

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO

CENTRO DE ALTOS ESTUDOS DE SEGURANÇA  
“CEL PM NELSON FREIRE TERRA”

CURSO SUPERIOR DE POLÍCIA – CSP – II/2012



Major PM Eduardo Alexandre Beni

**FEDERALISMO SOLIDÁRIO – EMPREGO COOPERATIVO DA AVIAÇÃO DE  
SEGURANÇA PÚBLICA PAULISTA**

São Paulo

2012

Major PM Eduardo Alexandre Beni

**FEDERALISMO SOLIDÁRIO – EMPREGO COOPERATIVO DA AVIAÇÃO DE  
SEGURANÇA PÚBLICA PAULISTA**

Monografia apresentada no Centro de Altos Estudos de Segurança “Cel PM Nelson Freire Terra” como parte dos requisitos para a aprovação no Doutorado em Ciências Policiais de Segurança e Ordem Pública.

Cel PM Marco Antônio Severo Silva - Orientador

São Paulo

2012

Major PM Eduardo Alexandre Beni

**FEDERALISMO SOLIDÁRIO – EMPREGO COOPERATIVO DA AVIAÇÃO DE  
SEGURANÇA PÚBLICA PAULISTA**

Monografia apresentada no Centro de Altos Estudos de Segurança “Cel PM Nelson Freire Terra” como parte dos requisitos para a aprovação no Doutorado em Ciências Policiais de Segurança e Ordem Pública.

- Recomendamos disponibilizar para pesquisa
- Não recomendamos disponibilizar para pesquisa
- Recomendamos a publicação
- Não recomendamos a publicação

São Paulo, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2013.

---

Cel PM Marco Antônio Severo Silva

---

Cel PM José Vicente da Silva Filho

---

Cel PM Carlos Eduardo Falconi

---

Ten Cel PMDF Josilei Albino Gonçalves de Freitas

---

Inspetor DPRF Cleverson Lautert Cruz

Este trabalho é dedicado:

À minha amada esposa, Bettyna, fonte de amor e inspiração.

Aos meus filhos, Enzo e Alexandre, fontes de amor inesgotáveis.

À minha querida mãe, Delma, pelo exemplo de luta e amor pela vida.

À minha estimada sogra, Alzira, pela ajuda dada nos momentos de estudo.

Ao meu amado pai, Oduvaldo, pela sabedoria e amor eterno.

Ao meu querido sogro, Enno, pela acolhida familiar e fraternal amizade.

## **Agradecimentos**

A Deus, por mais esta oportunidade de evolução.

Ao Cel PM Severo, pela ajuda incomensurável e que serão sempre por mim reverenciadas e pelas sábias orientações nos momentos de dúvida.

Ao Ten Cel PMDF Gonçalves e ao Inspetor da PRF Lautert pelos conhecimentos e pelo apoio dados, quando participamos do Conselho Nacional de Aviação de Segurança Pública, e pelas orientações dadas para elaboração desse trabalho.

Ao amigo Cap PM Coimbra, que, como sempre, brindou-me com seus conhecimentos e muito me ajudou na construção desse trabalho. Aos amigos Cap PMBA Hérlon, Maj PMERJ Leitão, Maj PMERJ Duton e Maj PM Hervem, que, durante a minha permanência na ANAC, ajudaram-me na construção do regulamento sobre Aviação de Estado. Ao amigo e sempre leal Cap PM Alex Mena Barreto pela constante ajuda e pela paciência em escutar.

Aos amigos do CSP/II-2012 que me ajudaram com informações e que colaboraram na construção desta obra.

Ao Comando do CAES, instrutores, professores e demais integrantes dessa digna casa de ensino, pelas oportunidades oferecidas e pelos conhecimentos que foram transmitidos.

