

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**

2024



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
COMANDO DE PREPARO

PORTARIA COMPREP Nº 430/SPOG-50, DE 12 DE MARÇO DE 2024.
Protocolo COMAER nº 67200.002310/2024-69

Aprova a reedição do MCA 125-12 "Operações de Garantia da Lei e da Ordem em Instalações Aeroportuárias de Interesse".

O **COMANDANTE DE PREPARO**, no uso de suas atribuições, de acordo com o Inciso I, Artigo 13, do ROCA 20-13, "Regulamento do Comando de Preparo", aprovado pela Portaria nº 492/GC3, de 21 de abril de 2023, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 75, de 26 de abril de 2023, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição do MCA 125-12 "Operações de Garantia da Lei e da Ordem em Instalações Aeroportuárias de Interesse", que com esta baixa.

Art. 2º Determinar que esta Portaria entre em vigor a partir da data de sua publicação, devido ao caráter operacional, conforme o Parágrafo Único, do Art. 4º, do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019.

Ten Brig Ar PEDRO LUÍS FARCIC
Comandante de Preparo

ANEXO I
OPERAÇÕES DE GARANTIA DA LEI E DA ORDEM EM INSTALAÇÕES AEROPORTUÁRIAS DE
INTERESSE (MCA 125-12)

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I
Finalidade

Art. 1º 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.

Seção II
Conceituação

Art. 2º Os demais conceitos encontrados neste Manual e não definidos abaixo constam no Manual de Abreviaturas, Siglas, Símbolos e Convenções Cartográficas das Forças Armadas (MD33-M-02), no Glossário das Forças Armadas (MD35-G-01), no Manual de Abreviaturas, Siglas e Símbolos da Aeronáutica (MCA 10-3), no Glossário da Aeronáutica (MCA 10-4) e no Glossário do Comando de Preparo (NOPREP/LEG/06):

I - Administração Aeroportuária: órgão, entidade ou empresa responsável pela exploração de um ou mais aeroportos com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão de aeroportos;

II - 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;

III - 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;

IV - 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.

V - Comando de Emprego: comando responsável pelo emprego de Unidades Aéreas ou de Aeronáutica, que estejam sob seu controle operacional;

VI - 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;

VII - Força de Contingência (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;

VIII - 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:

a) também denominadas nesta publicação como Aeroporto ou Sítio Aeroportuário;

b) 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);

c) Ponto Crítico: parte de um ponto sensível que, se destruída, provoca interrupção imediata da função desse ponto; e

d) Pronta Resposta: compreende o sistema de intervenção imediata e qualificada nas crises, nos incidentes e nas catástrofes.

IX - Unidades Provisionais de Segurança e Defesa: são Unidades ativadas temporariamente, com uma finalidade específica, seja em uma operação ou exercício, atuando desdobrada de sua sede ou a partir desta, sob o comando de uma FAC ou de uma FAN, ou ainda, na ausência daquelas, sob controle operacional do COMAE:

a) nas Operações Conjuntas e/ou Interagências, quando estabelecido um Comando Conjunto com a finalidade de conduzir operações de superfície, não ocorrendo a ativação de um componente aéreo ao qual se possa subordinar a Unidade Provisional de Segurança e Defesa, esta operará sob controle operacional do COMAE, podendo ser colocada, ou não, sob o controle tático do Comando Conjunto.

X - Agente de Fiscalização: é o agente da Receita Federal Brasileira (RFB) ou Polícia Federal (PF), presente no momento da missão, responsável por acompanhar as ações;

XI - Material Aparentemente Ilícito: é o material que aparentemente é condizente com características entorpecentes, sejam eles naturais (maconha, ópio, cogumelos, entre outros), sintéticas (LSD, ecstasy, anfetaminas) e semissintéticas (cocaína, crack). Pode ser classificado também como materiais aparentemente ilícitos armamentos, peças de armamentos e munições que não foram comprovadas a origem ou documentação de transporte;

XII - Material Ilícito: é o material que após testes químicos realizados pelas Agentes Fiscalizadores foram comprovados serem entorpecentes, sejam eles naturais (maconha, ópio, cogumelos, entre outros), sintéticas (LSD, ecstasy, anfetaminas) e semissintéticas (cocaína, crack). Pode ser classificado também como materiais ilícitos armamentos, peças de armamentos e munições que não foi comprovada a origem ou não possuem documentação de transporte;

XIII - Veículos Akes: veículos que se conectam em tratores e são exclusivos para transporte de bagagens e cargas dos terminais (esteiras de bagagens e terminais de carga) para as aeronaves;

XIV - Cão de Faro: é todo cão dotado de características específicas, resistência, estabilidade comportamental, saúde, capacidade olfativa, que associados ao adestramento os qualificam para o emprego em um ambiente operacional;

XV - Condutor de Cães de Faro: é o militar habilitado e certificado com o Estágio de Condutor de Cães de Guerra, que juntamente com o seu cão executam atividade de faro; e

XVI - Equipe de Detecção de Drogas e Explosivos com Cães (EDDE): constituída no mínimo por um binômio (cão de faro mais seu condutor) e militares do efetivo das USEGDEF, empregada com a finalidade de detectar substâncias entorpecentes e/ou explosivas em instalações e materiais em áreas ou locais de interesse do COMAER (MCA 125-19).

Seção III

Âmbito

Art. 3º A presente Diretriz aplica-se a todas as Organizações Militares (OM) do Comando da Aeronáutica (COMAER).

CAPÍTULO II

EMPREGO DAS FORÇAS ARMADAS NA GARANTIA DA LEI E DA ORDEM

Seção I

Considerações gerais

Art. 4º 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.

Art. 5º 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.

Art. 6º 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.

Art. 7º 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.

Art. 8º 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.

Art. 9º 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.

Art. 10. 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.

Art. 11. 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.

Seção II

Emprego da Aeronáutica

Art. 12. 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.

Art. 13. 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).

Art. 14. 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.

Art. 15. Tendo em vista que as ações de GLO ensejam o uso prioritário de tropas de Infantaria da Aeronáutica, pela característica da missão, o dimensionamento da tropa a ser empregada, sua estrutura e demais observações estruturais serão norteadas pela NOSDE ORG 106A, que versa sobre a composição das Unidades Provisionais de Segurança e Defesa.

Art. 16. Unidade Provisional será ativada em conformidade com a Diretriz de Planejamento emitida pelo EMAER, sob coordenação do COMAE, que emitirá Plano de Operações específico, por meio do qual serão estabelecidos a composição da Tropa, as relações de comando, sua área de responsabilidade, as regras de engajamento e limites de atuação e os meios logísticos em apoio.

CAPÍTULO III

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

Seção I

Considerações gerais

Art. 17. 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.

Art. 18. 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.

Art. 19. 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.

Seção II

Estrutura de segurança aeroportuária

Art. 20. 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.

Art. 21. 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.

Art. 22. 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).

Art. 23. 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.

Art. 24. 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.

Art. 25. 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".

Seção III

Responsabilidades dos órgãos e agências na segurança aeroportuária

Art. 26. 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 Civis (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.

Subseção I Polícia Federal

Art. 27. 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.

Art. 28. 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:

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

II - 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);

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

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

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

VI - 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;

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

VIII - coordenar os grupos de Decisão e Operacional do Gabinete de Crise;

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

X - autorizar, controlar e fiscalizar o funcionamento das empresas especializadas em serviços de vigilância e de transporte de valores;

XI - centralizar informações prestadas pelas empresas aéreas, necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita; e

XII - 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.

Art. 29. As competências de polícia judiciária da PF não são delegáveis às PM ou às FA, mesmo no caso de esgotamento dos meios da PF.

Subseção II

Polícia Rodoviária Federal

Art. 30. Constituem responsabilidades da PRF para com a AVSEC, no contexto do policiamento ostensivo e da segurança de instalações:

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

II - prover representante para o grupo Operacional do Gabinete de Crise.

Subseção III

Polícias Militares

Art. 31. Constituem responsabilidades das PM estaduais ou distrital para com a AVSEC, no contexto do policiamento ostensivo e da segurança de instalações:

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

II - executar o patrulhamento das áreas adjacentes ao sítio aeroportuário; e

III - prover representante para o grupo Operacional do Gabinete de Crise.

Art. 32. 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.

Subseção IV **Polícias Cíveis**

Art. 33. 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.

Subseção V **Comando da Aeronáutica**

Art. 34. Constituem responsabilidades do COMAER para com a AVSEC, em situação de normalidade, no contexto do policiamento ostensivo e da segurança de instalações:

I - estabelecer medidas de segurança nas áreas, instalações e equipamentos sob sua responsabilidade, localizados nos aeródromos civis, em coordenação com as respectivas Administrações Aeroportuárias;

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

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

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

V - 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.

