

ESTADO DE GOIÁS

POLICIA MILITAR

ACADEMIA DE POLICIA MILITAR

DIVISÃO DE ENSINO

A Policia Militar na Segurança de Aeroportos

Cap PMAc : Ernane Brumero

MONOGRAFIA CAO- 89

Goiânia, Go. Novembro de 1989

ERNANI BRUNORO - CAP PMAC

A POLÍCIA MILITAR NA

SEGURANÇA DE AEROPORTOS

Monografia apresentada como exigên-
cia parcial para conclusão do cur-
so de Aperfeiçoamento de Oficiais'
pela Academia de Polícia Militar
de Goiás.

- CAO / 89 -

AGRADECIMENTOS

A DEUS, que na sua misericórdia
me deu sabedoria e força para
vencer mais esta etapa da vida.

A minha espôsa e filhos, grandes
incendivadores de minha car-
reira.

A meus pais pelo exemplo
de honestidade e lição
de vida.

Aos instrutores e professores
que com muita dedicação soube-
ram administrar seus conhe-
cimentos.

Aos meus companheiros do CA0/89
a certeza da amizade sincera.

PREFÁCIO

A segurança aeroportuária é uma questão da maior relevância. Compreendendo uma infra-estrutura estratégica e um acervo patrimonial público de valor elevadíssimo os aeroportos envolvem, ainda, equipamentos e serviços de alto custo, além das pessoas que utilizam a facilidade do transporte aéreo.

Administrados pela Empresa Brasileira de Infra Estrutura Aeroportuária - INFRAERO - (Empresa Pública Federal vinculada ao Ministério da Aeronáutica) os 62 principais aeroportos do país experimentaram, ao longo dos últimos 15 anos, um significado desenvolvimento, quer quanto à melhoria de sua estrutura física, quanto ao crescimento do usuário.

A segurança aeroportuária, no entanto, em que pese o tratamento que tem recebido no âmbito do Ministério da Aeronáutica, com a implantação e o constante aperfeiçoamento dos Planos de Emergência para os Aeroportos, é um tema que ainda sugere desenvolvimentos no sentido de ampliar a sua eficácia.

Tais planos, envolvem, além da própria INFRAERO e do Ministério da Aeronáutica, outras organizações específicas que atuam no âmbito da segurança, especialmente as Polícias Militares e o Departamento de Polícia Federal, cujas participações, na prática, resultam mais do caráter original de suas missões, que propriamente da atribuição específica oriunda da questão da segurança aeroportuária.

Tem sido fundamental, por exemplo, a participação da Polícia Militar do Estado de Goiás nas ações relativas à segurança do Aeroporto de Goiânia. Um convênio mantido entre a PM-GO e

a INFRAERO, garante, desde 1979, a operação permanente da Seção Contra Incêndio do Aeroporto desta Capital, com uma disponibilidade deste atendimento especializado durante 24 horas por dia, no próprio aeroporto. Sem quaisquer formalismos, o Aeroporto de Goiânia tem recebido, diariamente, os importantes serviços de policiamento ostensivo da Companhia de Polícia Feminina da PMGO no Terminal de Passageiros e do Regimento de Polícia Montada da PMGO no policiamento de Trânsito, além de atendimento eventual às situações de emergência, com toda a força policial necessária em cada evento desta natureza.

O COPOM da PMGO, está hoje, inclusive, ligado diretamente ao Aeroporto de Goiânia por um sistema de VHF, o que tem facilitado, decisivamente, as comunicações entre a Superintendência do Aeroporto e a Organização Militar do Estado e, consequentemente, a agilidade do atendimento aos eventos relacionados à segurança do Aeroporto de Goiânia.

A parceria PMGO / INFRAERO, é hoje, portanto, uma prática efetiva no Aeroporto de Goiânia.

A tese desenvolvida pelo CAP PMAC ERNANI BRUNORO sobre esta questão é um desdobramento desta realidade prática, que sugere a sistematização e a formalização do engajamento das organizações militares estaduais no atendimento à segurança dos Aeroportos, num processo objetivo e coerente, que passa por uma proposta de perfeita integração com a INFRAERO/Ministério da Aeronáutica e o Departamento de Polícia Federal, em benefício da segurança Aeroportuária.

É uma tese que, no nosso entendimento, merece toda a

atenção das organizações envolvidas, uma vez que pode representar uma importante e viável alternativa para a consecução dos objetivos fundamentais da questão Segurança Aeroportuária.

WALTER EUSTÁQUIO DE FARIA

Chefe da Divisão de Adm. e Finanças
No Exercício da Superintendência

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	09
DESENVOLVIMENTO	
I - OS ORGÃOS QUE COMPÕEM O CONTROLE AEROPOTUÁRIO	
.....	11
1) INFRAERO	11
2) DPV	13
3) SAC	14
II - OS ORGÃOS QUE COMPÕEM O SISTEMA DE SEGURANÇA PÚBLICA	16
1) POLÍCIA	16
2) SEGURANÇA PÚBLICA	17
3) ORDEM PÚBLICA	18
4) POLÍCIA FEDERAL	20
5) POLÍCIA CIVIL	21
6) POLÍCIA MILITAR	22
III - EMERGÊNCIAS EM AEROPORTOS	24
1) EMERGÊNCIA AERONÁUTICA	25
1.1 ALERTA BRANCO	
1.2 ALERTA AMARELO	
1.3 ALERTA VERMELHO	
2) EMERGÊNCIA MÉDICA COM PASSAGEIROS E TRIPULANTES	27
3) EMERGÊNCIA POR MATERIAL PERIGOSOS	27
4) EMERGÊNCIA POR DESASTRES NATURAIS	28
5) EMERGÊNCIA POR INCÊNCIO EM INSTALAÇÕES .	29
6) EMERGÊNCIA POR PARALISAÇÃO DE ATIVIDADES	29

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

IV - SEGURANÇA EM AEROPORTOS 30

1) PLANO DE SEGURANÇA DOS AEROPORTOS 33

2) APODERAMENTO ILÍCITO DE AERONAVE 34

2.1 REGRAS BÁSICAS

2.2 PARTICIPAÇÃO DOS ORGÃOS E AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS

3) DENÚNCIA DE ARTEFATOS EXPLOSIVOS OU INCENDÁRIOS 37

3.1 EMPRESA AÉREA

3.2 ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA

4) DA COMPETÊNCIA 38

V - AEROPORTO DE GOIÂNIA 40

VI - AÇÃO DA POLÍCIA MILITAR: UMA PROPOSTA 42

CONCLUSÃO 46

LEGISLAÇÃO 47

ANEXOS 48

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 55

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA



INTRODUÇÃO

Goiânia, agosto de 1989, um sequestro movimentou a cidade, como parte das negociações, os sequestradores exigem uma aeronave para poderem empreender fuga.

Assim sendo, adentram na área interna do aeroporto, vindo desta forma, além do sequestro já existente, ameaçar a segurança do mesmo.

A superintendência do aeroporto tomou as medidas cabíveis ao caso, acionando seu plano de emergência, mas, por não dispor do poder de polícia, A Infraero conta com os serviços dos órgãos de segurança pública: Federal e estadual, para levar a bom termo a segurança então ameaçada.

Como todos os policiais empregados na operação estavam com suas atenções voltadas para o problema inicial, em poucos minutos toda a área foi tomada por uma verdadeira avalanche de repórteres e toda ordem de curiosos, causando grande confusão, ameaçando ainda mais a segurança do aeroporto.

Por alguns instantes veio à tona a velha polêmica de quem era a competência para atuar no momento: a Polícia Federal assume ou não o caso? Não assumiu, até hoje ninguém sabe dizer porque.

A Polícia Militar e Civil agiam naquele momento, mas quem coordenava a operação? Algum tipo de plano foi traçado para uma ação mais incisiva? Todo este questionamento não obteve respostas satisfatórias. O que fazer então?

O estado, pelo poder a ele conferido pela sociedade, não pode ficar inerte aos acontecimentos. Urge uma tomada de posição.

O trabalho aqui apresentado é sobre essa tomada de posição e se constitui uma tentativa de fornecer subsídios afim de que se identifique esse problema, que se tenha consciência da sua realidade, da sua complexidade e, assim, buscar um diag-

nóstico para, em seguida, criar uma estrutura que atenda a esses requisitos. Torna-se importante lembrar que a diversidade do ilícito é preocupante e exige dos organismos destinados à segurança pública uma ação também diversificada. As Polícias Militares, como um desses organismos, definida Constitucionalmente para manter a ordem pública, não pode ficar alheia a todo esse processo. Contudo o nosso enfoque se deterá única e exclusivamente à segurança nos aeroportos. Não queremos, de forma alguma, enveredar por outros caminhos que nos levem a bater na mesma tecla ou tratar de assuntos por demais esgotados. Tentar-se-á obter um quadro da situação atual e então apresentar as linhas gerais de um esquema, porém sem esgotar o assunto, que possa servir como o início de um estudo mais profundo e alicerçado.

DESENVOLVIMENTO

I - OS ORGÃOS QUE COMPÕEM O CONTROLE AEROPORTUÁRIO

1). EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Com base no inciso II do artigo 5º do decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo decreto-lei nº 900 de 29 de setembro de 1969, criou-se através da lei nº 5.862 de 12 de dezembro de 1972 a EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, vinculada ao Ministério da Aeronáutica, empresa essa com a finalidade de implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária que lhe forem atribuídas pelo Ministério da Aeronáutica, responsável em estabelecer um programa de transferência por etapas, dos aeroportos, instalações, áreas e serviços correlatos ou afins que passariam à esfera de competência dessa empresa.

Para realização de suas finalidades compete, à INFRAERO de forma principal:

- Superintender técnica, operacional e administrativamente as unidades da infra-estrutura aeroportuária;
- Promover a captação de recursos em fontes internas e externas a serem aplicados na administração, operação, manutenção, expansão e aprimoramento da infra-estrutura aeroportuária;
- promover a formação, treinamento e aperfeiçoamento de pessoal especializado, necessário as suas atividades;

- promover a execução de outras atividades relacionadas com a sua finalidade.

Embora não mencionado de forma direta, o Código Brasileiro de Aeronáutica, no seu capítulo que trata do sistema aeroportuário, refere-se à Infraero no inciso II do artigo 36, o qual transcrevemos abaixo:

Art. 36 - "Aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

.....

II - Por empresas especializadas da administração federal indireta ou suas subsidiárias vinculadas ao Ministério da Aeronáutica".

Da mesma forma a empresa é tratada na atual Constituição, através da letra "c" inciso XII do artigo 21 onde podemos ler:

Art. 21 - "Compete à União:

.....

XII - Explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

.....

c) A navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária".

O aeroporto de Goiânia passou à administração da INFRAERO a partir de 07 de janeiro de 1974 com a expedição da portaria nº 120 do Ministério da Aeronáutica datada de 03 de dezembro de 1973, documento esse que norteou sua atuação e responsabilidade junto a comunidade de Goiânia, definindo também a área sob sua jurisdição.