“Toda força será fraca, se não estiver unida.” (Jean de La Fontaine)

## Resumo

A solidariedade federativa alcançou grande evidência na contemporaneidade, sendo objeto de diversos estudos, especialmente pelo fato de a Constituição Federal de 1988 dispor, como objetivo primeiro da República Federativa do Brasil, a construção de uma sociedade livre, justa e solidária. Com isso, a solidariedade social auferiu o contorno de fundamento do Estado brasileiro e é percebido com maior clareza na possibilidade de criação de consórcios públicos e convênios de cooperação entre os entes federados para a implementação das mais diversas políticas públicas, inclusive o desenvolvimento das atividades de aviação de segurança pública e de defesa civil. Com mais de três décadas de existência essa aviação engloba os órgãos da administração pública federal, da estadual e do Distrito Federal, como a Polícia Federal, a Polícia Rodoviária Federal, as Polícias Militares e Civis, além dos Corpos de Bombeiros Militares. Assim, a demanda de operações conjuntas reforça a ideia de integração e cooperação entre as OASP. Dessa forma, o objetivo do trabalho é validar a importância da cooperação entre as OASP nas ações integradas de segurança pública e de defesa civil. Além disso, busca-se, com a análise dos modos de atuação cooperativa da Aviação de Segurança Pública, oferecer segurança jurídica às operações integradas e às tripulações empregadas. Através da análise jurídica e do estudo de casos, busca-se oferecer propostas para a realização dessas operações com mais eficiência e economicidade, pois não é mais aceitável que uma mobilização de recursos e de aeronaves, para atender uma ação de segurança pública e de defesa civil, em qualquer lugar do País, exija um esforço maior do que abrir uma pasta e executar um plano de ação.

**Palavras-chave:** Polícia Militar. Aviação de Segurança Pública. Federalismo solidário. Cooperação.

## **Abstract**

The federative solidarity reached great evidence in the contemporaneity, being an object of several studies, specially because of the Federal Constitution of 1988, to have as a first aim of the Federative Republic of Brazil, the construction of a free, just and supportive society. Therewith the social solidarity derived the outline of basis of the Brazilian State and it is realized with bigger clarity in the possibility of creation of public partnerships and conventions of cooperation between the beings federated for the implementation of more several public policies, including the development of the activities of aviation of public security and of civil defense. With more than three decades of existence this aviation includes organs of the federal, state public administration and of the Federal area, like the Federal Police, Federal Traffic police, Military and Civil Polices and Military Fire brigades. So, the demand of joint operations reinforces the idea of integration and cooperation between the OASP. This way, the objective of the work is to validate the importance of the cooperation between the OASP in the integrated actions of public security and civil defense. Besides, with the analysis of the ways of cooperative acting of the Aviation of Public Security, the intention is to offer legal security to the integrated operations and to the employed crews. Through the legal analysis and the study of cases, the objective is to offer proposals for the realization of these operations with more efficiency and with lower costs, so, it is not more acceptable than a resource mobilization and aircraft to attend an action of public security and of civil defense, at any place of the country, it demands an effort bigger than to open a briefcase and it will execute a plan of action.

**Keywords:** Militar Police. Law enforcement aviation. Supportive federalism. Cooperation.

## **Listas de Abreviaturas e Siglas**

ADCT	Atos das Disposições Constitucionais Transitórias
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
AvSegP	Aviação de Segurança Pública
BOA	Batalhão de Operações Aéreas
BRPAe	Base de Radiopatrulha Aérea
CAvSeg	Comissão de Aviação de Segurança Pública
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
CEDEC	Coordenadoria Estadual de Defesa Civil
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CFAER	Centro de Formação Aeropolicial
CGFNASP	Conselho Gestor do Fundo Nacional de Segurança Pública
CINA	Comissão Internacional de Navegação Aérea
CISP	Consórcio Interfederativo de Segurança Pública
CMIL	Casa Militar
CNPAA	Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CONAV	Conselho Nacional de Aviação de Segurança Pública
COPAER	Coordenadoria de Operações Aéreas
DAC	Departamento de Aviação Civil
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DETTRAN	Departamento de Trânsito
DFNSP	Departamento da Força Nacional de Segurança Pública
EB	Exército Brasileiro
FAB	Força Aérea Brasileira
GPNO	Gerência de Padrões e Normas Operacionais
GRAU	Grupo de Resgate e Atendimento à Urgência
GRPAe	Grupamento de Radiopatrulha Aérea
GRAESP	Grupamento Aéreo de Segurança Pública
GTA	Grupo Tático Aéreo