Subseção VI **Administração aeroportuária**

Art. 35. Constituem responsabilidades da Administração Aeroportuária para com a AVSEC, no contexto do policiamento ostensivo e da segurança de instalações:

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

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

III - realizar os controles de acesso ao lado ar dos aeroportos;

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

V - manter permanente vigilância do perímetro patrimonial do aeroporto.

Subseção VII

Outras organizações

Art. 36. 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.

Art. 37. 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.

CAPÍTULO IV

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

Seção I

Considerações gerais

Art. 38. 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.

Art. 39. 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.

Art. 40. 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.

Art. 41. 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.

Art. 42. 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.

Art. 43. 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.

Art. 44. 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.

Seção II

Planejamento e Coordenação das Operações

Subseção VIII

Generalidades

Art. 45. 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.

Art. 46. 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.

Art. 47. 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.

Art. 48. 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

Art. 49. 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.

Art. 50. 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.

Art. 51. A disponibilidade de conhecimento sobre os Agentes Perturbadores da Ordem Pública (APOPOP), a área de operações e as características da população é imprescindível nas Op GLO.

Art. 52. 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 APOPOP.

Subseção IX

Regras de engajamento

Art. 53. 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.

Art. 54. 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.

Art. 55. 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.

Subseção X

Graus de proteção

Art. 56. 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.

Art. 57. 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 58. 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.

Art. 59. 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.

Subseção XI

Prioridade de emprego de meios

Art. 60. A responsabilidade pela continuidade do funcionamento das instalações aeroportuárias é da Administração Aeroportuária e, em certos aspectos, da PF.

Art. 61. Na atuação na forma do 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.

Subseção XII

Planos operacional e tático

Art. 62. 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.

Art. 63. Os planejamentos operacional e tático deverão levar em conta os documentos dos escalões superiores.

Art. 64. 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.

Art. 65. 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.

Art. 66. Os planos operacional e tático do comando militar encarregado da Op GLO nas instalações aeronáuticas devem:

I - expor a importância das instalações aeroportuárias selecionadas e seu impacto na situação;

II - expor as ameaças à segurança que tenham ou podem ter impacto no pleno funcionamento das instalações aeroportuárias;

III - definir o grau de proteção a ser adotado no início da operação;

IV - 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;

V - informar qual são as empresas de Administração Aeroportuária responsáveis pela continuidade do funcionamento do(s)aeroporto(s);

VI - prever, no plano tático, pelo menos um local para pouso de helicóptero, para cada aeroporto;

VII - analisar a necessidade de pré-posicionamento, em local reservado de cada aeroporto, de Forças de Pronto-Resposta (FPR) e de combate ao terrorismo;

VIII - analisar a necessidade de pré-posicionamento das FOCON em local próximo à instalação aeronáutica;

IX - no caso de pré-posicionamento de tropas, prever local para alojamento, alimentação da tropa e guarda do armamento;

X - 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);

XI - primar nos planejamentos pela integração, interoperabilidade, complementaridade, cooperação e comprometimento entre todas as Instituições, Agências e Órgãos participantes;

XII - conter as atribuições de cada órgão e agência, bem como os protocolos conjuntos e interagências para as ações táticas e apoios logístico e técnico;

XIII - prever o procedimento de difusão das informações;

XIV - conter as Regras de Engajamento;

XV - prever o conteúdo e a frequência de treinamentos; e

XVI - 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.

Art. 67. 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.

Subseção XIII

Coordenação de ações

Art. 68. 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.

Art. 69. 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.

Art. 70. A relação entre o CCOp, os COA e os PC em cada instalação aeroportuária será definida nos planos operacionais.

Art. 71. 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:

I - 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;

II - 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;

III - 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;

IV - levantar junto à Administração Aeroportuária as vulnerabilidades no tocante à segurança do aeroporto, a fim de serem propostas as medidas necessárias;

V - 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; e

VI - buscar o bom relacionamento entre as instituições e pessoas envolvidas na AVSEC.

Seção III

Operações de garantia da lei e da ordem

Art. 72. A intensidade e a amplitude no tempo e no espaço do emprego da força devem 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.

Subseção I

Ações táticas em operações GLO

Art. 73. 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.

Art. 74. 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.

Art. 75. 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.

Art. 76. 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.

Art. 77. Policiamento Ostensivo - O Policiamento Ostensivo emprega de meios de Força Aérea, com o objetivo inibir ou interromper o cometimento de crimes no interior de instalações militares ou em áreas de interesse da Força Aérea, mantendo-se, assim, a lei e a ordem nessas áreas. Durante esta atividade operacional poderão ocorrer revistas pessoal ou veicular, caracterizada no CPPM em seu Art. 181. “Proceder-se-á à revista, quando houver fundada suspeita de que alguém oculte consigo: a) instrumento ou produto do crime; b) elementos de prova”. De igual forma, a revista em veículos será procedida.

Art. 78. Emprego de Cães de Guerra - A utilização de uma Equipe de Detecção de Drogas e Explosivos com Cães, constituída no mínimo por um binômio e militares do efetivo das USEGDEF, empregada com a finalidade de detectar substâncias entorpecentes e/ou explosivas em instalações e materiais em áreas ou locais de interesse do COMAER.

Art. 79. Bloqueio e Controle de Vias - O Bloqueio e Controle de Vias assegura o adequado uso das vias dentro de uma Unidade ou, em área externa, nos acessos e vias circunvizinhas com influência na segurança local, obedecido o ordenamento jurídico vigente; previne a remoção ilegal de bens móveis protegidos; previne o acesso não autorizado a uma área ou instalação; impede que armamentos, munições ou explosivos entrem ou saiam, sem autorização, de uma área ou instalação; previne a entrada e o uso de substâncias entorpecentes no âmbito de uma área ou instalação; bloqueia o acesso não autorizado a áreas controladas ou restritas; e impede a evasão ou invasão de criminosos ou suspeitos de crime, realizando a sua prisão, se for o caso.

Art. 80. Posto de Segurança Estático - O Posto de Segurança Estático (PSE) é a atividade operacional voltada à proteção de Infraestrutura Crítica (IEC) de interesse do funcionamento da Força Aérea e de Aeródromos civis, neste último caso, mediante o acionamento de Operações de Garantia da Lei e da Ordem, por determinação presidencial. O estabelecimento de um PSE não se destina a operar a IEC, mas somente à garantia da integridade das instalações e da liberdade de acesso aos seus operadores.

Art. 81. Revista Pessoal e Veicular - A revista pessoal está caracterizada no CPPM em seu Art. 181. “Proceder-se-á à revista, quando houver fundada suspeita de que alguém oculte consigo: a) instrumento ou produto do crime; b) elementos de prova”. De igual forma, a revista em veículos será procedida.

Art. 82. Equipe de Reação - Fração de tropa treinada e equipada, pertencente à Unidade de Segurança e Defesa (USEGDEF), atuando em pronta resposta, na garantia da segurança e defesa de meios Aeroespaciais e de Força Aérea. Para as atividades operacionais executadas na GLO a Equipe de Reação será composta por militares com formação em Polícia da Aeronáutica.

Art. 83. 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.

Art. 84. 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.

§ 1º 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.

§ 2º 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.

Art. 85. 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.

§ 1º 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.

§ 2º 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.

§ 3º 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.

Art. 86. 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:

I - atuar como força de controle de distúrbios, em caso de manifestações que perturbem a ordem pública;

II - atuar como força de combate a grupos criminosos armados, que pratiquem atentados violentos contra a ordem pública;

III - realizar o isolamento de locais expostos à DEI e dispositivos QBRN, até que sejam descontaminados e liberados por pessoal especializado; e

IV - atuar em resposta a acidentes aeronáuticos, isolando e preservando o local da queda ou da aterrissagem forçada.

Art. 87. Observada a situação vigente, na forma do 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.

Art. 88. 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.

§ 1º As FOCON podem estar pré-posicionadas (estacionadas próxima à instalação aeronáutica), de prontidão (aquarteladas) ou de sobreaviso (reunião perante plano de chamada).

§ 2º As FOCON devem ter seu treinamento pautado na neutralização ou na mitigação das possíveis ameaças e vulnerabilidades levantadas pela Inteligência.

Art. 89. 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.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 90. Os casos não previstos neste Manual deverão ser submetidos à apreciação do Comandante do COMPREP.

Art. 91. As sugestões para aperfeiçoamento deste documento são estimuladas e deverão ser encaminhadas ao COMPREP, via cadeia de comando.