2). DESTACAMENTO DE PROTEÇÃO AO VÔO

O Destacamento de Proteção ao Vôo de Goiânia-DPV-GO, criado através do regulamento do Serviço Regional de Proteção ao Vôo de Brasília, aprovado pelo decreto nº 77.459, de 19 de abril de 1976, é uma fração daquele serviço que tem por finalidade a execução eminentemente descentralizada das atividades operacionais e de manutenção de equipamento, diretamente vinculadas ao sistema de proteção ao vôo. Compete ao destacamento assegurar a execução das atividades relacionadas com a eletrônica e proteção ao vôo na área de sua responsabilidade, bem como, manter a operacionalidade dos equipamentos destinados a essa proteção. Compete ainda assessorar e manter as frações que lhe forem designadas.

O destacamento de proteção ao vôo de Goiânia tem sua estrutura básica constituída de:

- chefe;
- seção administrativa;
- seção de operações;
- seção técnica.

Ao chefe do DPV compete, principalmente, planejar, dirigir, coordenar e controlar a execução das atividades do destacamento, bem como, manter contatos com órgãos locais afim de assegurar a execução dessas atividades; zelar pelo cumprimento das normas, critérios, princípios e programas que lhe foram determinados.

A seção de administração tem por finalidade a assistência e o assessoramento à chefia, no que concerne às atividades de administração e controle do pessoal militar e civil pertencente ao efetivo do destacamento.

A seção de operações, tem por finalidade o controle dos órgãos operacionais responsáveis pela coordenação e controle de tráfego aéreo; pela execução das atividades de telecomuni

cações e pelo serviço de meteorologia.

A seção técnica tem por finalidade a execução das atividades relacionadas com suprimentos, manutenção e instalação de equipamentos vinculados ao Sistema de Proteção ao voo.

Para um melhor entendimento do que sejam as atividades de Proteção ao voo transcreveremos o artigo 47 da lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 47 " O Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:

- I - De controle de tráfego aéreo;
- II - De telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea;
- III - De meteorologia aeronáutica;
- IV - De cartografia e informações aeronáuticas;
- V - De busca e salvamento;
- VI - De inspeção em voo;
- VII - De coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;
- VIII - De supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamento terrestre de auxílio à navegação aérea".

3). SEÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL

Com a finalidade de organizar, implementar e aperfeiçoar a aviação civil, bem como regulamentar e promover um esquema mais eficaz de segurança ao transporte aéreo civil, é que

foi criado através do decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969 o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica.

Com intenção de melhorar suas atuações esse sistema foi dividido em regiões criando-se assim os Serviços Regionais de Aviação Civil - SERAC, e, com base no artigo 5º do seu regimento interno, o mesmo escalonou-se em seções que têm por atribuições básicas o trato dos assuntos de aviação civil nos aeroportos onde for estabelecida.

Esta seção tem ainda por atribuições:

- Representar o serviço regional de Aviação Civil junto a administração aeroportuária;
- Fiscalização de aeronaves e aeronautas dentro da sua área de atuação;
- Atendimento e orientação aos usuários do sistema de aviação civil.

Estado da Colômbia
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

Sua estrutura básica é composta de um chefe, fiscal de aviação civil e agente administrativo, onde o chefe tem por atribuições a direção, o controle e a coordenação das atividades desenvolvidas pela seção, como, também, zelar pelo fiel cumprimento das leis, regulamentos e normas relacionadas com a aviação civil. Ao fiscal de aviação civil compete a verificação da documentação das aeronaves da aviação geral, como também, a licença e certificados de seus aeronavegantes; fiscalizar as aeronaves da aviação geral quando houver passageiros e cargas transportadas, de acordo com o certificado de aeronavegabilidade e ao agente administrativo cabe a parte administrativa da seção, competindo ainda ao mesmo auxiliar o chefe e ao fiscal de aviação civil.

Constituem-se, assim, os órgãos que compõem a estrutura aeroportuária, cada qual com suas missões específicas, sem nenhuma ligação funcional entre si, apenas ligados pela destina

ção de bem cumprir as leis que regulam as atividades aeroportuárias, bem como, a de bem servir e resguardar a pessoa do usuário do serviço aeronáutico.

Em resumo podemos dizer que dentro do controle aeroportuário a INFRAERO é responsável pela segurança e apresentação do aeroporto, o DPV responsabiliza-se pelo controle do vôo através da eletrônica e finalmente à SAC cabe fiscalizar o conjunto de documentos pertinente a aviação civil.

II - OS ORGÃOS QUE COMPÕEM O SISTEMA DE SEGURANÇA PÚBLICA.

Quando se discute a questão da Segurança Pública e as razões pelas quais esta se altera, percebe-se que há um deslocamento do debate para a simples agressão as instituições responsáveis em manter e assegurar a paz social. Muitas vezes os participantes desse debate confundem segurança pública com polícia, o que não é verdadeiro.

Para entender que polícia não é sinônimo de segurança pública, mas sim um órgão criado para garantir essa segurança, torna-se necessário analisar e compreender alguns conceitos.

1). POLÍCIA

A origem da palavra polícia vem do vocábulo grego "POLITÉIA", que significava o governo de uma cidade, isto é, o governo da "PÓLIS", que era a cidade-estado dos gregos. A palavra chegou ao português como POLÍCIA, assumindo, porém, o significado de conjunto de leis, regulamentos e disposições que servem de garantia à segurança pública.

Podemos então definir polícia, de uma forma geral, ' como uma instituição que desenvolve ação preventiva e repressiva, em defesa dos indivíduos e da sociedade. Outra definição ' que não poderia ser esquecida é a do jurista WALTER GOMES DE CASTRO: "Instituição destinada a assegurar a ordem pública interna, através da proteção dos bens jurídicos tutelados pelo estado, prevenindo e reprimindo crimes e atividades anti-sociais!"

Constatamos, assim, que a polícia é um agente fiscalizador do respeito às normas que conduzem os indivíduos de uma sociedade a viver em harmonia.

2). SEGURANÇA PÚBLICA

Segurança significa o estado ou qualidade do que é seguro e, por sua vez, seguro é o que está livre de risco, protegido e garantido. Isso é o que nos ensina qualquer dicionário.

É pública, o que vem a ser? Também do léxico, podemos dizer que pública é o que se refere ao povo em geral; o que é de interesse deste mesmo povo; o relacionamento do estado com seus cidadãos.

Logo, podemos afirmar que segurança pública é a garantia proporcionada pelo poder público para que não se violem as normas jurídico-penais comuns, mediante medidas preventivas, e, uma vez violadas, para que sejam processados e julgados os autores da violação, através de medidas repressivas de que há de resultar a ordem pública e a paz social.

A segurança pública, portanto, assume grande importância para as comunidades, inclusive porque, ao concorrer para o equilíbrio dos indivíduos, termina por também se refletir sobre o equilíbrio da comunidade como um todo.

É inegável que segurança pública de um modo geral, é

um valor vital e comum a todas as comunidades, pois todas elas sentem necessidade de viver em segurança.

O aspecto jurídico da segurança pública, pode ser melhor entendido ao nos depararmos com a interpretação de PLÁCIDO E SILVA: "segurança pública é o afastamento, por meio de organizações próprias, de todo o perigo, ou de todo o mal que possa afetar a ordem pública, em prejuízo da vida, da liberdade, ou dos direitos de propriedade do cidadão. A segurança pública, assim, limita as liberdades individuais, estabelecendo ' que a liberdade de cada cidadão, mesmo em fazer aquilo que a lei não lhe veda, não pode ir além da liberdade assegurada aos demais, ofendendo-a."

O assunto é tratado constitucionalmente no capítulo III da atual constituição brasileira, onde, no artigo 144, expõe-se claramente ser dever do estado proporcionar e prover os seus governados de um bom nível de segurança individual e comunitária.

3). ORDEM PÚBLICA

Ao nos reportarmos a um dicionário jurídico, iremos encontrar que ordem significa um conjunto de princípios, as prescrições ou mesmo um sistema de regras que objetivam estipular a maneira, a forma como os cidadãos devem proceder no âmbito da sociedade, ou mesmo das instituições da qual participam.

Na acepção sistêmica, a ordem pública é o requisito básico de funcionamento do sistema de convivência pública, que não só se contém no sistema social, como é imprescindível à sua regularidade, uma vez que viver em sociedade importa, necessariamente, em viver publicamente.

É necessário dispor-se a convivência pública, de tal forma, que o homem, em qualquer relação que se encontre, possa

gozar de sua liberdade, agir sem ser transtornado, participar ' de qualquer sistema social, econômico, familiar, acadêmico etc, sem outros impedimentos e restrições que não os necessários para que essa convivência se mantenha sempre possível, sem outra ' obrigação que não a de observar a normatividade que lhe é impos ta por um ordenamento jurídico constituído pelo estado para todos, necessário para assegurar, na convivência, a paz e a harmonia.

A essa disposição da convivência pública, base desse sistema, é que denominamos de ordem pública.

Para reafirmação do exposto, podemos citar o regulamento para as polícias militares e os corpos de bombeiros ' (R-200), aprovado pelo decreto nº 88.777, de 30 de setembro de 1983, que conceitua ordem pública como "conjunto de regras formais que emanam do ordenamento jurídico da nação, tendo por escopo regular as relações sociais de todos os níveis, do interesse público, estabelecendo um clima de convivência harmoniosa e pacífica, fiscalizado pelo poder de polícia, e constituindo ' uma situação ou condição que conduza ao bem comum".

Após analisarmos esses conceitos e entendermos o que é polícia, segurança pública e ordem pública. Podemos, então, falar sobre os órgãos que compõem o sistema de segurança ' de um estado, como trata o artigo 144 da atual Carta Constitucional, o qual reproduzimos abaixo:

Art. 144 - "A segurança pública, dever do estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem ' pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio através dos seguintes órgãos:

- I - Polícia Federal;
- II - Polícia Rodoviária Federal;

- III - Polícia Ferroviária Federal;
- IV - Polícias Cíveis;
- V - Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares".

Como podemos entender o estado tem a obrigação de proporcionar segurança a seus cidadãos, promover a paz social e manter a ordem através dos órgãos criados para esse fim, cada qual com sua missão específica, porém, com o mesmo objetivo, ou seja, levar aos indivíduos a certeza de estar seguro, longe de qualquer tipo de perigo.

Limitaremos a analisar, dentre esses órgãos, apenas as polícias: Federal, Civil e Militar, por serem de maior interesse para nossa monografia.

4). POLÍCIA FEDERAL

A polícia Federal, diretamente subordinada ao Ministério da Justiça, definida constitucionalmente no parágrafo 1º do artigo 144 da atual Constituição, destina-se a:

" I - Apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresa públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;

II - Prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e droga afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fa

zendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;

III - Exercer as funções de Polícia marítima, aérea e de fronteiras;

IV - Exercer, com exclusividade as funções de Polícia Judiciária da União".

Doutrinariamente, as atividades da Polícia Federal estão correlacionadas com a defesa e manutenção da segurança interna.

Tais atividades se desenvolvem em várias áreas de atuação e se caracterizam em dois tipos: atividade-fim e atividade-meio.

A atividade-fim da Polícia Federal é representada pelo cumprimento de missões de Polícia Judiciária, em defesa dos interesses da União, bem como de suas autarquias e empresas públicas.