GVAG	Gerência de Vigilância de Operações de Aviação Geral
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
IHST	International Helicopter Safety Team
IPT	Instituto de Pesquisas Tecnológicas
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
LUC	Limite Único Combinado
MB	Marinha do Brasil
NOTAM	Notice To Airmen
NSCA	Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
OASP	Organização de Aviação de Segurança Pública
ONU	Organização Nações Unidas
OVN	Óculos de Visão Noturna
OPM	Organização Policial Militar
PAvSegP	Programa de Aviação de Segurança Pública
PEFRON	Policiamento Especializado de Fronteira
PLANAMA	Plano Nacional de Mobilização de Aeronaves
PMESP	Polícia Militar do Estado de São Paulo
PNPDEC	Política Nacional de Proteção e Defesa Civil
POP	Procedimento Operacional Padrão
PRONAvSEG	Programa Nacional de Apoio ao Reaparelhamento e Modernização da Aviação de Segurança Pública
RBAC	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
RBHA	Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica
RDPM	Regulamento Disciplinar da Polícia Militar
RETA	Responsabilidade do Transportador Aéreo
SENASA	Secretaria Nacional de Aviação de Segurança Pública
SINDEC	Sistema Nacional de Defesa Civil
SSP	Secretaria de Segurança Pública
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
VANT	Veículo Aéreo Não Tripulado

## Sumário

<b>1</b>	<b>Introdução.....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>O federalismo brasileiro e o direito aeronáutico do ponto de vista da Aviação de Segurança Pública .....</b>	<b>21</b>
2.1	A evolução das normas jurídicas sobre direito aeronáutico e a sua relação com o direito constitucional e a Aviação de Segurança Pública .....	21
2.2	O direito aeronáutico em uma análise constitucional.....	28
2.3	Aviação de Segurança Pública em uma análise constitucional .....	31
2.3.1	Algumas normas infraconstitucionais que atuam na segurança pública.....	35
2.4	Aviação de Segurança Pública e a lógica solidarista constitucional .....	37
<b>3</b>	<b>O Consórcio Público como instrumento de integração das Políticas de Segurança Pública .....</b>	<b>44</b>
3.1	Consórcios Públicos em uma nova perspectiva da organização administrativa do Estado.....	45
3.2	O Consórcio Público e sua inter-relação com a Segurança Pública .....	48
3.3	Medidas de integração das operações aéreas de segurança pública e sua atuação cooperativa .....	55
3.3.1	O uso de novas tecnologias como fator de integração entre as OASP .....	63
<b>4</b>	<b>Modelos de atuação cooperativa na Aviação de Segurança Pública .....</b>	<b>66</b>
4.1	O Serviço Nacional de Aviação Policial Britânico - NPAS .....	66
4.2	Operação de Defesa Civil realizada em Santa Catarina - 2008.....	68
4.3	Operação de Defesa Civil realizada no Rio de Janeiro - 2011 .....	76
4.4	Programa Brasil Mais Seguro - Alagoas .....	82
4.4.1	Efetivo e aeronaves empregadas .....	87
4.4.2	Resultados do programa “Brasil Mais Seguro” .....	89
4.5	Plano de Mobilização Nacional de Aeronaves e Tripulações de Segurança Pública .....	92
4.6	Termo de Cooperação Técnica entre o Estado do Rio Grande do Sul e Santa Catarina .....	95
4.7	Termo de Cooperação Técnica entre o Estado do Pará e Amapá .....	97

4.8	Estágio operacional oferecido pelo GRPAe a outras Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares.....	98
<b>5</b>	<b>A responsabilidade jurídico-administrativa das tripulações na atuação integrada .....</b>	<b>100</b>
5.1	Responsabilidade Penal .....	102
5.2	Responsabilidade Penal Militar.....	104
5.3	Responsabilidade Administrativa-Disciplinar. ....	109
5.4	Garantias Securitárias e Previdenciárias .....	111
<b>6</b>	<b>Propostas.....</b>	<b>115</b>
	<b>Conclusão .....</b>	<b>118</b>
	<b>Referências .....</b>	<b>122</b>
	<b>APÊNDICE A – Proposta de Regulamento Brasileiro da Aviação Civil .....</b>	<b>127</b>

## 1 Introdução

O emprego de helicóptero na atividade policial teve início na Polícia Civil do Estado do Rio de Janeiro, com a criação da Assessoria Aeropolicial, em 1971. Contudo, foi em São Paulo que esse serviço ganhou destaque e consolidou-se, com a criação do Grupamento de Radiopatrulha Aérea da Polícia Militar e do Serviço Aerotático da Polícia Civil, em 1984. Nos anos seguintes, a Polícia Militar de Minas Gerais (1987) e a do Rio Grande do Sul (1989) seguiram o mesmo caminho.