ANEXO II
TÉCNICAS, TÁTICAS E PROCEDIMENTOS PARA O EMPREGO DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS DE
POLÍCIA DA AERONÁUTICA NAS OPERAÇÕES DE GARANTIDA DA LEI E DA ORDEM EM ÁREAS
AEROPORTUÁRIAS

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I
Constituição da equipe

Art. 92. O Posto de Bloqueio e Controle de Vias (PBCV) - A estrutura organizacional de um PBCV varia de acordo com a situação tática e a ameaça vigentes. Sua estrutura básica que pode variar em número de equipes ou, ainda, ser acrescida de recursos opcionais, como por exemplo, cães de guerra e armamento coletivo para apoio de fogo, conforme item 2.4.2 da MCA 125-7 e NOSDE CAP-301A.

Art. 93. Policiamento ostensivo (patrulhamento a pé e patrulhamento motorizado) - Efetivo treinado para compor equipes de rondas a pé ou motorizadas produzindo o efeito desejado para a atividade de policiamento ostensivo.

Art. 94. Posto de Segurança Estático (PSE) - O valor da tropa a ser empregada para mobiliar o PSE dependerá da importância, complexidade e dimensão da infraestrutura crítica. Normalmente, o efetivo para o estabelecimento de um PSE é de, no mínimo, um Pelotão de Polícia da Aeronáutica (32 militares), se for desejado garantir a segurança da IEC com relativa autonomia. Em situações em que existam pequenas instalações dispersas, quando outras tropas terrestres atendam às várias instalações e o patrulhamento na área externa da IEC não for encargo do PSE, o valor do PSE pode ser de um Grupo de Polícia da Aeronáutica (10 militares) ou de uma Esquadra de Polícia da Aeronáutica (4 militares).

Art. 95. Revistas Pessoal e Veicular - A constituição da equipe que procederá revista veicular ou em pessoas dependerá do local e da missão que está sendo executada, podendo os militares estarem realizando um PSE, PBCV, participando de Equipe de Reação ou executando um Policiamento Ostensivo.

Art. 96. Equipe de Reação - Comandada por um Sargento do QSS, a Equipe é composta, no total, por até cinco militares, dentre os quais o motorista habilitado para condução da viatura utilizada e até três militares - cabos ou soldados - da tropa de Polícia da Aeronáutica.

Art. 97. Equipe de Detecção de Drogas e Explosivos com Cães (EDDE) - A EDDE é composta por no mínimo 03 militares, sendo 01(um) Suboficial ou Sargento, obrigatoriamente com Curso de Adestrador de Cães de Guerra, na função de Comandante da Equipe; 02 (dois) Soldado/Cabo com curso de condutor de cães de guerra, na função de Condutor de Cão de Faro; e o Cão, com habilitação para o faro específico da equipe (drogas ou explosivo).

CAPÍTULO II
EQUIPAMENTO

Art. 98. O equipamento desejável pela equipe será de acordo com a atividade operacional:

I - Viatura de transporte de tropa;

II - Viatura para força de reação adaptada para transporte de preso;

III - Viatura para emprego de cães com emprego em faro;

IV - Algemas (oficiais e sargentos);

V - Equipamento de defesa menos letal (Spray Pimenta de Espuma, spark, etc.)

VI - Luvas cirúrgica para quem efetua a revista;

VII - Detector de metais portátil;

VIII - Pilhas para detector de metais portátil;

IX - Possuir cartão de visita com dados da Comunicação Social do Escalão Superior para caso de situação anormal; e

X - Mini-câmera acoplada ao colete para gravação de vídeo e imagem da operação.

Art. 99. Equipamentos desejáveis para PBCV:

I - Lanternas individuais;

II - Coletes fluorescentes;

III - Pilhas e baterias sobressalentes;

IV - Algemas convencionais ou plásticas;

V - Dilaceradores de pneus;

VI - Detectores de metais portáteis, com baterias extras;

VII - Espelhos para inspeção veicular;

VIII - Equipamento de contra incêndio;

IX - Coletes balísticos;

X - Viatura de transporte de tropa; e

XI - Viatura para força de reação adaptada para transporte de preso.

Art. 100. O equipamento desejável pela EDDE será de acordo com a sua função:

I - Comandante da Equipe: colete balístico, coldre, pistola e câmara de ação presa ao corpo; e

II - Condutor de Cães: guia, colar de elo, colar de nylon, recompensa do cão, sacola vazia, água e gamela.

Art. 101. Além dos equipamentos previamente mencionados, poderá ser inserido no planeamento rádios de comunicação, recipientes para água destinados aos cães e caixas de transporte apropriadas para o descanso dos animais.

CAPÍTULO III PLANEJAMENTO DA AÇÕES

Art. 102. A colaboração de todos os Órgãos de maneira conjunta, da Unidades de Segurança e Defesa (USEGDEF) designada para a Operação de Garantia da Lei e da Ordem (GLO), Receita Federal e Polícia Federal, é fator essencial para o sucesso nas operações, com o objetivo de facilitar o emprego dos cães de forma mais precisa e eficaz.

Art. 103. O planejamento das operações deverá utilizar-se das informações recebidas dos setores de inteligência e preparar a missão. A seguir são detalhadas algumas operações que poderão ser realizadas em aeroportos.

Art. 104. Envelopamento (Esterilização da Aeronave) - Envelopamento é uma operação constituída em destacar a aeronave como ponto principal de movimentação e distribuição nacional ou internacionalmente de entorpecentes. Dentro deste escopo, as ações operacionais são planejadas para revistar todos os acessos, tanto de passageiros, funcionários ou cargas, que entram ou saem da aeronave.

§ 1º As principais atividades operacionais realizadas pelas equipes em uma operação de envelopamento são: revista de funcionários que acessam a aeronave (serviços de limpeza, comissaria, tripulação, abastecimento), revista de passageiros e bagagens pessoais no **Finger** antes do acesso a aeronave, revista nas cargas que serão colocadas nos porões, veículos de bagagens das malas despachadas das empresas aéreas)

§ 2º A atuação deverá levar em consideração o tempo de permanência da aeronave em solo com a preocupação de não atrasar o voo. Para tanto, as equipes deverão se posicionar com tempo suficiente para a realização da atividade, sem interferência nas atividades aeroportuárias.

Art. 105. Operação com Foco em Ilícitos Previamente Estabelecidos pela Inteligência - Outra Operação que produz resultados para apreensão de ilícitos são previamente coordenados com agentes da Polícia Federal que buscam nos sistemas de cadastro das empresas aéreas informações relevantes de determinados passageiros ou grupos que podem estar transportando entorpecentes.

§ 1º A missão inicia com a sinalização nos guichês das empresas aéreas desses indivíduos, sendo posteriormente triado no sistema da Polícia Federal. Essa ação estabelece que qualquer bagagem despachada deva ser inspecionada nas esteiras dentro do pátio operacional, antes de embarcarem nos AKEs que transportam as mesmas para a aeronave.

§ 2º Na sequência, o indivíduo, ao passar pelo embarque, é abordado pela equipe de revista pessoal que procede com a inspeção corporal. Paralelamente a ação de revista pessoal, ocorre também a fiscalização pelo equipamento de radiografia do Aeroporto o escaneamento das bagagens pessoais do indivíduo.

§ 3º Nas esteiras da área operacional, deve-se ter uma segunda equipe de fiscalização. Esta equipe recebe a bagagem despachada e realiza a revista com emprego de cães de faro e caso tenha acusação positiva de ilícito, precede-se uma passagem de bagagem no equipamento de radiografia e em confirmando procederá a revista da bagagem. Em caso de encontrar materiais ilícitos, deverá ser acionado a Polícia Federal para apreensão da bagagem.

CAPÍTULO IV

PRINCIPAIS ÁREAS DE ATUAÇÕES

Art. 106. As principais áreas de atuação são:

I - Terminal de Cargas (TECA): são instalações destinadas ao recebimento, armazenamento temporário e manuseio de mercadorias importadas. Esses terminais desempenham um papel na cadeia logística internacional, facilitando o fluxo eficiente e seguro de produtos;

II - Terminal de Passageiros (LADO TERRA): é a parte física do sistema de transporte aéreo, onde acontece a transferência de passageiros e bagagens da modalidade terrestre para o modal aéreo e vice-versa, ou do modal aéreo para ele mesmo, no caso de conexões;

III - “Finger”: é a instalação destinada a facilitar o embarque e desembarque de passageiros das aeronaves; e

IV - Pátio Operacional (LADO AR): tanto no acesso de veículos, quanto de funcionários, além das esteiras de bagagens.