A atividade-meio é aquela que se desenvolve, paralelamente, sob a responsabilidade de órgãos de apoio integrantes da estrutura da Polícia Federal, cujo objetivo é propiciar os meios necessários que garantam a consecução da atividade-fim.

Com uma área circunscricional que se estende por todo o território nacional, a Polícia Federal dispõe de uma estrutura que permite planejamento, coordenação e controle centralizados e execução descentralizada. Sua estrutura atual foi definida pelo decreto nº 73.332 de 19 de dezembro de 1973.

Para as atividades de execução, dispõe a Polícia Federal de 24 superintendências regionais, 13 divisões de Polícia Federal e 42 delegacias de Polícia Federal disseminadas por todo o País.

5). POLÍCIA CIVIL

A polícia civil, diretamente subordinada às Secretarias de Segurança Pública dos estados, pela primeira vez é contemplada constitucionalmente na atual constituição, pois nunca havia sido referenciada anteriormente. Definida através do parágrafo 4º do artigo 144, que diz:

§ 4º - "As Polícias Cíveis, dirigidas por delegados de polícia de carreira, incumbem, ressalvada a competência da União, as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as Militares".

As polícias cíveis, no passado, como vimos, não constituíam uma organização ou uma instituição permanente. Sua legislação baseava-se, única e exclusivamente, em leis estaduais, variando sua organização e estrutura de estado para estado.

Ressaltamos aqui o papel de alta relevância da polícia civil, como polícia judiciária, que desenvolve suas ações após a ocorrência da infração penal, investigando o fato infrigente da norma e sua autoria, funcionando como órgão auxiliar do Poder Judiciário, no desempenho de uma fase primária da administração da Justiça.

6). POLÍCIA MILITAR

Com a revolução Constitucionalista de 1932, o governo Federal mantinha uma real preocupação com as forças Militares estaduais, que na época eram considerados verdadeiros Exércitos, e essa preocupação refletiu-se na Constituição Federal promulgada a 16 de julho de 1934, onde essas forças figuravam pela primeira vez em um texto constitucional, sendo consideradas, explicitamente, "reservas do Exército" (art.167), bem como, levava para a União a competência de legislar privativa-

mente sobre "organização, instrução, justiça e garantias das forças policiais dos estados, e condições gerais da sua utilização em caso de mobilização ou guerra" (art. 5º, inciso XIX, letra "l").

Na Constituição de 1937 as Polícias Militares aparecem no artigo 16, inciso XXVI, onde foi mantida a competência da União para legislar sobre as mesmas.

Com a redemocratização do País em 1945, o poder constituinte eleito estabeleceu a liberal carta magna de 18 de setembro de 1946, onde no seu artigo 5º, inciso XV, letra "f", reafirma a competência da União de legislar sobre a corporação, trazendo uma inovação no seu artigo 183, quando pela primeira vez, são fixadas no texto constitucional as atribuições das polícias Militares, isto é, orientando a atividade-fim na direção da manutenção da ordem e da segurança interna.

Desencadeada a Revolução de 31 de março de 1964, teria, inevitavelmente, que implicar em uma mudança constitucional o que veio a se consubstanciar através da constituição do Brasil, promulgada a 24 de janeiro de 1967. A referida Constituição contempla as Polícias Militares com dois dispositivos: o artigo 8º, inciso XVII, letra "v", onde verifica-se que além de legislar privativamente sobre assuntos da corporação, A União passava agora a controlar a parte de efetivo, (artigo 13 parágrafo 4º), que vem reforçar a condição das mesmas como forças auxiliares, reserva do Exército.

Na atual Constituição as Polícias Militares vêm definidas no parágrafo 5º do artigo 144 o qual transcrevemos:

§ 5º - "As Polícias Militares cabem a Polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; os Corpos de Bombeiros Militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil!"

Na legislação específica, temos o Decreto-lei nº 317, de 18 de março de 1967, que regulamentou, de maneira clara o conceito constitucional de ordem pública e segurança interna, definindo, explicitamente, a estrutura das Corporações Policiais Militares, conduzindo-as para as atividades policiais. Este Decreto-lei trazia consigo uma inovação em termo de Polícia Militar, que foi a criação da Inspeção Geral das Polícias Militares (IGPM), órgão representativo do interesse da força terrestre, no controle e na coordenação do desempenho das Polícias Militares.

O Decreto-lei nº 317 foi revogado pelo Decreto-lei nº 667 de 02 de julho de 1969, que reorganizou as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros Militares das unidades federativas, transferindo ainda, com a finalidade de melhor apoiar as Polícias Militares, a subordinação do IGPM para o Estado Maior do Exército.

O Decreto-lei 667, por sua vez, sofreu várias alterações introduzidas pelos Decretos-lei nº 1072/69, 1406/75 e 2010/83, e, mesmo com tais modificações, permanece em vigor sendo um verdadeiro guia para a organização e emprego das Corporações Policiais Militares.

III - EMERGÊNCIAS EM AEROPORTOS

As emergências em aeroportos são caracterizadas pela interferência parcial ou total em suas atividades normais, requerendo, para tanto, providências urgentes por parte da administração aeroportuária, para sanar as consequências adversas, porventura advindas de tais ocorrências.

Considerando que as consequências de uma emergência colocam em risco a segurança de pessoas, aeronaves e instalações, a superintendência do aeroporto deverá dispor dos meios

necessários para serem empregados nessas circunstâncias, bem como de instruções específicas para a sua utilização. As emergências em aeroportos classificam-se em:

- Emergência aeroportuária;
- Emergência médica, com passageiros e tripulantes;
- Emergência por materiais perigosos;
- Emergência por desastres naturais;
- Emergência por incêndio em instalações;
- Emergência por paralisação de atividades.

1. - EMERGÊNCIA AERONÁUTICA

Emergência aeronáutica é a situação de perigo latente ou iminente, em que se encontra uma aeronave na área do aeroporto, em decorrência das seguintes eventualidades:

- Defeito técnico ou deficiência operacional
- Apoderamento ilícito;
- Suspeita de sabotagem;
- Ocorrência de acidentes aeronáuticos.

Os meios de prestação de socorro que deverão ser mobilizados para o atendimento da emergência aeronáutica, serão providenciados em função do grau de perigo em evidência, classificados em:

- Alerta branco;
- Alerta amarelo;
- Alerta vermelho.

1.1 - ALERTA BRANCO

Considera-se a aeronave na fase de alerta branco, quando o seu comandante informar ao órgão de controle de tráfego

go aéreo do aeroporto, sobre problemas técnicos ou operacionais verificados e que não configurem situação de perigo aparente.

1.2 - ALERTA AMARELO

Considera-se a aeronave na fase de alerta amarelo, quando o seu comandante informar ao órgão de controle de tráfego aéreo do aeroporto, sobre a existência de problemas técnicos ou operacionais, que configurem perigo iminente ou por se encontrar sob apoderamento ilícito ou ainda com suspeita de explosivos à bordo.

1.3 - ALERTA VERMELHO

Considera-se a aeronave em alerta vermelho, quando se configurar o acidente aeronáutico.

1.3.1 - ACIDENTE AERONÁUTICO

É toda ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave dentro do período compreendido entre o momento em que qualquer pessoa entra na mesma, com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham desembarcado, durante o qual:

1.3.1.1 - Qualquer pessoa sofra lesões graves ou morra com o resultado de:

- estar na aeronave;
- estar em contato direto com qualquer parte da aeronave;
- exposição direta a sopro de hélice ou escapamento de jato, exceto quando as lesões resultarem de causas naturais; forem auto ou por outros infligidas, ou forem causadas a clandestinos es-

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

condidos fora das áreas normalmente destinadas a passageiros e tripulantes.

1.3.1.2 - A aeronave sofra danos ou falha de estrutura que:

- afete adversamente a resistência estrutural, desempenho ou característica do vôo;
- seja considerada desaparecida ou o local onde se encontra seja absolutamente inacessível.

2. - EMERGÊNCIA MÉDICA COM PASSAGEIROS E TRIPULANTES

Emergência médica com passageiros e tripulantes é a situação de prestar primeiros socorros ou remoção, para estabelecimento médico-hospitalar, dos passageiros e tripulantes de uma aeronave, acometidos de mal súbito ou proveniente de acidente aeronáutico. São considerados passageiros para efeito de atendimento, as pessoas que se encontram à bordo da aeronave; os recém-desembracados, enquanto não forem liberados; as pessoas que estejam aguardando conexão ou continuidade de vôo e as que já tenham feito o respectivo "check-in" para embarque.

Têm direito, também, ao atendimento de emergência, mantido pela INFRAERO, as pessoas vítimas de acidentes aeronáuticos ocorridos na área do aeroporto ou suas imediações.

3. - EMERGÊNCIA POR MATERIAIS PERIGOSOS

Emergência por materiais perigosos, é a situação na qual uma aeronave venha a pousar no aeroporto e que esteja transportando produtos perigosos.

Essa situação se caracteriza pela ação de prevenção, ou seja, dar proteção total a aeronave que esteja transportando o produto, através da seção de contra incêndio, para que esta não venha representar perigo aos usuários ou funcionários do aeroporto.

A esse tipo de emergência, deve-se fazer presente um representante da Superintendência Estadual de Meio Ambiente, que deverá acompanhar todo manuseio e fiscalizar o armazenamento do produto, bem como, assistir tecnicamente no que for preciso.

A situação de emergência perdurará até o completo armazenamento do material e verificação de sua segurabilidade ou, no caso da aeronave objeto de emergência estar apenas de passagem, até a sua completa decolagem.

4. - EMERGÊNCIA POR DESASTRES NATURAIS

Emergência por desastres naturais, é a situação caracterizada por ocorrência de fatores anormais e adversos, causados pela ação da natureza, provocando estragos nas instalações aeroportuárias ou em aeronaves, com o envolvimento ou não de pessoas.

A finalidade desta emergência é prevenir e limitar os riscos e perdas das pessoas presentes no aeroporto por ocasião da ocorrência, bem como dos materiais de toda a ordem, através de medidas assistenciais e a promoção da recuperação das áreas atingidas, visando evitar o agravamento da situação.

Nesta fase o coordenador da emergência deverá proceder rigoroso levantamento da situação, a fim de que se possa estabelecer as reais necessidades para o seu atendimento.

A situação de emergência perdurará até o pronto estabelecimento das operações normais de pouso e decolagem, onde as partes afetadas não venham configurar nenhum tipo de perigo à

integridade física dos usuários da infra-estrutura aeroportuária, como também possam trazer qualquer tipo de danos materiais as empresas de aviação.

5. - EMERGÊNCIA POR INCÊNDIO EM INSTALAÇÕES

Emergência por incêndio em instalações é a situação na qual as instalações, total ou parcialmente, da infra-estrutura aeroportuária venha a sofrer danos pela ação do fogo, provocado por combustão espontânea, por atos criminosos ou por falha operacional.

Nesta emergência a seção de contra incêndio do aeroporto, ao ser acionada, deverá receber corretamente por parte do centro de controle qual edificação atingida, tomando-se por base o mapa de grade do aeroporto (anexo 1), de maneira a se evitar perda de tempo no deslocamento das viaturas.

É de importância vital levar esta informação à torre de controle, para que se possa estabelecer o controle de taxia-mento de aeronaves, de maneira a evitar a aproximação das mesmas da área do sinistro.