Com mais de três décadas de existência, a Aviação de Segurança Pública e de Defesa Civil no Brasil engloba órgãos da administração pública federal, estadual e do Distrito Federal, como a Polícia Federal, a Polícia Rodoviária Federal, as Polícias Militares e as Polícias Civis, além dos Corpos de Bombeiros Militares. Já são mais de 200 aeronaves, entre helicópteros e aviões, realizando, diuturnamente, diversas modalidades de operação, do policiamento ao resgate aeromédico.

Importante lembrar que, muito embora a Polícia Militar utilize o vetor aéreo em ações de policiamento e de resgate aeromédico, seu regramento está instituído no Código Brasileiro de Aeronáutico de 1986<sup>1</sup> (CBA). Ainda assim, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) se constitui como o órgão central responsável pela “regulação” e regulamentação desse setor, inclusive no campo operacional.

Desde cedo, ficou clara a necessidade de organizar e integrar a Aviação de Segurança Pública dentro de um contexto nacional. Assim, diversos esforços foram feitos como a realização do 1º Encontro de Aviação Policial do Mercosul, em novembro de 1998, em Porto Alegre (RS), e como o 1º Fórum Internacional de Operadores de Helicópteros em Segurança Pública e Defesa Civil, em novembro de 2001, na cidade de São Paulo (SP).

Apesar dos esforços para mostrar a importância do vetor aéreo na segurança pública, bem como para a criação de conceitos de padronização e integração nas operações, foi através da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), criada em 1997, que muitas ações nesse sentido começaram a ser executadas.

---

<sup>1</sup> Instituído pela Lei N° 7.565 de 1986. Brasil.

Assim, em 2004, diante das competências atribuídas à SENASP, foi dada a partida para a uniformização do serviço de aviação de segurança pública no Brasil, sendo lançado o Programa da Aviação de Segurança Pública (PAvSegP). Esse processo pode ser dividido em três etapas. A primeira aconteceu de 2004 a 2007, culminando com os Jogos Panamericanos do Rio de Janeiro. A segunda se deu logo após os jogos, em 2008, com a ativação da Comissão de Aviação de Segurança Pública (CAvSeg)<sup>2</sup> e do Conselho Nacional de Aviação de Segurança Pública (CONAV)<sup>3</sup>. No final de 2011, como a extinção do CONAV, por ato do Ministério da Justiça, veio a terceira, com a criação do Grupo de Trabalho de Aviação em Segurança Pública<sup>4</sup>.

Apesar dessa aparente instabilidade na gestão, a sensibilização política, voltada para a importância da atividade aérea e o consequente investimento financeiro federal no setor, foi fundamental para a universalização da atividade aérea de segurança pública e de defesa civil na maioria dos estados brasileiros.

Mesmo tendo sido importante esse crescimento para a consolidação dessa aviação, diversos processos importantes e presentes nos planejamentos iniciais ainda precisarão de estudos mais aprofundados, como, por exemplo, a mobilização e a integração, a adequação da legislação aeronáutica, a formação e a capacitação, os processos de seleção, a padronização administrativa e de procedimentos operacionais, o desenvolvimento da consciência para a segurança operacional etc.

No panorama de investimento federal e de mobilização administrativa e operacional, baseada no princípio da solidariedade federativa, a Comissão de Aviação de Segurança Pública da SENASP organizou quatro Fóruns Nacionais de Aviação de Segurança Pública: Brasília (2008), Santa Catarina (2009), Bahia (2010) e Goiás (2011), com representantes de todos os estados e do Distrito Federal.

A criação do CONAV, nesse contexto, favoreceu a integração entre as Organizações de Aviação de Segurança Pública (OASP), com a realização de fóruns e encontros para a difusão de conhecimento, de tecnologia e de vivências positivas. Além disso, houve a promoção de discussão acerca da estruturação de um sistema nacional para o setor. Essa ação contou com a participação inédita de outros órgãos, como a Receita Federal, o Departamento de Trânsito do Distrito Federal

<sup>2</sup> Portaria Nº 18, de 8 de julho de 2008. Ministério da Justiça. Brasil.

<sup>3</sup> Portaria Nº 2.555, de 18 de dezembro de 2008. Ministério da Justiça. Brasil.

<sup>4</sup> Portaria Nº 2.157, de 23 de setembro de 2011. Ministério da Justiça. Brasil.