Parágrafo único. As áreas de atuação não estão restritas às mencionadas anteriormente, podendo incluir buscas veiculares, aeronaves, pessoais, entre outras, conforme determinado pelo Comando de Operações da GLO.

CAPÍTULO V TREINAMENTO DA EQUIPE

Subseção I

Principais Instruções para a Atuação de Tropa de Polícia de Aeronáutica em Aeroportos

Art. 107. O adestramento dos militares é crucial para a eficiência e eficácia nas operações, para tanto deverão seguir as orientações emanadas nas “Normas de Conduta” e “Regras de Engajamento” (RE) emitidas pelo Escalão Superior e que observam os princípios da proporcionalidade, razoabilidade e legalidade.

Art. 108. Além dos documentos citados acima, a particularidade na atuação em Aeroportos, deve-se ter em mente, também:

I - a definição de procedimentos para a tropa, buscando abranger o maior número de situações;

II - a proteção, aos cidadãos e aos bens patrimoniais incluídos na missão; e

III - a consolidação dessas regras, em documento próprio, com difusão aos militares envolvidos na operação.

Art. 109. Para tanto, a capacitação para o desempenho das atividades operacionais da Ação Polícia da Aeronáutica e manutenção das instruções são essenciais, ficando estabelecido as seguintes instruções doutrinárias durante a atuação em Aeroportos:

I - NOSDE 210A (Uso progressivo da força/regras de engajamento);

II - MCA 125-12 (Operações de garantia da lei e da ordem em instalações aeroportuárias);

III - Abordagem/Revista pessoal e veicular;

IV - Trato com a imprensa;

V - Trato com o público;

VI - Conduta com armamento no serviço/missões do COMAER;

VII - Segurança das instalações do COMAER;

VIII - PBCV;

IX - Emprego de algemas;

X - Manual de conduta nas mídias sociais no âmbito do COMAER;

XI - Policiamento Ostensivo;

XII - Cartilha da tatuagem (o código secreto);

XIII - Emprego de cães nas missões do COMAER; e

XIV - Patrulhamento móvel.

Art. 110. Poderão ser inseridas nas rotinas de instrução quaisquer outras que potencializem a atuação da equipe, como foi o caso do documentário sobre a atuação dos agentes federais apresentado na série “Aeroporto – Área Restrita”.

Subseção II

Treinamento Físico Sugerido para os Cães antes e durante o Emprego Na GLO

Art. 111. O treinamento físico dos cães militares é uma faceta crucial para otimizar sua eficácia operacional, bem como para assegurar sua saúde e vitalidade. A incorporação de um programa de treinamento físico estruturado e progressivo não apenas fortalece as habilidades operacionais dos cães, mas também contribui para o desenvolvimento muscular, resistência e condicionamento cardiovascular. A seguir, são sugeridas práticas de treinamento físico para cães:

I - Avaliação Física Inicial: iniciar o treinamento com uma avaliação física abrangente para identificar as capacidades físicas individuais de cada cão. Isso permite a personalização do programa conforme as necessidades específicas de cada animal;

II - Caminhadas e Corridas Controladas: incorporar caminhadas e corridas controladas como parte regular do treinamento. Essas atividades promovem a resistência cardiovascular, fortalecem os membros e melhoram a coordenação;

III - Treinamento de Resistência: implementar sessões de treinamento de resistência, incluindo exercícios como subidas, descidas e terrenos variados. Isso contribui para a resistência muscular e a capacidade de enfrentar desafios operacionais;

IV - Exercícios de Agilidade: introduzir exercícios que estimulem a agilidade, como corridas em zigue-zague, saltos e passagens por obstáculos. Esses exercícios aprimoram a destreza e a capacidade de resposta do cão;

V - Treinamento de Força: incorporar atividades que promovam o desenvolvimento da força muscular, como levantamento de peso corporal, tração controlada e jogos interativos que envolvam o uso da força;

VI - Natação Controlada: incluir sessões de nata o controlada para proporcionar um exercício de baixo impacto que fortalece os músculos, melhora a flexibilidade e oferece alívio para as articulações;

VII - Treinamento de Velocidade: desenvolver a velocidade do cão por meio de sprints curtos e explosivos. Isso é particularmente relevante para operações que exigem rápida resposta a estímulos;

VIII - Recuperação Adequada: integrar períodos de recuperação adequados no programa, permitindo que os cães descansem e recuperem-se entre as sessões de treinamento, minimizando o risco de lesões;

IX - Variedade de Estímulos: introduzir variedade nos exercícios para manter o interesse e a motivação dos cães. Isso pode incluir a utilização de brinquedos, jogos e terrenos diferentes; e

X - Atividades recreativas: incluir atividades recreativas e de socialização para promover o bem-estar emocional dos cães, como interações com outros cães e momentos de lazer.

Art. 112. A implementação dessas práticas de treinamento físico visa não apenas otimizar o desempenho operacional dos cães militares, mas também garantir que eles mantenham uma condição física robusta, contribuindo para sua saúde a longo prazo e a capacidade de enfrentar os desafios operacionais com êxito.

Art. 113. Recomenda-se que o binômio (Homem e Cão) executem os seguintes treinamentos.

Art. 114. Antes do emprego na GLO:

I - Socialização/ambientação nas áreas de Terminais de cargas e Passageiros (Aeroportos da sua Unidade), principalmente: cargas de maior volume, empilhadeiras, esteiras e etc.;

II - Socialização com pessoas e outros animais;

III - Reforçamento de odores dos principais ilícitos naturais como: (Cannabis), semissintéticos como: (Cocaína) e sintéticos como: (Anfetaminas Sintéticas MDMA), Metanfetaminas Sintéticas (Crystal Meth), LSD (Dietilamida do Ácido Lisérgico), Canabinoides Sintéticos (Spice, K2), armamento, munição e explosivos;

IV - Busca com média e grande quantidade de odor;

V - Canalização de odores, durante a busca;

VI - Buscas em áreas baixas, médias e altas;

VII - Discriminação dos odores distintos do odor-alvo;

VIII - Negativar o cão em **“odor residual”**;

IX - Busca pela **“fonte produtiva”** (substância); e

X - Prática de Atendimento Pré Hospitalar Canino.

Art. 115. Durante o emprego na GLO:

I - Identificação prévia dos locais nos quais serão implementadas as operações;

II - Apresentação do Canil e suas especificidades;

III - Socialização homem e cão, com todos os cães empregados;

IV - Condução de cães de faro, com troca de condutores;

V - Socialização/ambientação nas áreas de Terminais de cargas e Passageiros;

VI - Reforçamento de odores dos principais ilícitos (naturais, semissintéticos e sintéticos), armamento e munição e explosivo;

VII - Canalização de odores, durante a busca;

VIII - Buscas em áreas baixas, médias e altas;

IX - Discriminação dos odores distintos do odor-alvo;

X - Negativar o cão em **“odor residual”**; e

XI - Busca pela “**fonte produtiva**” (substância).

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS

Seção I EMPREGO DAS ATIVIDADES DE POLÍCIA DA AERONÁUTICA EM AEROPORTOS

Art. 116. A atividade deve ser coordenada por Órgãos Federais (Polícia Federal ou Receita Federal) que efetuarão estudo prévio de inteligência baseado no histórico das operações indicando qual o voo com maior incidência de delitos e qual o tipo de operação mais adequada para o dia e horário do voo.

Art. 117. O Setor de Operações da Unidade de Segurança e Defesa (USEGDEF) designada para a GLO deverá entrar em contato com a agência que atuará, em coordenação com a FAB, e selecionará:

I - O voo a ser revistado;

II - Horário de embarque/desembarque;

III - Conjuntamente com A2 da FAN/FAC designada para a Operação GLO, Polícia Federal e Receita Federal do Brasil se há passageiros com perfil suspeito baseado nas estatísticas de cada agência; e

IV - A quantidade de passageiros a serem revistados e a janela de tempo que a FAB poderá empregar sem comprometer o funcionamento do aeroporto.

Art. 118. Então o Setor Operações das Unidades de Segurança e Defesa (USEGDEF) designada para a Operação GLO informará ao comandante do pelotão GLO para que seja iniciada a operação.

Art. 119. Em posse das informações acima, o comandante do pelotão deve determinar o efetivo a ser empregado, coordenar com a S4 o transporte da tropa e cautelar os materiais necessários para a operação.

Art. 120. Com o objetivo de garantir a segurança do pessoal e andamento da missão, ao chegar no terreno o comandante do pelotão e adjunto fazem o reconhecimento prévio do local a ser empregado, identificando vulnerabilidades ao emprego da tropa, além de tomar medidas mitigadoras.