A seção de contra incêndio deverá, como medida preventiva, realizar mensalmente, em conjunto com a divisão de operações e manutenção da INFRAERO, inspeção nos equipamentos de combate a incêndio existentes no aeroporto, para que os mesmos estejam sempre em condições de utilização.

A emergência terá duração do período compreendido entre o momento que o incêndio foi detectado até a sua completa extinção.

6. - EMERGÊNCIA POR PARALISAÇÃO DE ATIVIDADES

Emergência por paralisação de atividades é a situa-

ção na qual se comprove a existência de movimentos grevistas na área do aeroporto, movimentos estes que podem vir a provocar a paralisação das atividades de qualquer natureza aeroportuária, e que demande a adoção de medidas para minorar os efeitos adversos de tal circunstância.

No caso de paralisação de atividades aéreas, o representante da empresa transportadora, deverá adotar medidas que venham minimizar os efeitos da paralisação proporcionando comodidade aos passageiros sujeitos a longas esperas no aeroporto.

Do exposto, vimos que, as emergências em aeroportos, em função de suas modalidades, demandam a participação de organizações e órgãos vinculados a estruturas diversificadas, que podem se encontrar na área aeroportuária ou em diferentes pontos da localidade.

Os meios para atendimento das emergências variam em função do tipo e da frequência das aeronaves que operam em cada aeroporto e das instalações existentes na área aeroportuária, bem como é importante saber que uma emergência poderá trazer consigo outro tipo de emergência totalmente diferente da original, podendo, inclusive, haver vários tipos de emergência em um só atendimento.

A aeronave sob apoderamento ilícito ou com suspeita de sabotagem, além do atendimento de emergência, é também atendida pelos procedimentos de segurança, após o pouso da mesma, sabendo-se que uma ação não supera nem anula a outra.

IV - SEGURANÇA EM AEROPORTOS

Segurança em aeroportos é o conjunto de dispositivos e medidas que têm por finalidade estabelecer os procedimentos preventivos e repressivos nas ações para proteção da aviação.

ção civil contra atos de interferência ilícita.

A segurança dos passageiros, tripulantes e do pessoal de terra deve ser a principal preocupação em todos os aspectos relacionados com a prevenção e repressão aos atos ilícitos; a proteção ao patrimônio público e das empresas envolvidas, em particular das empresas aéreas objeto dos atos de interferência, constitui-se na prioridade a ser observada, em sequência, quando do planejamento das ações de segurança da aviação civil.

O problema de segurança merece situar-se em regime de prioridade correspondente à ameaça existente. As ações preventivas, em qualquer caso, devem ser rigorosas e permanentes, possibilitando a manutenção de um nível adequado de segurança, pois consumado o ato ilícito, pesados danos serão impostos, qualquer que seja o seu encaminhamento, podendo até alimentar novos atos e incentivar a ação criminosa.

De acordo com as diretrizes básicas da Ministério da Aeronáutica, as decisões sobre negociações e aquelas adotadas no sentido de atender às exigências de criminosos, nos casos de apoderamento ilícito, partem sempre da mais alta autoridade aeronáutica, por constituírem-se em atos de natureza política, e a decolagem de uma aeronave sob a ação de apoderamento ilícito, se enquadra entre as decisões de mais alto nível, tendo em vista as implicações decorrentes, sendo por isso, tal decisão, da competência exclusiva do Ministério da Aeronáutica.

Segundo, ainda, essas diretrizes básicas, o pouso de uma aeronave em dificuldade não deve ser negado, embora seja conveniente conduzi-la para aeroporto cuja ação repressiva seja mais eficaz, se isso não incorrer em maiores riscos.

Consideram-se atos ilícitos e, portanto, são passíveis de ação da autoridade responsável no tocante às ações preventivas, repressivas e de apuração das responsabilidades, as seguintes ações praticadas contra a segurança da aviação ci-

vil.

- Apoderamento ou controle ilícito de aeronave, pela força, ameaça de força ou qualquer outra forma de intimidação.
- Ato de violência contra pessoa a bordo de uma aeronave em operação, se tal ato puder colocar em risco a segurança da mesma aeronave.
- Dano a aeronave em serviço que a torne incapaz de voar ou puder colocar em risco a sua segurança.
- Colocação, na aeronave, de dispositivo ou substância com a finalidade de causar dano ou por em risco a sua segurança.
- Destruição ou dano às facilidades de navegação aérea e meios do sistema de telecomunicações do Ministério da Aeronáutica, ou a interferência na sua operação, se quaisquer dos referidos atos for capaz de colocar em risco a segurança de qualquer aeronave em voo.
- Ataques às instalações aeroportuárias ou qualquer ato de terrorismo nos aeroportos.

Toda ação preventiva é de responsabilidade do superintendente do aeroporto e deve ser aplicada na área aeroportuária sob sua jurisdição, e as ações repressivas cabem ser dirigidas pela autoridade militar designada pelo Comando Aéreo Regional.

A denúncia anônima de consecução de um ato criminoso deve desencadear um procedimento específico. Quando o alvo for uma aeronave e a ameaça não for considerada pertinente pela au-

toridade de segurança aeroportuária, cabe ao comandante ou representante da empresa, de acordo com suas atribuições legais, a decisão final sobre a necessidade de serem executados os procedimentos de busca ao interior da aeronave e na bagagem dos passageiros e tripulantes. O comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até a entrega da aeronave, concluída a viagem.

1). PLANO DE SEGURANÇA DOS AEROPORTOS

Os aeroportos administrados pela INFRAERO devem possuir um plano de segurança, segundo orientação do Ministério da Aeronáutica, que devem atender às necessidades e assegurar um nível de segurança durante o funcionamento normal do aeroporto, pela aplicação sistemática de medidas preventivas, as quais estarão previstas junto com as medidas repressivas a serem postas em execução quando necessário.

O plano de segurança deve levar em conta as peculiaridades locais e estabelecer o que se pretende, como fazer e contra quem deve ser feito. Deve cobrir todos os aspectos levantados num estudo de vulnerabilidade, estabelecendo de maneira clara as obrigações, responsabilidades, medidas adotadas e os procedimentos. Deve, ainda, definir os setores encarregados, em circunstâncias normais, e em cada tipo de situação de perigo.

É de fundamental importância o estabelecimento de coordenação entre todos os setores envolvidos com a administração, os serviços de segurança entre eles, as empresas, os orgãos de proteção de voo, serviços médicos, polícia, comandos militares e outros julgados necessários.

O plano de segurança deve ser avaliado continuamente quanto à eficácia dos aspectos preventivos. Em todo planejamento deve estar presente a preocupação com a facilidade, buscando-se o seu equilíbrio com a segurança.

O superintendente do aeroporto é o responsável pela

elaboração do plano, o qual deve ser submetido à aprovação do Comando Aéreo Regional, a quem cabe a responsabilidade pelas ações repressivas segundo legislação vigente. O plano deve ser discutido na Comissão de segurança aeroportuária em vista das responsabilidades dos seus membros com a segurança do aeroporto considerado.

O plano de segurança do aeroporto de Goiânia encontra-se em fase de elaboração, e por não ter poder de polícia, a INFRAERO conta, para a execução de seu plano, com diversos órgãos, tanto na esfera Federal como na esfera Estadual, traçando em linhas gerais a missão de cada órgão, competindo aos mesmos elaborarem suas missões específicas. Tal elaboração não ocorre em conjunto, o que muitas das vezes concorre para que a missão seja prejudicada por não haver um perfeito entrosamento de ações.

2). APODERAMENTO ILÍCITO DE AERONAVE

O apoderamento ilícito de aeronave consiste no exercício do controle sobre tripulantes ou passageiros, interferindo no curso normal da aeronave pelo uso da força ou por outro tipo de ameaça. É crime previsto na lei nº 7.170 de 14 de dezembro de 1983 (lei de segurança nacional).

A orientação básica, relativa a ocorrência de um apoderamento ilícito, encontra-se na portaria nº R-296/GM5 de 22 de junho de 1988, do Ministério da Aeronáutica. O referido documento estabelece sobre o assunto o seguinte:

- O Ministério da Aeronáutica é a autoridade que emite decisões relativas às ocorrências de um apoderamento ilícito no espaço aéreo brasileiro e nos aeroportos nacionais;
- Em todas as decisões deve ser ressalvada a

competência legal de outros setores administrativos;

- A aterrissagem de aeronave sob apoderamento ilícito nos aeroportos nacionais está assegurada;

- A decolagem de aeronaves naquelas condições é assunto de competência do Ministério da Aeronáutica;

- O apoderamento ilícito de aeronave desencadeia uma ação militar de segurança, coordenada pelo comandante do Comando Aéreo Regional

- As ações preventivas e repressivas que fazem parte do contexto são de competência da Polícia Federal;

- O Comando Aéreo Regional proverá os meios necessários aos deslocamentos das equipes policiais;

- A INFRAERO assegurará os recursos auxiliares necessários.

2.1) - REGRAS BÁSICAS

Segundo, ainda a portaria nº R-296/GM5, deve-se seguir certas regras básicas no caso de ser desencadeado o plano de segurança, que são as seguintes:

- Qualquer planejamento, para fazer frente aos atos de interferência ilícita, deve ser concebido e aplicado, em princípio, sem qualquer risco aos passageiros e tripulantes

- É importante que os delinquentes sejam detidos e julgados;

- As negociações devem ter prioridade sobre

o emprego da força até que se esgotem todas as demais possibilidades. As negociações devem ser dirigidas por pessoa com experiência nesse campo;

- O emprego da força é admitido como último recurso, para se evitar vítimas entre passageiros e tripulantes;

- Esgotadas todas as possibilidades de negociação, a autoridade aeronáutica poderá decidir pelo uso da força, ouvida a autoridade policial, quanto à conveniência de fazê-lo e os riscos consequentes. Caberá a esta autoridade decidir sobre os aspectos técnicos da ação policial, mantendo a autoridade aeronáutica informada a respeito;

- O lugar mais seguro para uma aeronave sob apoderamento ilícito é no solo, desde que isso não aumente o perigo para os passageiros e tripulantes;

- A retenção da aeronave no solo somente pode ser feita por processos que permitem sua rápida liberação não comprometendo a sua aeronavegabilidade;

- Após a aterrissagem de uma aeronave sob apoderamento ilícito, toda autoridade do comandante da mesma nas negociações, se transfere para as autoridades de terra, cabendo ao Ministro da Aeronáutica a responsabilidade para adotar decisões em nome do Estado;

- A autoridade militar que coordena as ações deve considerar os desejos do Comandante da aeronave, do explorador e das autoridades

des competentes do Estado a que pertence a linha aérea, avaliando as circunstâncias pertinentes.

2.2) - PARTICIPAÇÃO DOS ORGÃOS E AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS.

O Presidente da República participa das decisões, em caráter eventual, através do Ministério da Aeronáutica. Governos estrangeiros têm ligação eventual, através do Ministério de Relações Exteriores, quando o fato envolver aviões, passageiros ou interesse de outras nações.

As Forças Armadas, Polícia Civil e Militar têm participação fora da área de movimento, que é exclusiva da Polícia Federal. A Seção de Contra Incêndio e o apoio hospitalar locais atuam com sua prontidão, aptos para responderem a explosões, incêndios ou outras necessidades.

