perturbem a ordem pública;
- b) atuar como força de combate a grupos criminosos armados, que pratiquem atentados violentos contra a ordem pública;
- c) realizar o isolamento de locais expostos à DEI e dispositivos QBRN, até que sejam descontaminados e liberados por pessoal especializado; e
- d) atuar em resposta a acidentes aeronáuticos, isolando e preservando o local da queda ou da aterrissagem forçada.

Observada a situação vigente, na forma dos Art. 4º e 5º do Decreto Nº 3.987/2001, a FPR deve ficar, preferencialmente, a cargo dos OSP, mas o comando militar responsável pela Op GLO na instalação aeronáutica deve estar pronto a assumi-la, se necessário.

4.3.2.8 Forças de Contingência (FOCON)

São forças, treinadas e equipadas, em condições de serem empregadas em caso de contingência da Segurança Pública, visando, dentre outras coisas, desenvolverem ações táticas para garantir o patrulhamento continuado no perímetro externo, externo imediato e no interior das instalações; o controle de multidões em caso de manifestações; o combate a grupos de criminosos armados; a prevenção contra ações que ponham em risco a ordem pública, exercendo o poder de polícia nos locais de acesso às instalações aeroportuárias, quando necessário.

As FOCON podem estar pré-posicionadas (estacionadas próxima à instalação aeronáutica), de prontidão (aquarteladas) ou de sobreaviso (reunião perante plano de chamada).

As FOCON devem ter seu treinamento pautado na neutralização ou na mitigação das possíveis ameaças e vulnerabilidades levantadas pela Inteligência.

4.3.2.9 Negociação

A negociação deve ser a parte inicial de uma Op GLO, precedendo o emprego da dissuasão e o uso progressivo da força. É empregada, principalmente, na desocupação de áreas, desobstrução de vias e no controle de distúrbios. Considerando que as Op GLO possuem caráter de execução descentralizada, a negociação será praticada em todos os níveis táticos, necessitando, para sua condução, de pessoal corretamente orientado por especialistas.

5 DISPOSIÇÕES FINAIS

5.1 Os casos não previstos neste Manual deverão ser submetidos à apreciação do Comandante do COMPREP.

5.2 As sugestões para aperfeiçoamento deste documento são estimuladas e deverão ser encaminhadas ao COMPREP, via cadeia de comando.

REFERÊNCIAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016].

BRASIL. Ministério da Defesa. Gabinete da Segurança Institucional. Decreto Nº 3.897, de 24 de agosto de 2001, que fixa as diretrizes para o emprego das Forças Armadas na Garantia da Lei e da Ordem. **Diário Oficial da União**: seção 01, Brasília, DF, ano 137, nº 164e, p. 66, 27 ago. 2001.

BRASIL. Ministério da Defesa. Gabinete da Segurança Institucional. Decreto Nº 7168, de 05 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC). **Diário Oficial da União**: seção 01, Brasília, DF, ano 147, nº 85, p. 4, 06 maio 2010.

BRASIL. Ministério da Defesa. Lei Complementar Nº 97, de 9 de junho de 1999, alterada pela LC no 117, de 2 de setembro de 2004 e LC no 136, de 25 de agosto de 2010, dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da União**: seção 01, Brasília, DF, ano 137, nº 109e, p. 1, 10 jun. 1999.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Portaria nº 1224/GC3, de 10 de novembro de 2020. Aprova a reedição da Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira - Volume 1 [DCA 1-1]. **Boletim do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro, nº 205, f. 14971, 12 nov. 2020.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Portaria nº 1225/GC3, de 10 de novembro de 2020. Aprova a edição da Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira - Volume 2 [DCA 1-1]. **Boletim do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro, nº 205, f. 14971, 12 nov. 2020.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Portaria nº 128/GC3, de 4 de março de 2011. Aprova a Diretriz sobre os Procedimentos para os Órgãos do COMAER referentes à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita. **Boletim do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro, nº 49, f. 1816, 14 mar. 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando Geral de Apoio. Portaria COMAE nº 79/CPOGI, de 24 de abril de 2019. Revoga a Portaria COMGAR Nº R-8/A7, de 25 de maio de 2009. **Boletim do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro, nº 70, f. 5156, 29 abr. 2019. Portaria revoga a Portaria supracitada em função da aprovação do MCA 55-84 “Manual Planejamento e Condução de Operações Aeroespaciais” (MPCOA), em 12 de março de 2019

BRASIL. Ministério da Defesa. Gabinete do Ministro. Portaria Normativa nº 84/GM-MD, de 15 de setembro de 2020. Aprova a Doutrina de Operações Conjuntas - MD30-M-01/Volumes 1 e 2 (2ª Edição/2020). **Diário Oficial da União**: seção 01, Brasília, DF, ano 158, nº 178, p. 250, 16 set. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas. Portaria GM/MD nº 4034, de 01 de outubro de 2021. Aprova o Manual de Abreviaturas, Siglas, Símbolos e Convenções Cartográficas das Forças Armadas – MD33-M-02 (4a Edição/2021). **Diário Oficial da União**: seção 01, Brasília, DF, ano 159, nº 188, p. 9, 04 out. 2021.