Subseção III Revista Pessoal

Art. 121. Revista Pessoal poderá ser realizado nas áreas do Saguão, Embarque (pórtico detector de metais) e Finger, dentro do Terminal de Passageiros. Esta atividade operacional também ocorrerá nos acessos de funcionários para a Área Operacional, bem como no Terminal de Cargas, podendo ser executado em funcionários ou prestadores de serviço que se encontram embarcando ou desembarcando produtos.

Art. 122. Ao chegar no local da revista pessoal o comandante do pelotão deverá efetuar o briefing rápido com a tropa, passando as diretrizes da operação e autorizando a equipe a

iniciar as revistas conforme Normas de Conduta e Regras de Engajamento estabelecidas pelo Escalão Superior.

Art. 123. O critério para escolha do público a ser revistado deverá sempre ser impessoal e abrangendo grupos de pessoas claramente definidos e entendidos. Exemplo: todos passageiros de um determinado voo, todos passageiros que compraram passagem D-5 da viagem, todos passageiros com histórico criminal etc. De forma que não permita a caracterização de discriminação com determinada pessoa ou grupo de pessoas. Se houver um acúmulo momentâneo de pessoas, o comandante da operação é o responsável por eleger a nova regra de seleção de passageiros para revista, por exemplo: Uma pessoa a cada 5 pessoas será revistada, a fim de reestabelecer o fluxo e evitar atraso no embarque.

Art. 124. Caso o público questione a ação realizada pela equipe de Força Aérea a mesma deverá proceder conforme orientação emanada pela equipe da Comunicação social do Escalão Superior. Sugere-se que seja providenciado um cartão com o contato do responsável da Aeronáutica por quaisquer entrevistas ou produção de matérias e solicite que entre em contato para eventuais dúvidas sobre a atividade.

Art. 125. Caso seja constatada fundada suspeita de conduta ilícita o encarregado pela revista deverá informar imediatamente o oficial comandante da operação para orientar como proceder com a revista, conforme Normas de Conduta e Regras de Engajamento estabelecidas pelo Escalão Superior.

Art. 126. Caso seja necessário efetuar revista íntima expondo alguma parte do corpo do suspeito, deverá o comandante providenciar local fechado e apropriado para o procedimento de forma que resguarde a integridade moral e honra do suspeito.

Art. 127. Caso seja confirmado o ilícito, o comandante deverá proceder imediatamente com as medidas cabíveis previstas nas Normas de Conduta e Regras de Engajamento estabelecidas pelo Escalão Superior.

Art. 128. Sempre que se deslocar dentro do Terminal de Cargas ou na Área Operacional do Aeroporto para executar a revista pessoal é essencial observar e seguir a faixa azul, designada para a circulação apropriada.

Art. 129. Normalmente devido a extensão da área de busca do Terminal de Cargas é sugerível que seja dividida a fiscalização por quadrantes.

Art. 130. A revista de pessoal em funcionários tem como objetivo, verificar a credencial do pessoal, identificando se realmente é um funcionário das concessionárias do aeroporto, localizar objetos restritos de circulação em área operacional, que podem ser utilizados em colaboração ativa de atos ilícitos como mochilas, aparelhos de rádio, telefone celular etc.

Subseção IV

Patrulhamento a Pé no Saguão

Art. 131. O patrulhamento tem por objetivo aumentar a percepção de segurança por parte da sociedade, que é uma premissa da atuação da FAB no GLO, realizando patrulhamento a pé no saguão dos terminais de passageiros onde há maior concentração de pessoas que adentram ao aeroporto sem passar por qualquer identificação.

Art. 132. É realizado em equipes de três militares favorecendo superioridade numérica em caso de contato com APOP.

Art. 133. Durante a atividade poderá ser efetuada entrevista em transeuntes considerados suspeitos a fim de averiguar se o mesmo se trata de algum aliciador de tráfico humano (coiotes), membros de Organizações Criminosas fazendo entrega ou coleta de malas com ilícitos, ou com intenção de praticar roubo ou furto na área interna do aeroporto.

Subseção V

Revista de Bagagens

Art. 134. No terminal de passageiros é de suma importância solicitar aos passageiros que permitam a inspeção de mochilas, bolsas, casacos e outros itens similares. A bagagem sempre deverá ser aberta pelo passageiro, a fim de evitar danos no manuseio do zíper, ou fechos.

Art. 135. O militar que efetuar a revista da bagagem sempre deve utilizar luvas descartáveis a fim de resguardar qualquer tipo de contaminação com o conteúdo da bagagem.

Art. 136. Após esvaziar a mala, se o cão de guerra com emprego de faro indicar positivamente a bagagem, deverá o militar submetê-la novamente ao scanner completamente vazia a fim de inspecionar se há ocultação na estrutura da bagagem.

Art. 137. Somente com fundada suspeita, através da leitura do scanner ou indicação positiva do cão de guerra com emprego de faro, o militar poderá executar algum método de desmanche ou perfuração, que danifique a bagagem do passageiro a fim de localizar o ilícito.

Art. 138. Caso haja substância análoga aos ilícitos ou com suspeita de mascaramento de ilícitos em outro produto, por exemplo: farinha, graxa branca, géis, remédios, o militar deverá recolher toda bagagem e encaminhar para a agência competente para perícia.

Subseção VI

Posto de Segurança Estático (PSE)

Art. 139. O PSE poderá ser empregado nos portões de acesso ao Aeroporto, realizando revistas em veículos que adentram a Área Operacional. Poderá ser realizado também um PSE no Terminal de Cargas visando inibir ações de criminosos em busca de cargas valiosas.

Art. 140. O posto de segurança estático (PSE) deverá atender os procedimentos previstos na legislação vigente (MCA 125-15/2022).

Art. 141. O PSE será classificado de acordo com a disponibilidade de meios e com os níveis de ameaça identificados, as IEC podem receber três diferentes graus de proteção: MONITORAR, VIGIAR e PROTEGER para assegurar o funcionamento do setor e a segurança do pessoal civil.

Art. 142. Patrulhamento Motorizado - A atividade operacional de patrulhamento motorizado permite a fiscalização da Área Operacional e do perímetro do Aeroporto.

Art. 143. Equipe de Reação - A Equipe de reação deverá posicionar-se em local estratégico e manter-se em permanente estado de prontidão para atuar caso seja acionada para abordagem a veículo com leitura suspeita no Scanner ou qualquer outra ocorrência nas dependências aeroportuárias.

Subseção VII

Posto de Bloqueio e Controle de Vias (PBCV)

Art. 144. Para emprego do PBCV deve-se atender os procedimentos previstos na legislação vigente (MCA 125-7).

Art. 145. O emprego do Posto de Bloqueio e Controle de Vias tem por objetivo prevenir a remoção ilegal de bens móveis protegidos, prevenir o acesso não autorizado na área operacional, impedir que armamentos, munições ou explosivos entrem ou saiam, prevenir a entrada e o uso de substâncias entorpecentes, impedir a evasão de criminosos ou suspeitos de crime, realizando a sua prisão, se for o caso.

Art. 146. Na Área Operacional é empregado o PBCV temporário, atuando com revista dos veículos das concessionárias do aeroporto e revista de pessoal.

Art. 147. No planejamento do PBCV deverá ser considerada a iluminação do local, exposição á condições meteorológicas adversas, ameaças e fraquezas ambientais (rotas de fuga, fluxo de pessoas não envolvidas etc.)

Art. 148. b) Posto de Bloqueio e Controle de Vias com Scanner da PRF - O PBCV com SCANNER ocorre em cooperação com a PRF. O objetivo é canalizar os veículos para o alcance útil do scanner a fim de vistoriar os veículos que transitam por ali sem que seja necessário efetuar revista veicular para identificar substâncias orgânicas no interior do veículo.

Subseção VIII

Equipe de Detecção de Drogas e Explosivos com Cães (EDDE)

Art. 149. Antes da saída do cão do canil, o condutor deverá realizar uma inspeção física superficial no animal, garantindo que ele se encontre em condições de emprego, bem como dar liberdade a ele, a fim de que possa realizar suas necessidades fisiológicas.

Art. 150. Com objetivo de preservar a eficiência de trabalho dos cães, deverão deslocar-se para o local da missão prevendo estar em condições de emprego com 10 minutos de antecedência, e, após o término da missão, retornar ao canil, provendo o descanso necessário ao cão (hidratação, ambiente abrigado do Sol, limpeza da baia e necessidade de alimentação, entre outras demandas específicas do animal).

Art. 151. Os deslocamentos devem ocorrer, preferencialmente, em viatura adaptada para o transporte de cães, tendo em vista que a diferença de temperatura e umidade do ar podem acarretar dificuldades de faro ao animal.