3). DENÚNCIA DE ARTEFATOS EXPLOSIVOS OU INCENDIÁRIOS

A denúncia relativa a artefatos explosivos ou incendiários, colocados em aeronaves, em instalações aeroportuárias ou nas suas imediações, é de interesse da administração do aeroporto e/ou da empresa aérea, responsáveis pelo acionamento do órgão de segurança, que deve avaliar a denúncia e desencadear as ações correspondentes, ficando assim definidas:

3.1 - EMPRESA AÉREA

Informação da denúncia ao comandante da aeronave, de

desembarque dos passageiros, inspeção na aeronave e se for o caso, da carga existente a bordo e solicitar à autoridade aeroportuária orientação quanto a inspeção nas bagagens dos passageiros.

3.2 - ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA

O comando das ações, a inspeção nas instalações aeroportuária e a orientação à empresa aérea na inspeção das bagagens dos passageiros.

Pode a empresa aérea, quando alvo de denúncia julgada improcedente pela autoridade de segurança, e por iniciativa do comandante da aeronave, abster-se de executar qualquer procedimento após uma análise do tipo de aviso recebido, cuja conclusão tenha demonstrado ausência de riscos. Para atender este tipo de ocorrência deve a administração aeroportuária prever no plano de segurança áreas de estacionamento de aeronaves sob suspeitas, tendo em vista resguardar a segurança de outras aeronaves, as instalações do aeroporto, evitando-se, quando possível a paralisação das operações normais de pouso e decolagem.

4). DA COMPETÊNCIA

Constitucionalmente, a competência para proceder a segurança em aeroportos é de exclusividade da Polícia Federal. O decreto nº 73.332, que definiu a estrutura do Departamento de Polícia Federal, como já vimos no capítulo II, vem reforçar esta competência, através do seu artigo 1º.

Há que pensar, no entanto, se a Polícia Federal está em condições de assumir tal responsabilidade, pois com uma extensa relação de encargos num país de dimensões continentais,

tem um efetivo bastante reduzido (aproximadamente 8.000 homens) para atender todo território nacional. Os problemas se avolumam e maiores atenções só poderão ser dadas às ocorrências de maior frequência.

Sabe-se, porém, que o Brasil não tem tradição de crime contra a aviação civil. Registram-se casos esporádicos e alguns que, por circunstâncias diversas, vieram a se transformar em apoderamento ilícito de aeronave ou trazer ameaça a segurança aeroportuária.

Assim os poucos casos que tivemos nesse campo, mostraram que muita coisa deve ser feita para a sua solução, uma vez que embora não constante, o problema existe.

Sabe-se que o ato ilícito é um mal que não tem cura e para os grandes males incuráveis só existe um remédio, que é a prevenção. Mas como prevenir quando os recursos humanos não comportam as frentes de serviços a serem escutados?

Difícil, como até impossível, encontrar similar da Polícia Federal entre as organizações policiais dos países mais evoluídos.

O exame atento desse elenco de tarefas permite verificar que a Polícia Federal tem sobre si um volume de responsabilidade que, em outros países, são compartilhadas por vários órgãos.

Por estas razões a Polícia Federal firmou convênios com as Secretarias de Segurança Pública dos Estados e territórios, tendo por objetivo o combate ao tráfico de uso indevido de entorpecentes. Não queremos aqui entrar em maiores detalhes pois a matéria foge ao tema apresentado. Apenas, cita-se o exemplo para mostrar a colaboração obtida. Tais convênios são de real importância, em razão da abrangência das Secretarias de Segurança Pública na área global dos respectivos Estados.

V - O AEROPORTO DE GOIÂNIA

O município de Goiânia, com uma área de 929 km², situa-se na micro região homogênea denominada Mato Grosso de Goiás. Cidade nova, fundada a pouco mais de cinco décadas, e que tem apresentado um crescimento populacional e econômico bastante acelerado.

Para o atendimento transporte aéreo a cidade conta com o aeroporto Santa Genoveva, que atende à atividade de aviação civil e militar.

Componente do sistema de aviação civil e parte integrante da rede de aeroportos brasileiros, o aeroporto de Goiânia é de fundamental importância para o desenvolvimento do transporte aéreo da região, não só por atender a demanda local, como por servir de alternativa à Brasília, Anápolis e toda região Centro-Oeste, sendo, portanto, um aeroporto estratégico.

Localizado a 8 km a nordeste do centro da cidade, o aeroporto (anexo 2) ocupa uma área de 396,73 ha, dos quais 381,02 ha são destinados a implantação das instalações da aviação civil e os restantes 15,71 ha destinados as instalações militares. O mesmo conta com uma pista de pouso de 2200 m X 45m, pavimentada pela primeira vez em 1958.

A via de acesso ao aeroporto é constituída pelas avenidas Caiapó e Santos Dumont, pavimentadas e em bom estado de conservação, com pista de mão dupla e 2 faixas em cada sentido, que comportam o fluxo atual de veículos com destino ao aeroporto, mesmo nas horas de maior movimento.

O aeroporto de Goiânia é servido pelas companhias de transporte aéreo nacional (Varig - Cruzeiro - Vasp), aviação regional (Brasil Central), aviação geral e Correio Aéreo Nacional.

Na atividade da aviação comercial o aeroporto caracteriza-se pela predominância das operações da aviação doméstica. A aeronave de maior porte que opera regularmente no mesmo

é o B-737-300 com 122 assentos e 224 movimentos semanais, tendo como destino maior etapa de vôos a cidade de São Paulo, a uma distância de 823 km. Excepcionalmente o aeroporto opera com aeronaves maiores, do tipo B-727-200.

É marcante a intensidade da aviação geral, sendo um dos aeroportos brasileiros mais ativos nessa categoria, tanto pela quantidade de aviões de pequeno porte nele sediados, quanto pelo elevado número de movimentos.

O aeroporto dispõe de duas edificações para o atendimento de passageiros. A primeira delas, situada a 440 m a oeste do centro da pista, é do tipo linear e possui dois pavimentos: o térreo com 2.040 m² e o superior, usado como terraço possuindo 580 m² de área. Esse terminal de passageiros atende aos usuários das aviações domésticas regular e regional e em seu pavimento térreo encontram-se os seguintes setores:

- saguão e circulação;
- setor de embarque;
- sala de desembarque e restituição de bagagens;
- balcões de "check-in";
- salas de empresas diversas;
- setor de operações;
- lanchonete/restaurante;
- lojas de artesanato e livraria;
- sanitários;
- posto do correio e telégrafos;
- aluguel de carros.

A outra edificação existente, situada ao lado do terminal de passageiros principal, possui uma área total de 423 m². O pavimento único dessa edificação é ocupado em conformidade com a descrição a seguir:

- setor de embarque de passageiros da aviação geral;

- departamento de proteção ao vôo;
- sala de tráfego e tarifas;
- meteorologia;
- estação de rádio;
- sanitários;
- seção de aviação civil;
- cantina;
- almoxarifado.

O estacionamento de veículos existente se encontra dentro dos limites patrimoniais do aeroporto, ocupa uma área de aproximadamente 4.300 m² com 136 vagas, distribuídas da seguinte forma:

- 104 vagas para o público;
- 10 vagas para a administração;
- 22 vagas para os táxis.

O estacionamento não é explorado comercialmente, pois em consequência da implantação de um estacionamento pago em fevereiro de 1977, o público em geral passou a estacionar seus veículos na pista de mão dupla que liga o aeroporto à cidade.

O movimento de passageiros, de aeronaves, bem como o fluxo do terminal podem ser melhor observados através dos anexos 3, 4 e 5.

VI - AÇÃO DA POLÍCIA MILITAR: UMA PROPOSTA

Ao iniciarmos este trabalho monográfico, como não poderia deixar de ser, começamos uma pesquisa onde se procurou a opinião do público em geral a respeito da idéia de se utilizar a Polícia Militar na segurança em aeroportos, buscando des-

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

ta forma um respaldo legal para a nossa proposta.

O trabalho de campo realizado na cidade de Goiânia, principalmente no aeroporto, procurou entre os usuários da aviação civil o grau de confiabilidade que esses mesmos usuários depositavam nos órgãos de segurança pública ou mais precisamente nas Polícias: Federal, Militar e Civil.

A resposta a este questionamento foi o grande incentivo para levar adiante este trabalho. No decorrer da pesquisa foram entrevistadas 100 pessoas, com uma única pergunta: Em qual polícia você mais confia? Sendo que 42% responderam: Polícia Militar; 23%, Polícia Federal; 17% Polícia Civil; 11% não souberam informar; 7% não quis opinar (anexo 6). Assim, levando-se em conta a complexidade da relação existente entre o cidadão e o estado e que essa relação torna-se ainda maior quando se considera a questão dos chamados direitos sociais, onde tais direitos referem-se a tudo o que vai desde um mínimo de bem estar e segurança até o de participar, por completo, da herança social e levar a vida de um ser civilizado, de acordo com os padrões que prevalecem na sociedade.

Sabemos que a violência e outras mazelas que dela decorrem, nos leva a retrocesso no tempo, nos leva a idade da pedra, onde o cidadão defendia ele próprio suas conquistas.

Levando-se em consideração que o temor e o pessimismo tomam conta de todos e que vislumbramos uma mudança, por saber que essa mudança torna-se necessária.

A proposta ora apresentada, significa essa mudança, o emprego da Polícia Militar na segurança dos aeroportos.

A prática tem nos mostrado que em todos os casos em que a segurança aeroportuária é ameaçada, a Polícia Militar, mesmo sem amparo legal, lá se faz presente. Atuando em diversos planos como colaboradora de outros órgãos de segurança pública, muitas vezes sem ao menos participar da elaboração destes planos, tornando-se alvo de crítica por algo que não é seu, então

porque não tornar legal sua ação?

A competência para realizar a segurança em aeroportos é da Polícia Federal, como vimos no capítulo IV. No entanto o decreto nº 73.332 que define a estrutura do Departamento de Polícia Federal, admite no seu artigo 11 que o mesmo poderá celebrar com as unidades da Federação, os convênios considerados indispensáveis ao pleno cumprimento de suas finalidades / específicas.

Há de considerar também que o artigo acima mencionado baseava-se no parágrafo 3º do artigo 13 da Constituição de 1967. Porém, a atual Constituição nada menciona sobre a questão subentendendo-se que sem mencionar nada a respeito a Constituição não proíbe esses convênios.

Assim sendo, para tornar real a proposta aqui apresentada, sugerimos quatro fases para sua consecução:

A primeira, talvez a mais difícil, seria dedicada aos estudos da viabilidade e dos devidos pontos legais que revestem todo o mecanismo.

A segunda seria, vencida a primeira, dedicada a implantação de uma companhia PM na área do aeroporto, companhia essa composta de três pelotões: Trânsito, Guarda e Operações Especiais.