Art. 152. Mesmo possuindo testemunhas no local da atividade de faro, deverá ser realizado gravação por um segundo elemento da equipe de toda a vistoria, para que fique registrado o momento de identificação de drogas feita pelo cão, caso encontre alguma substância entorpecente.

Art. 153. Quando informado ao comandante da equipe de EDDE, que o cão de faro de entorpecentes, armas e munições fez uma indicação positiva, ele deverá adotar as seguintes medidas:

I - Identificar a carga ou bagagens juntamente com o agente da Receita Federal;

II - Conduzir a bagagem e o proprietário para uma revista mais criteriosa a fim de localizar a fonte do odor identificado pelo cão, em sendo narcóticos, realizar o narco teste e para o caso de armas e munições, a identificação visual;

III - Conduzir a Polícia Federal o material apreendido para a confirmação da substância e realização dos procedimentos legais. Sempre que possível a condução deverá ser feita pela Receita Federal;

IV - Quando informado ao comandante da equipe de EDDE, que o cão de faro de explosivos fez uma indicação positiva, ele deverá adotar as seguintes medidas:

V - Isolar imediatamente o local onde encontra-se o material; e

VI - Acionar o esquadrão antibombas designado pelo local.

Art. 154. Terminal de Cargas:

I - O comandante da equipe de EDDE deverá colher as informações sobre as cargas a serem inspecionadas e, acompanhado de um auxiliar, realizar uma primeira inspeção visual a fim de garantir que não haja riscos físicos que possam causar traumas ao cão;

II - Sempre que se deslocar dentro do terminal, é essencial observar e seguir a faixa azul no solo, designada para a circulação apropriada;

III - Normalmente devido a extensão da área de busca do Terminal de Cargas é sugerível que seja dividida a fiscalização por quadrantes;

IV - Normalmente existe uma área específica destinada às cargas identificadas com o código vermelho, isto é, aquelas que não foram submetidas ao escaneamento por raio-X (devido ao tamanho) ou que apresentaram divergências nas informações das notas fiscais;

V - Caso o Terminal de Cargas possua área refrigerada recomenda-se a realização de uma operação de busca; no entanto, é imperativo que a Equipe de Detecção de Drogas e Explosivos esteja atenta à permanência prolongada do cão, considerando as baixas temperaturas presentes;

VI - O comandante deverá realizar um briefing com o condutor de cão que será empregado, passando as diretrizes e autorizá-lo a iniciar a busca;

VII - O condutor de cão deverá aproximar-se da carga a ser inspecionada, preferencialmente contra o vento, motivar o cão para o trabalho e comandar o início da revista;

VIII - Caso o cão indique alguma carga suspeita, o seu condutor deverá acionar imediatamente o comandante da equipe de faro, o qual tomara as devidas providências, conforme orientações do Escalão Superior; e

IX - Ao término do faro em todas as cargas selecionadas, o condutor de cão deve retrair com o mesmo, dando a ele liberdade e aguardar orientação do comandante.

Art. 155. Terminal de Passageiros:

I - Para este tipo de emprego se indica o uso preferencial de cães com treinamento de “Obediência ao Odor”;

II - Para esta modalidade é recomendável o encaminhamento de duas Equipes de Detecção de Drogas e Explosivos (EDDE), acompanhadas por dois cães, contando ainda com o suporte providenciado pelos militares responsáveis pelo patrulhamento ostensivo no aeroporto;

III - O comandante da equipe de EDDE deverá verificar os portões de embarque destinados aos voos com maiores ocorrências e/ou informes de inteligências a fim de posicionar sua equipe de forma mais eficiente;

IV - Coordenar com o Agente Fiscalizador a identificação do local designado e os meios necessários (organizador de filas) para a condução da inspeção detalhada das bagagens de mão;

V - O comandante deverá realizar um briefing com o condutor de cão que será empregado, passando as diretrizes;

VI - O condutor de cão deverá manter-se em local de circulação dos passageiros, movimentando-se, quando necessário, entre eles, observando o comportamento do cão e informando qualquer indicação ao seu comandante;

VII - É de suma importância solicitar aos passageiros que permitam a inspeção de mochilas, bolsas, casacos, pochetes, e outros itens similares;

VIII - Se houver um acúmulo momentâneo de pessoas, é importante prestar atenção no último indivíduo inspecionado, a fim de garantir que ninguém seja deixado sem passar pela inspeção necessária, a fim de garantir que todos os viajantes sejam inspecionados;

IX - Caso o cão indique algo suspeito, o seu condutor deverá acionar imediatamente o comandante da equipe de faro, o qual tomara as devidas providências, conforme orientações do Escalão Superior; e

X - À comando, o condutor de cão deve retrain, dando a ele liberdade e aguardar orientação do comandante.

Art. 156. **Finger:**

I - Para este tipo de emprego se indica o uso preferencial de cães com treinamento de “Obediência ao Odor”;

II - O comandante da equipe de EDDE deverá verificar o **Finger** determinado para a missão e posicionar sua equipe de forma mais eficiente;

III - O comandante deverá realizar um briefing com o condutor de cão que será empregado, passando as diretrizes;

IV - O condutor de cão deverá manter-se em local de circulação dos passageiros, movimentando-se, quando necessário, entre eles, observando o comportamento do cão e informando qualquer indicação ao seu comandante;

V - É de suma importância solicitar aos passageiros que permitam a inspeção de mochilas, bolsas, casacos, pochetes, e outros itens similares;

VI - Se houver um acúmulo momentâneo de pessoas, é importante prestar atenção no último indivíduo inspecionado, a fim de garantir que ninguém seja deixado sem passar pela inspeção necessária, a fim de garantir que todos os viajantes sejam inspecionados;

VII - Caso o cão indique algo suspeito, o condutor de cão deverá acionar imediatamente o comandante da equipe de faro, o qual tomara as devidas providências, conforme orientações do Escalão Superior; e

VIII - À comando, o condutor de cão deve retrain, dando a ele liberdade e aguardar orientação do comandante.

Art. 157. Esteiras dentro do Pátio Operacional:

I - O comandante da equipe de EDDE deverá colher as informações sobre as esteiras a serem inspecionadas e, acompanhado de um auxiliar, realizar uma primeira inspeção visual a fim de garantir que não haja riscos físicos que possam causar traumas ao cão;

II - Sempre que possível, o faro deverá ser realizado com a esteira desligada;

III - O comandante deverá realizar um briefing com o condutor de cão que será empregado, passando as diretrizes e autorizá-lo a iniciar a busca;

IV - O condutor de cão deverá aproximar-se da esteira e auxiliar o cão a subir sobre ela (caso a revista seja feita na esteira), motivar o cão para o trabalho e comandar o início da revista. Sempre que possível deverá organizar as bagagens em fileiras para início da revista;

V - Verificar se todas as bagagens das esteiras foram revistadas pelo Raio-X ou pela equipe de fiscalização. Poderá ser empregado o cão de faro nas esteiras como elemento de reforço à fiscalização de bagagens;

VI - Caso o cão indique alguma carga suspeita, o condutor de cão deverá acionar imediatamente o comandante da equipe de faro, o qual tomara as devidas providências, conforme orientações do Escalão Superior; e

VII - Ao término do faro em todas as cargas selecionadas, o condutor de cão deve retrair, dando a ele liberdade e aguardar orientação do comandante.

Art. 158. Veículos:

I - O comandante da equipe de EDDE deverá colher as informações sobre quais veículos deverão ser inspecionados, e, no caso de ser mais de um, posicioná-los a uma distância de ao menos 2 metros entre eles, realizar uma primeira inspeção visual a fim de garantir que não haja riscos físicos que possam causar traumas ao cão;

II - Sempre que possível, o faro deverá ser realizado com os veículos desligados;

III - O comandante deverá realizar um briefing com o condutor de cão que será empregado, passando as diretrizes e autorizá-lo a iniciar a busca;

IV - O condutor de cão deverá aproximar-se do primeiro veículo, motivar o cão para o trabalho e comandar o início da revista, e, só deverá passar para o próximo após ter finalizado completamente o anterior;

V - Deverão ser dadas as atenções à estrutura dos AKEs, além das bagagens existentes em seu interior, tais como assoalho, possíveis fundos falsos ou removíveis, veículo do motorista, etc.;

VI - Caso o cão indique alguma carga suspeita, o condutor de cão deverá acionar imediatamente o comandante da equipe de faro, o qual tomara as devidas providências, conforme orientações do Escalão Superior; e

VII - Ao término do faro em todas as cargas selecionadas, o condutor de cão deve retrair, dando a ele liberdade e aguardar orientação do comandante.