A terceira, seria dedicada ao treinamento e especialização do homem, onde o pelotão de Trânsito seria treinado para atuar no controle do tráfego na área externa do aeroporto, o pelotão de Guarda, treinado para atuar no saguão de circulação do terminal de passageiros, procedendo revista individual, utilizando técnicas novas, como o detector portátil de metais, treinado para o atendimento ao público com orientações aos turistas e também para a manutenção da ordem pública em toda a área de sua responsabilidade. O pelotão de Operações Especiais pela sua modalidade de atuação, permaneceria na reserva, em treinamento constante, aguardando um eventual emprego, com trei

namento o mais rigoroso de todos, que consistiria em técnica ' de conversação, perito em bombas, assalto a aeronaves e edificações, tiro de precisão e tantos outros necessários a sua especialização.

A quarta e última fase seria dedicada à manutenção ' das atividades e elaboração de planos para atuação da companhia, plano de operação para os pelotões, individualmente ou em conjunto.

Acreditamos que essa proposta é viável e de grande ' importância para consecução dos objetivos do estado de proporcionar segurança aos usuários do sistema de aviação civil.

CONCLUSÃO

Ao final desta monografia, cabe-nos algumas conclusões.

Ao imaginar tal proposta vimos, exclusivamente, o lado social da atuação da Polícia Militar, que não se pode negar de forma nenhuma ser ela necessária e bem aceita, como na pesquisa citada anteriormente, para tão importante encargo.

A implantação interna e externa de Policiais Militares na segurança aeroportuária, será um feito de êxito, já que se faz necessário uma segurança à base de homens treinados e bem preparados, de um só órgão competente, para que não haja conflito de decisões que só acarretariam danos maiores às vítimas de qualquer ato ilícito contra a aviação civil ou de emergência aeroportuária.

O convênio, mencionado nesta monografia é cabível e encontra respaldo legal na legislação existente, faltando apenas a realização de estudos de viabilização e complementares para que o mesmo venha a se tornar realidade e, nesse caso, a Polícia Militar, ao executar a segurança do aeroporto, não estará fugindo a sua missão principal localizada na legislação específica, que é a de manutenção da ordem pública.

Finalmente ao apresentarmos esta proposta, objetivamos que a mesma contribua, como de resto todo o conteúdo do trabalho, para uma adequada compreensão da complexidade do assunto e futura decisão.

LEGISLAÇÃO

- Lei nº 5.862 de 12 de dezembro de 1972
- Lei nº 7.170 de 14 de dezembro de 1983
- Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica)
- Decreto Lei nº 200 de 25 de fevereiro de 1967
- Decreto Lei nº 317 de 18 de março de 1967
- Decreto Lei nº 667 de 02 de julho de 1969
- Decreto Lei nº 900 de 29 de setembro de 1969
- Decreto Lei nº 65.144 de 12 de setembro de 1969
- Decreto Lei nº 73.332 de 19 de dezembro de 1973
- Decreto Lei nº 77.459 de 19 de abril de 1976
- Decreto Lei nº 88.777 de 30 de setembro de 1983
- Portaria nº 120/GM de 03 de dezembro de 1973