Art. 159. Aeronaves:

I - O comandante da equipe de EDDE deverá colher as informações sobre a aeronave a ser inspecionada, verificar quem irá acompanhar e realizar uma primeira inspeção visual a fim de garantir que não haja riscos físicos que possam causar traumas ao cão;

II - O comandante deverá definir o plano de busca e realizar um briefing com o condutor de cão que será empregado, passando as diretrizes e autorizá-lo a iniciar a busca;

III - O condutor de cão deverá aproximar-se do local determinado como início da busca, motivar o cão para o trabalho e comandar o início da busca; e

IV - A EDDE deverá analisar o procedimento mais adequado para a realização do faro em aeronaves (circular, separado por quadrantes, iniciar pelo porão e depois a área de passageiros, corredores, assentos, área de permanência dos comissários, banheiros, área superior dos assentos utilizados para acomodação das bagagens de mão etc.).

V - Caso o cão indique algo suspeito, o condutor de cão deverá acionar imediatamente o comandante da equipe de faro, o qual tomara as devidas providências, conforme orientações do Escalão Superior; e

VI - Ao término do faro, o condutor de cão deve retrair, dando a ele liberdade e aguardar orientação do comandante.

Seção II

Relatório de Término da Atividade Operacional

Art. 160. É de extrema importância que todos os comandantes de equipe enviem o relatório de conclusão da atividade operacional, a fim de atualizar o elo de comando e controle sobre a respectiva missão.

Art. 161. Os mais antigos das equipes devem preencher o relatório, com o máximo de informações possível, detalhando aspectos como: nome da equipe, nome do agente fiscalizador, nome do cão, quantidade de bagagens inspecionadas, cubagem, ocorrências relevantes e outros detalhes pertinentes à operação.

Art. 162. O parâmetro utilizado para o cálculo de cubagem deve obedecer ao seguinte critério:

Art. 163. Classificação de pessoas fiscalizadas (passageiros e funcionários):

I - Passageiros: Pessoas que estão circulando pela área do aeroporto com o objetivo de viajar; e

II - Funcionários: Todos os prestadores de serviço que atuam na região do aeroporto (funcionários da concessionária do Aeroporto, empresas de transporte, caminhoneiros, comerciantes, agentes de segurança privada).

Art. 164. Procedimentos/fiscalizações realizadas em itens, veículos ou pessoas:

I - Vistorias: Quantidade de itens/pessoas/veículos estavam transitando pelo local ou foram observados pela equipe durante a missão;

II - Faros: Quantidade de itens/veículos/aeronaves que passaram por inspeção dos cães;

III - Entrevistas: Quantidade de pessoas (passageiros ou funcionários) abordadas pela equipe com o objetivo de levantar informações para a realização da missão, ou seja, abordagens sem a realização de revista minuciosa; e

IV - Revistas: Quantidade de itens/veículos/pessoas que passaram por processo de revista minuciosa feita pela equipe.

CAPÍTULO VII

RECOMENDAÇÕES COMPLEMENTARES

Art. 165. O comandante do pelotão deverá planejar a atividade levando-se em consideração os seguintes critérios:

I - Efetivo da operação deverá estar com o adestramento e manutenção das instruções em dia;

II - Abordagem clara assertiva e cordial do efetivo empregado com o público a ser revistado;

III - Controle situacional em caso de APOP; e

IV - Controle ambiental referente aos acessos, fluxos de civis, funcionários da empresa aeroportuária e demais transeuntes do local a ser realizada a operação.

Art. 166. Deverá ser dada especial atenção a condução do cão durante a vistoria em veículos e aeronaves com a preocupação de não sujar o ambiente ou danificar estofados ou equipamentos existentes.

Art. 167. O condutor deverá planejar a atividade levando-se em consideração os seguintes critérios:

I - O transporte e permanência do cão até o local da ocorrência;

II - A obediência do animal ao comando verbal do seu condutor; e

III - A abordagem correta do cão à atividade preconizada de revista.

Seção I

Cuidado com os cães

Art. 168. É imperativo adotar medidas rigorosas para garantir o bem-estar e a eficácia operacional dos cães envolvidos. Os cuidados apropriados para com esses animais desempenham um papel crucial na preservação da saúde e do desempenho, contribuindo para o sucesso global da missão. A seguir, são delineadas diretrizes formais para o tratamento adequado dos cães durante o curso da operação:

I - Supervisão Contínua: designar responsáveis pela supervisão constante dos cães durante todo o período da missão, assegurando que suas necessidades físicas e comportamentais sejam atendidas;

II - Alimentação e Hidratação adequadas: garantir a disponibilidade de água potável e fornecer alimentação adequada, de acordo com as necessidades nutricionais específicas de cada cão, considerando fatores como idade, tamanho e atividade;

III - Adestramento e Exercício regular: implementar sessões regulares de adestramento e exercícios físicos para manter a forma física, estimular o intelecto e fortalecer a relação entre os cães e seus condutores;

IV - Cuidados Médicos Preventivos: programar e realizar exames médicos preventivos, incluindo vacinações e tratamentos antiparasitários, para garantir a saúde contínua dos cães durante a missão;

V - Adequada Acomodação e Descanso: prover áreas de descanso confortáveis e seguras para os cães, garantindo que possam recuperar-se adequadamente entre as atividades operacionais;

VI - Equipamentos Adequados: fornecer equipamentos individuais apropriados, para garantir conforto dos cães durante a execução das tarefas;

VII - Monitoramento da Temperatura Ambiente: manter a consciência e monitorar as condições ambientais, especialmente em ambientes extremos, para evitar a exposição excessiva a temperaturas adversas;

VIII - Assistência Veterinária Imediata: estabelecer protocolos claros para acesso imediato a cuidados veterinários em caso de lesões, doenças, emergências médicas, inclusive realização de cirurgias que possam afetar a saúde dos cães;

IX - Ambiente Livre de Estímulos Nocivos: minimizar a exposição a estímulos ambientais nocivos, tais como substâncias químicas ou agentes tóxicos, que possam comprometer a saúde e a segurança dos cães; e

X - Banho dos Cães: o banho em cães militares desempenha um papel essencial no cuidado e na manutenção da saúde desses animais, contribuindo para seu conforto, higiene e bem-estar geral. Considerando o contexto operacional, onde os cães desempenham funções cruciais, é imperativo seguir diretrizes específicas ao propor práticas de banho.

ANEXO III
RELATÓRIO DE TÉRMINO DE ATIVIDADE OPERACIONAL

CAPÍTULO I
INFORMAÇÕES GERAIS

I - Informações gerais:

- a) Data início: XX/XX/2024, Hora início: Ex: 04:30 h;
- b) Data término: XX/XX/2024, Hora término: Ex: 08:00 h;
- c) Duração da missão: 03:30 h;
- d) Tipo de missão: Descrição da Atividade Operacional (Ex: Patrulhamento a pé e Motorizado);
- e) Pelotão: Tropa empregada (Ex: 1º Pelotão);
- f) Local: Detalhamento da área do Aeroporto (Ex: Terminal de Cargas e Saguões dos terminais 2 e 3);
- g) Responsável FAB: Mais antigo na missão (Ex: 2º Ten L. SILVA); e
- h) Responsável Apoio: Agente da PF, RFB ou PRF (Agente Laura).

CAPÍTULO II
DADOS QUANTITATIVOS

II - AERONAVES:

- a) Aeronaves vistoridas: Quantidade;
- b) Rota das aeronaves: Prefixo da aeronave e sua rota (Ex: LATAM Boeing 787-9 CC-BGQ – PARIS);
- c) Anv Revistadas: Quantidade; e
- d) Anv Escaneadas: Quantidade.
- e) CARGA TECA
- f) Volumes Vistoriados: Utilizar tabela da NOPREP como parâmetro;
- g) Volumes Farejados: Utilizar tabela da NOPREP como parâmetro; e
- h) Volumes Revistados: Quantidade.

III - PASSAGEIROS

- a) Passageiros Vistoriados (Masc): Quantidade;
- b) Passageiros Vistoriados (Fem): Quantidade;
- c) Passageiros Revistados (Masc): Quantidade;
- d) Passageiros Revistados (Fem): Quantidade;
- e) Total de Passageiros vistoriados e revistados: Quantidade;
- f) Passageiros entrevistados (Masc): Quantidade; e

g) Passageiros entrevistados (Fem): Quantidade.

IV - FUNCIONÁRIOS

a) Funcionários Entrevistados (Masc): Quantidade;

b) Funcionários Entrevistados (Fem): Quantidade;

c) Funcionários Revistados (Masc): Quantidade; e

d) Funcionários Revistados (Fem): Quantidade.