ANEXO I
MAPA DE GRADE

48

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14

A

B

C

D

E

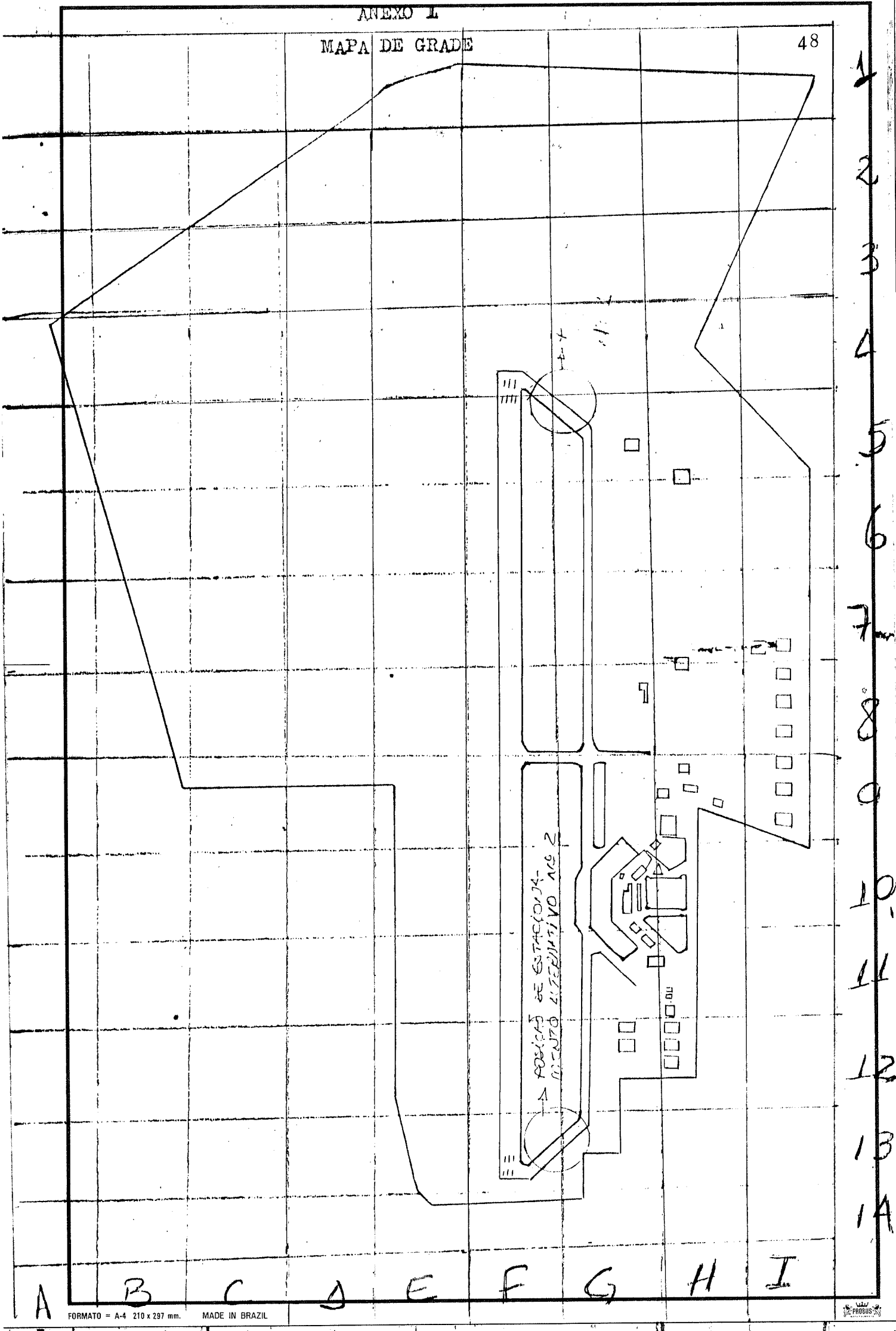
F

G

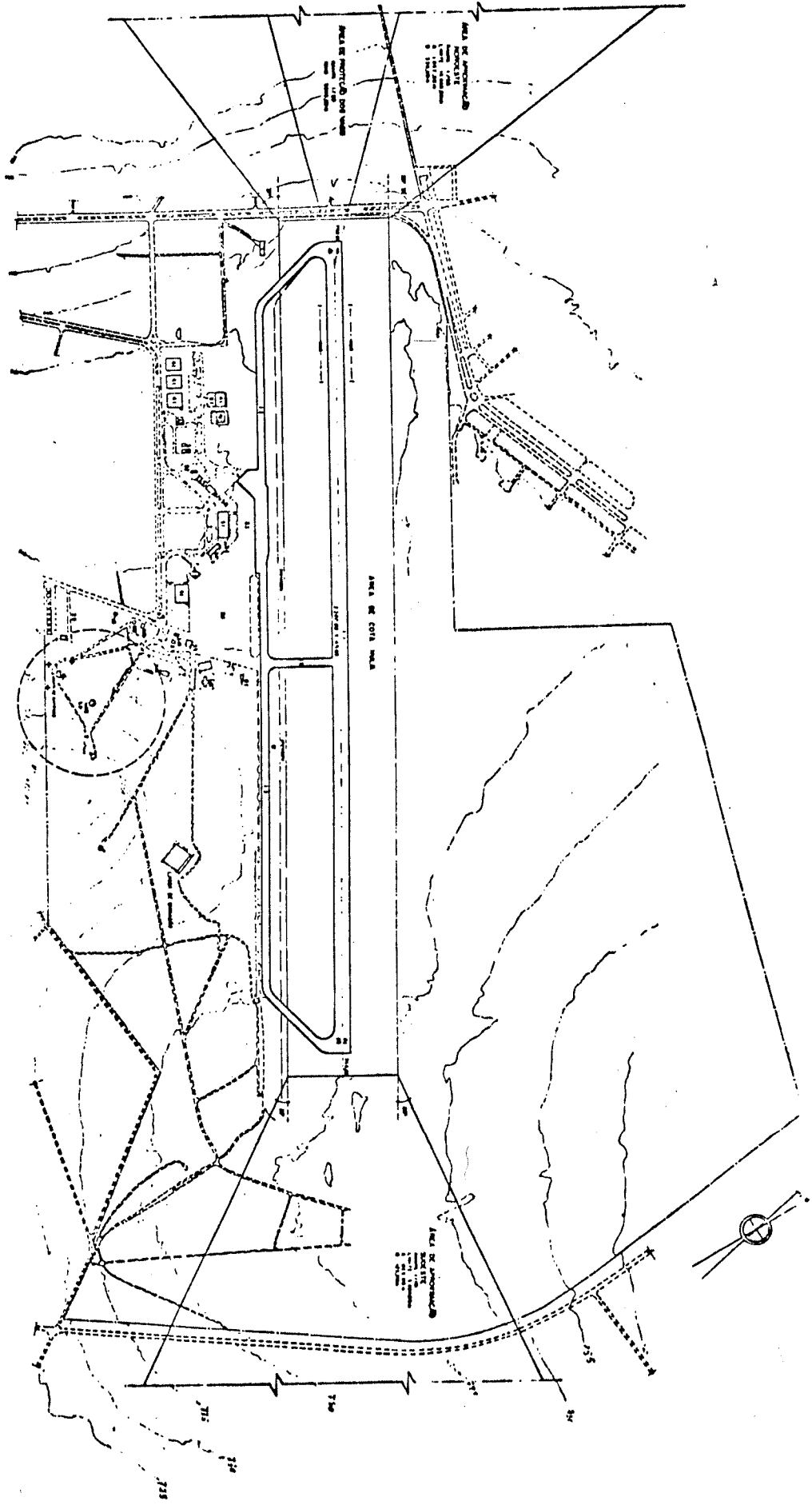
H

I

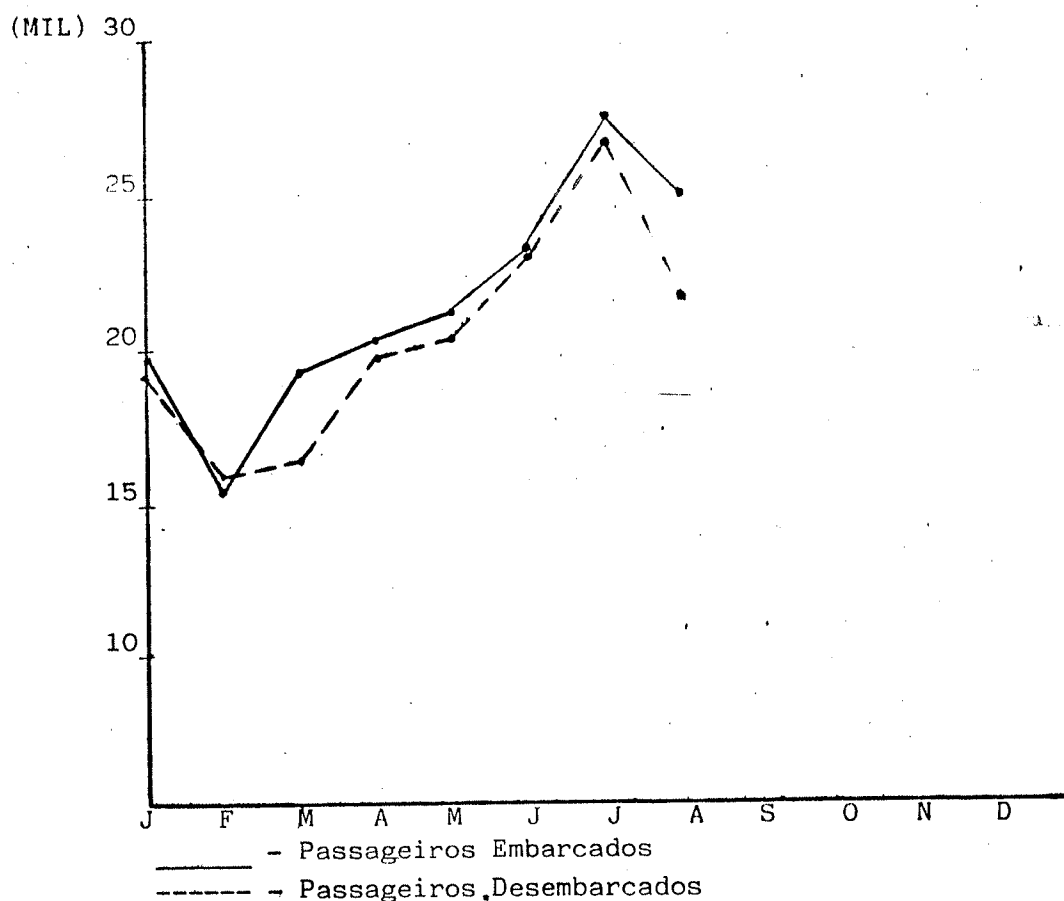
POSICÃO DE ESTACIONA-
MENTO ALTERNATIVO ACS 2



PLANTA GERAL DO AEROPORTO



MOVIMENTO DE PASSAGEIROS-EMB / DES
(1989)

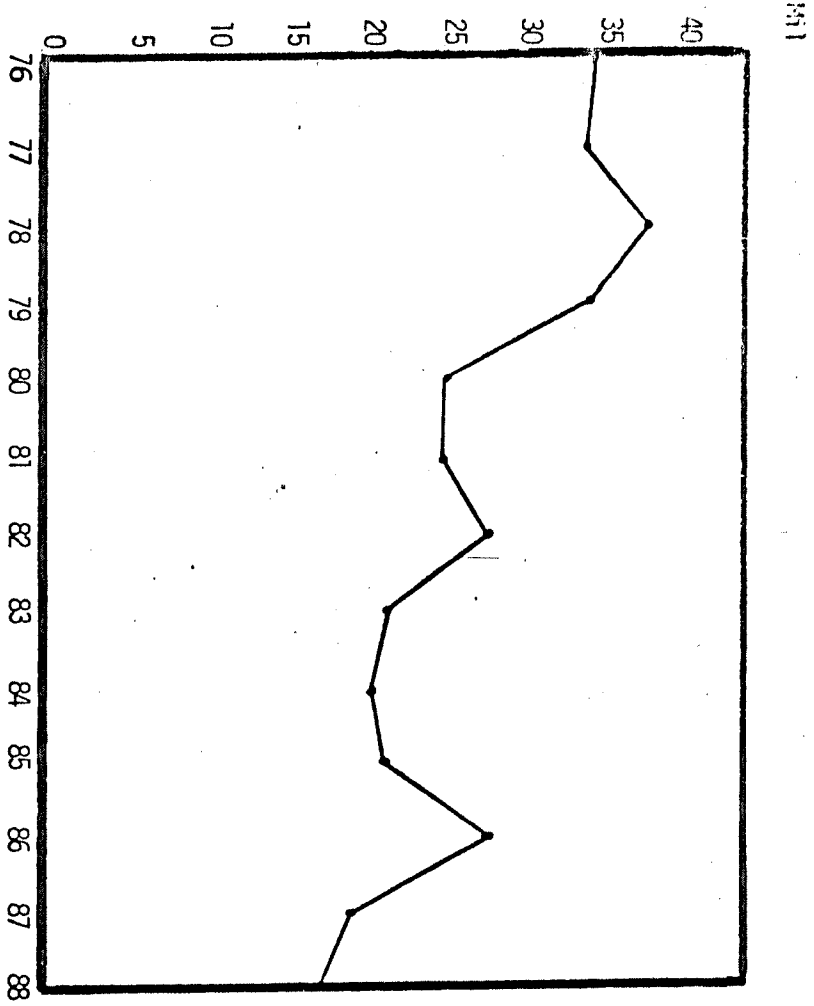


MOVIMENTO DE PASSAGEIROS
(EMB/DES)

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EMB/DES - AEROPORTO DE GOIÂNIA						
MÊS	EMB	%	DES	%	TOTAL	%
JAN	19.729	--	18.687	--	38.416	--
FEV	15.338	-22,26	16.059	-14,04	31.397	-18,27
MAR	18.908	23,28	17.787	18,12	36.695	16,87
ABR	20.778	9,89	19.976	12,31	40.754	11,06
MAI	22.688	9,19	20.986	5,06	43.674	7,16
JUN	23.289	2,65	23.097	10,06	46.386	6,21
JUL	27.687	18,88	26.885	16,40	54.572	17,65
AGO	25.047	- 9,54	21.792	-18,94	46.839	-18,94
SET						
OUT						
NOV						
DEZ						
TOTAL						

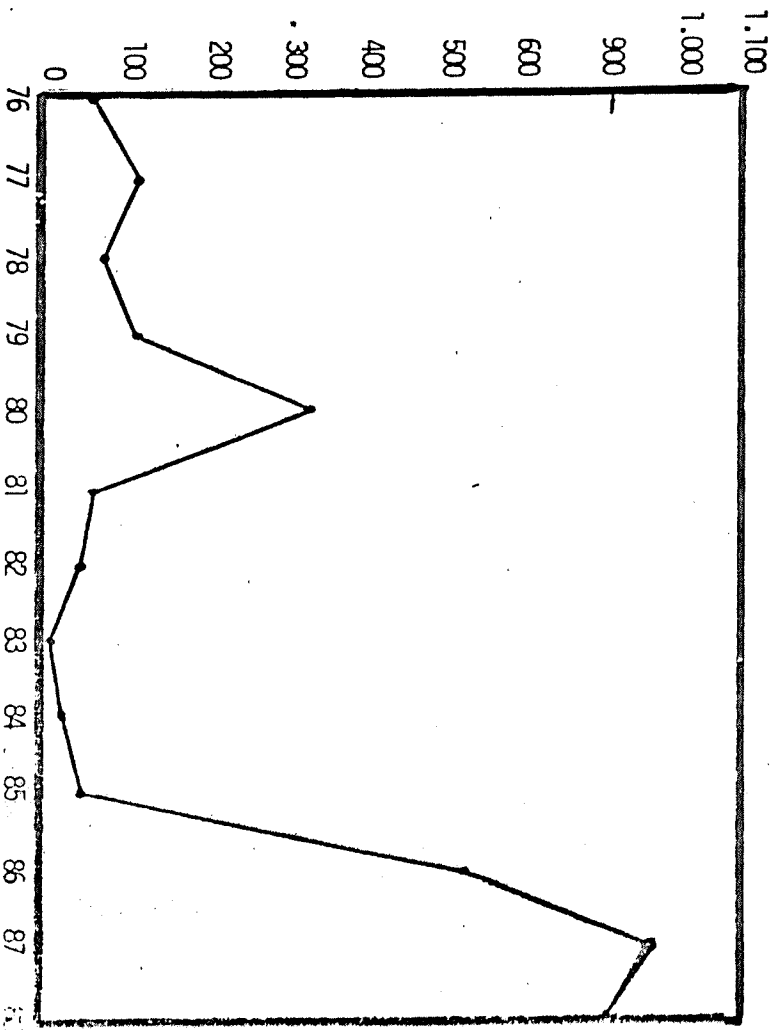
FONTE: Relatório Sumário de Aeroporto (RSA)

MOVIMENTO DE AERONAVES
NÃO REGULAR NACIONAL
1976 - 1988



ANEXO 4

MOVIMENTO DE AERONAVES
NÃO REGULAR INTERNACIONAL
1976 - 1988

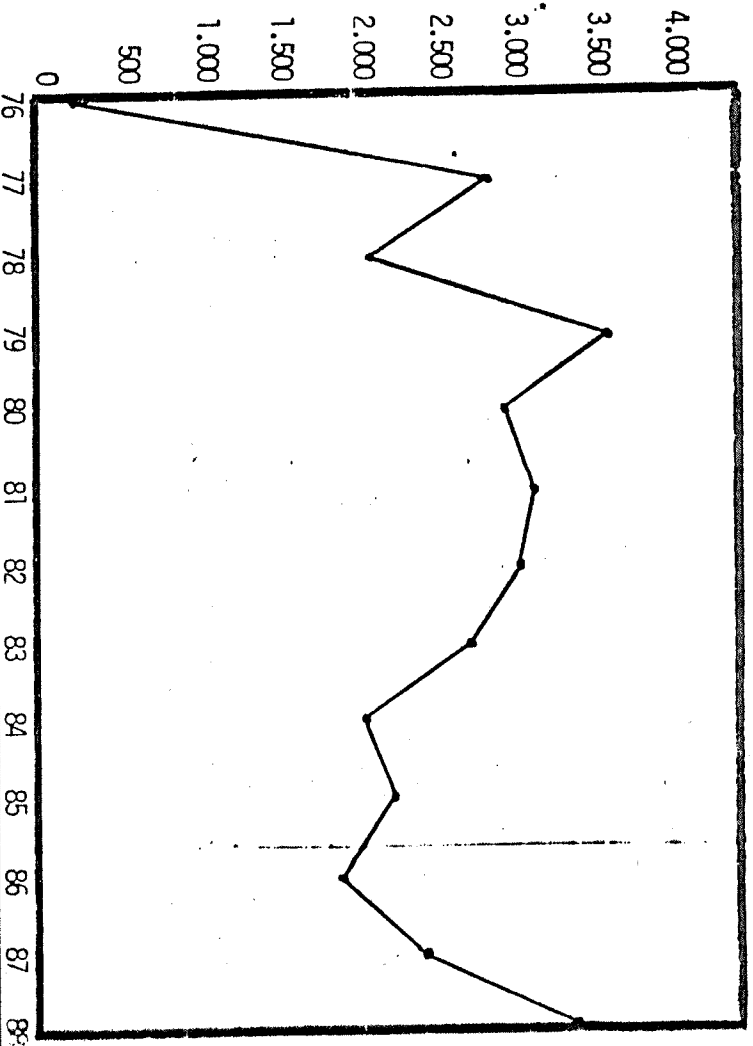
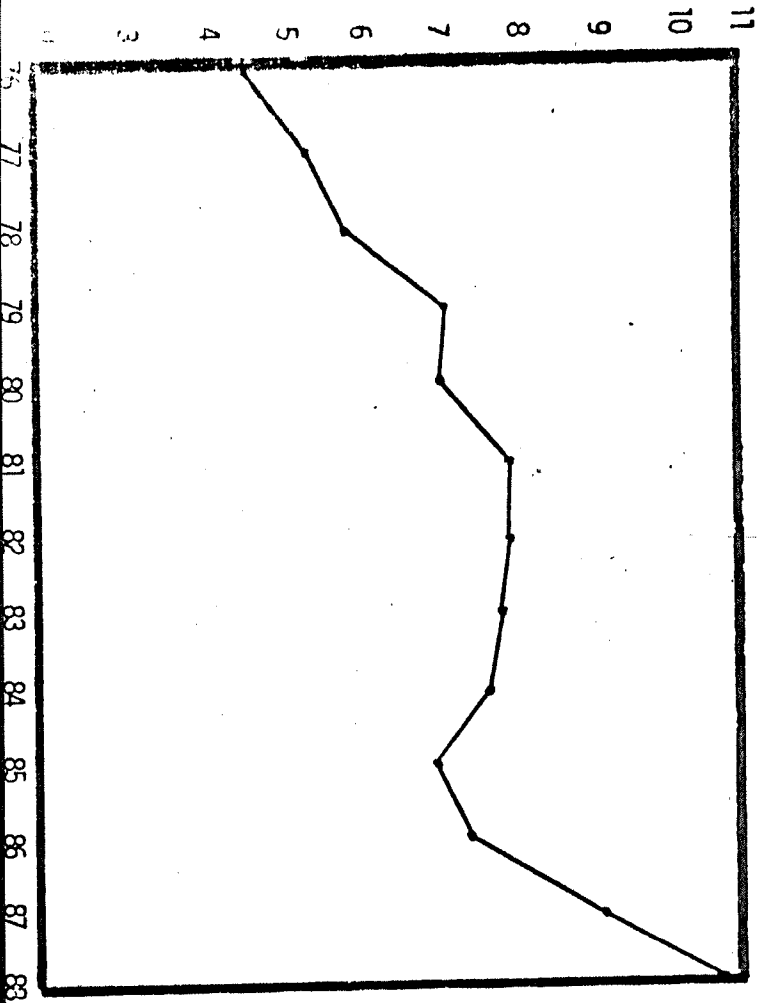


ANEXO 4

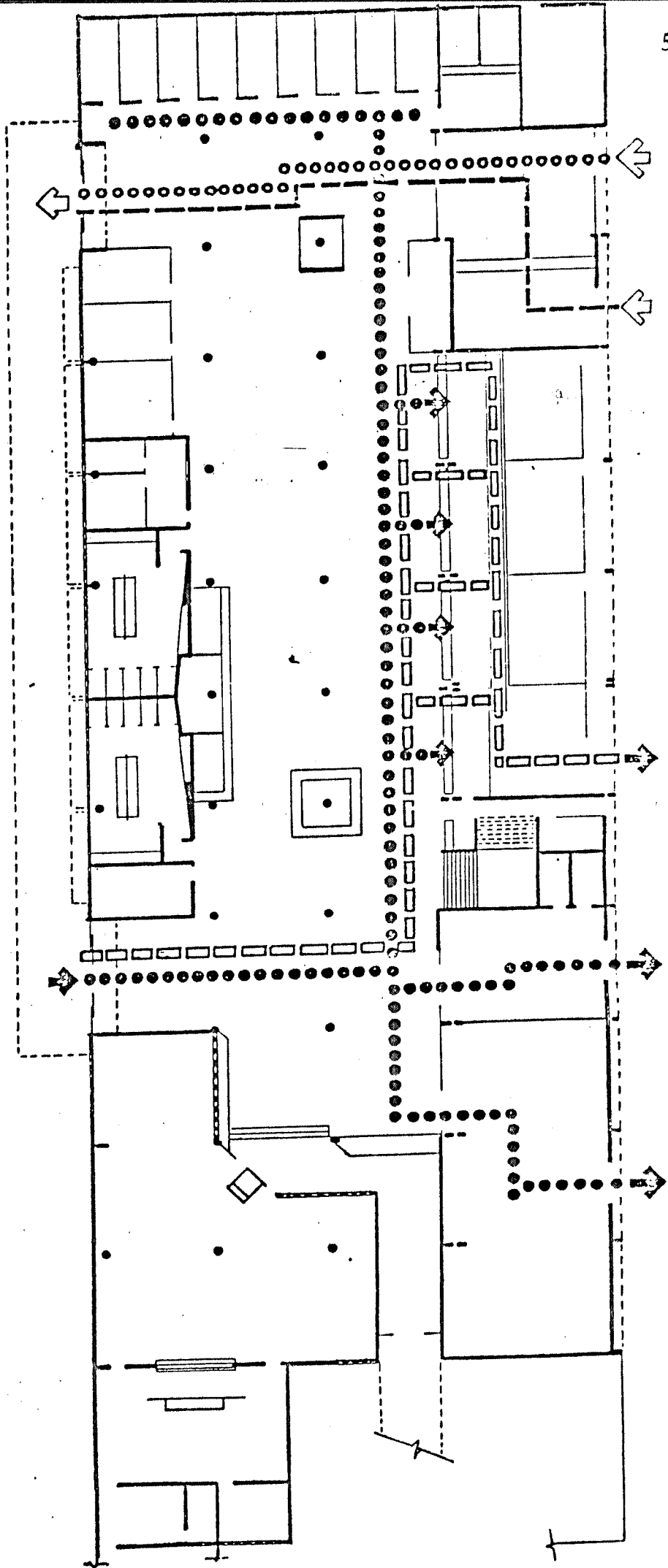
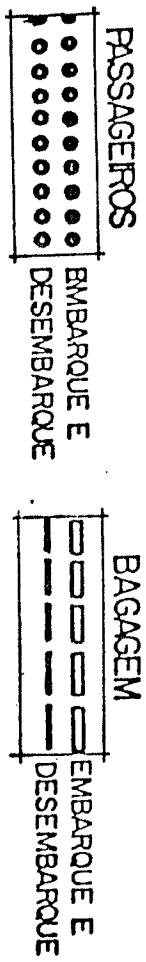
AEROPORTO DE GOIÂNIA
MOVIMENTO DE AERONAVES
(POUSO + DECOLAGEM)
1976 - 1988

MOVIMENTO DE AERONAVES
REGULAR NACIONAL
1976 - 1988

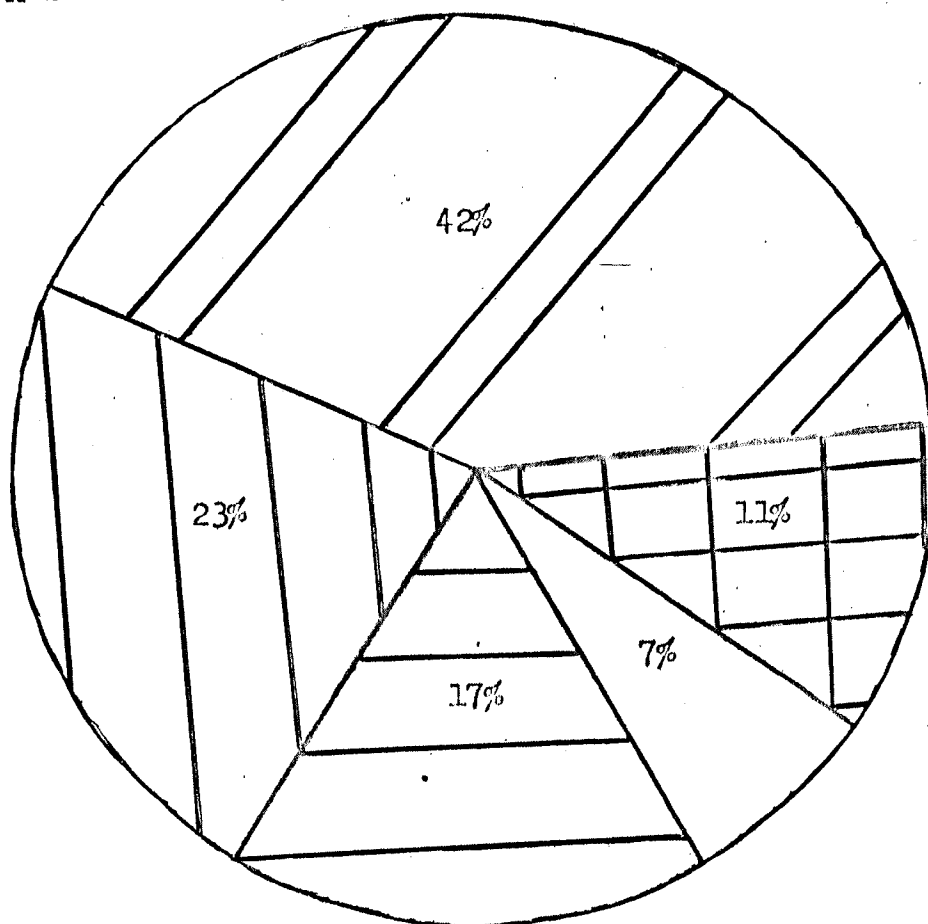
MOVIMENTO DE AERONAVES
REGULAR REGIONAL
1976 - 1988



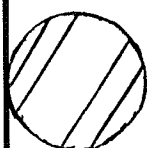
FLUXO DO TERMINAL



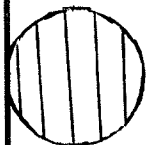
ANEXO 6

DEMONSTRATIVO DE CONFIABILIDADE DA POPULAÇÃO NOS
ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA NA CIDADE DE GOIÂNIA

LEGENDA



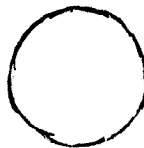
POLÍCIA MILITAR



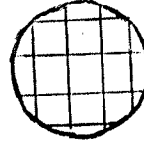
POLÍCIA FEDERAL



POLÍCIA CIVIL



NÃO OPINOU



NÃO SABE INFORMAR

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Anais do III Congresso de Polícias Militares.
- Apostilha de Segurança Nacional, Maj PM R/2 Benedito Silva Souza.
- Conheça o DPF, Ministério da Justiça - Serviço Gráfico do Departamento de Polícia Federal, '' 1985.
- CONSTITUIÇÕES DO BRASIL, Senado Federal - Secretaria de Edições Técnicas, Brasília, vol I '' 1986.
- LINHARES, J. C. - Polícia Judiciária Federal e Estadual. Brasília, Ed Meio Tom Programação Visual Ltda, 1988.
- Pequeno Dicionário Enciclopédico Koogan Larousse, 1979.
- SILVA, P. - Vocabulário Jurídico, 2º ed São Paulo, Editora Forense, p. 1415.
- VITA, A. Nossa Constituição - São Paulo, ' ed. Ática, 1989.