V - BAGAGENS

a) Bag Revistadas: Quantidade + Volume (Utilizar tabela da NOPREP como parâmetro); e

b) Bag Escaneadas: Quantidade + Volume (Utilizar tabela da NOPREP como parâmetro).

VI - AKE

a) AKE's com carga Vistoriados: Quantidade;

b) AKE's vazio Vistoriados: Quantidade;

c) AKE's com carga Farejados: Quantidade; e

d) AKE's vazio Farejados: Quantidade.

CAPÍTULO III OCORRÊNCIAS

VII - Descrição da ocorrência:

a) Horário: Ex: 05:30 h; e

b) Observações: Descrição detalhada da ocorrência com valores para serem inseridos no REDOP/MISREL a ser enviado ao COMAE pelo Escalão Superior.

ANEXO IV FOTOS



Figuras 01 e 02: Revista de passageiros no Terminal de Passageiros e Finger.

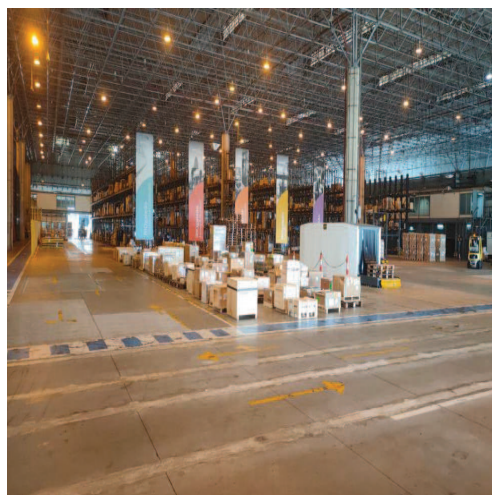


Figura 03: Terminal de Cargas.



Figura 04 e 05: Revista de funcionários.

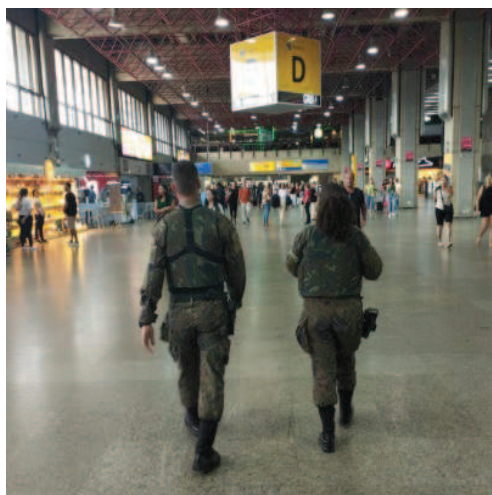


Figura 06: Patrulhamento a pé no Terminal de Passageiros.



Figura 07 - Revista de bagagem.



Figuras 08 e 09: PSE nos Portões de acesso ao Aeroporto.



Figuras 10 e 11: Patrulhamento motorizado no perímetro e área operacional do Aeroporto.



Figuras 12 e 13: Equipe de Reação no Terminal de Cargas do Aeroporto.



Figuras 14 e 15: PBCV com scanner no acesso ao Aeroporto.

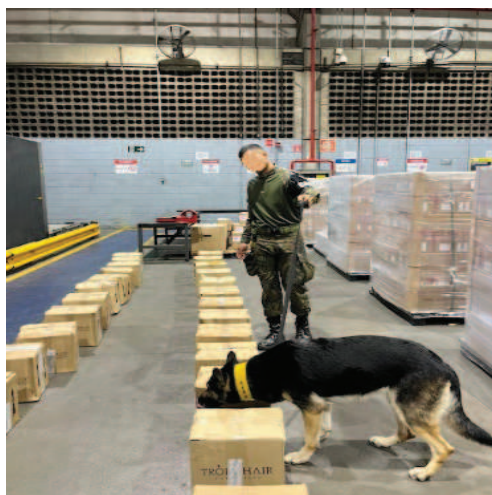


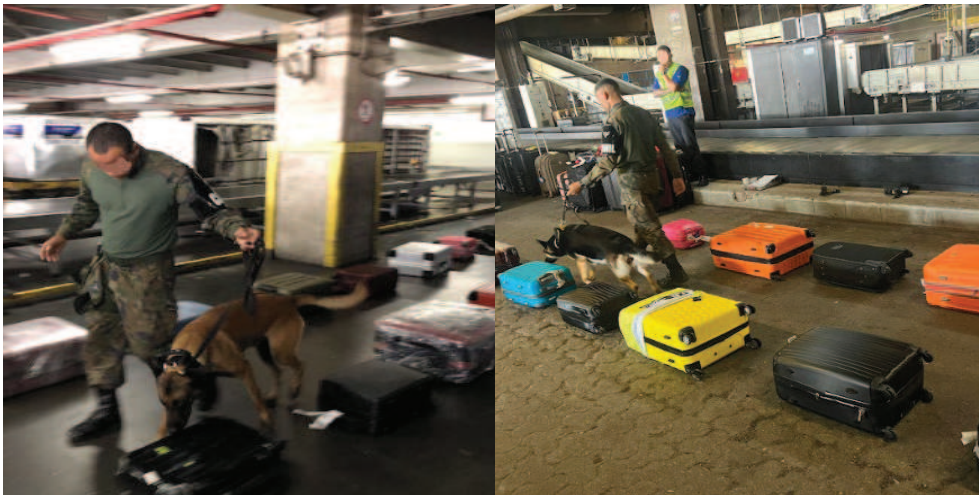
Figura 16: Emprego de cães no Terminal de Cargas.



Figura 17: Emprego de cães no Terminal de Passageiros.



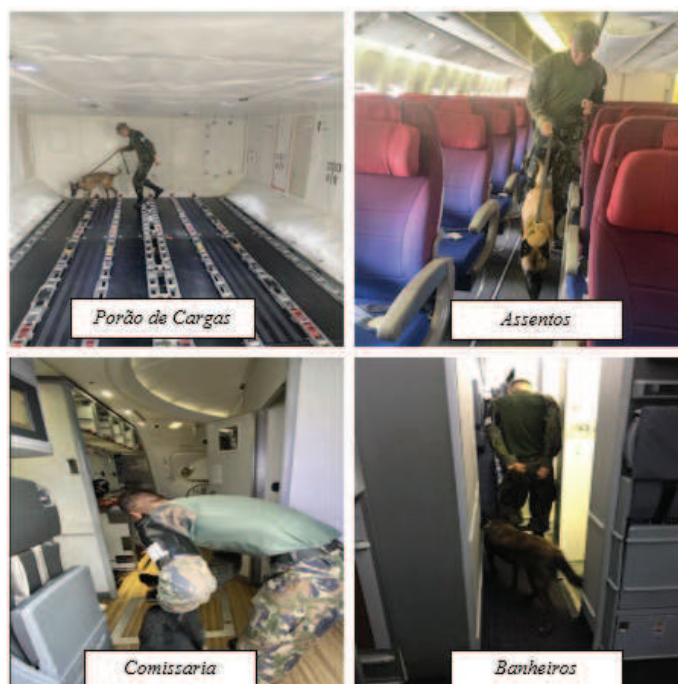
Figuras 18 e 19: Emprego de cães no Finger.



Figuras 20 e 21: Emprego de cães nas esteiras.



Figuras 22 e 23: Emprego de cães nos AKEs.



Figuras 24, 25, 26 e 27: Emprego de cães em Aeronaves.

ANEXO V
TABELAS

Item	Definição	Medida aproximada (m³)	Observações
Cargas	Embalagens utilizadas para transporte de materiais (variados tipos e tamanhos)	0,4 m³	
Pallet	Utilizado para organização e transporte das caixas. Tamanho padrão.	8 m³	Cada Pallet contém aproximadamente 20 cargas. (1 pallet = 20 cargas)
Lote	Utilizado para organização e transporte de pallets. Tamanho padrão.	32 m³	Cada lote é composto por 4 pallets. (1 lote = 80 cargas)
Caminhões	Caminhões utilizados para transporte de cargas.	60 m³	
Veículos	Veículos utilizados para transporte de passageiros (carros, vans, ônibus e similares)	12 m³	(aprox. 1,70m L / 4,50m C / 1,60m A)
Aeronave	Utilizado tanto o compartimento de carga quanto passageiros	Carga 300 m³ e PAX 1520 m³	A380
		Carga 200 m³ e PAX 1000 m³	B777
		Carga 200 m³ e PAX 400 m³	A340
		Carga 37 m³ e PAX 160 m³	B737
		Carga 42 m³ e PAX 220 m³	A320
		90 m³	Aeronaves executivas médio porte
		20 m³	Aeronaves executivas peq. porte