(DETRAN/DF), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA) e a Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

Diversas frentes estratégicas foram abertas, sendo as mais importantes a nomeação de um integrante do CONAV para ser membro do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA) e o esforço para a elaboração e a aprovação de um Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) sobre a Aviação de Estado (Pública), com a designação de um representante, Maj PM Eduardo Alexandre Beni, junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Ainda nesse período, foram apresentados pela CAvSeg e pelo CONAV vários projetos, dentre eles, o Programa Nacional de Apoio ao Reaparelhamento e à Modernização das OASP (PRONAvSeg); o Projeto de Constituição de Consórcio Público Interfederativo de Segurança Pública (CISP); o Plano Nacional de Mobilização de Aeronaves (PLANAMA), para a COPA FIFA de 2014; o Projeto Preliminar de Aviação de Segurança Pública COPA FIFA 2014; e o Projeto de Apoio Aéreo Especializado da Força Nacional de Segurança Pública ao Policiamento Especializado de Fronteira (PEFRON). Entretanto, em 2011, o CONAV foi extinto e montou-se um grupo de trabalho com o objetivo de analisar todos os atos praticados até então. Alinhado com essa ação, estabeleceu-se o debate sobre a criação de novo órgão colegiado, integrante da estrutura do Ministério da Justiça, para tratar do tema.

No aspecto da formação das OASP recém-criadas, a SENASP teve e tem um papel fundamental na mobilização e integração de efetivo, para prover a capacidade inicial de operação e os necessários intercâmbios. Entretanto, sob o ponto de vista constitucional e até mesmo prático, essa cooperação poderia ocorrer de forma horizontal e não vertical, como acontece atualmente. Assim, os estados poderiam prover essa cooperação operacional, sem a obrigatoriedade da participação federal no feito.

Outrossim, caso existam modos integrados, conjuntos, compartilhados, independentes e até concorrentes, é preciso uma visão racional e discutida sobre modelos ideais. Para isso, deve-se levar em conta o ponto de vista de gestão, de análise jurídica e de custo-benefício para a sociedade e o contribuinte, de forma a viabilizar essa cooperação e de garantir segurança jurídica nessas atividades.

No campo operacional, é importante que se incentive a integração, a cooperação e a troca de experiências entre as OASP. Dessa forma, as tripulações

poderão conhecer e difundir as boas práticas, possibilitando voos mais seguros e a criação de procedimentos operacionais mais consistentes e padronizados.

Em termos de regulamentação, o que se busca é a segurança jurídica nas operações das OASP, pois na atividade aérea de segurança pública e de defesa civil não há a possibilidade de desvinculação do risco, mas sim o seu gerenciamento. Daí, ser fundamental uma melhor definição das atribuições legais dessas operações, sob pena de inviabilizar essa atividade.

As instituições policiais e de bombeiros militares tiveram importante participação na implantação do vetor aéreo em suas jornadas cotidianas e esse sucesso é fruto da competência dessas corporações. Todavia, atualmente, outros órgãos estão utilizando aeronaves para maximizar seus resultados e para atender o cidadão. Por esses motivos é preciso programar políticas específicas para o setor, principalmente no campo da integração e cooperação dessas OASP, dentro do princípio da solidariedade federativa.

Diante disso, a demanda de operações conjuntas em missões de defesa civil, como ocorrido em Santa Catarina (2008 e 2011) e no Rio de Janeiro (2011), além das operações policiais que acontecem em Alagoas (2012), reforçam a necessidade de integração, cooperação e padronização entre as OASP.

Nesse contexto, a solidariedade alcançou grande evidência na contemporaneidade, sendo objeto de diversos estudos, especialmente pelo fato de a Constituição Federal de 1988 (CF/88) dispor como objetivo primeiro da República Federativa do Brasil, a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, conforme se lê no inc. I do seu art. 3º.

Com isso, a solidariedade social auferiu o contorno de fundamento do Estado brasileiro e é percebido com maior clareza na seara previdenciária, tributária e administrativista. Nessa última, conforme preconiza os artigos 144 e 241 da CF/88, verifica-se a aplicação do princípio da solidariedade (orgânica). Esse princípio é observado durante a criação dos consórcios públicos e dos convênios de cooperação entre os entes federados. Com isso, pretende-se a implementação das mais diversas políticas públicas, inclusive aquelas vinculadas ao desenvolvimento das atividades de segurança pública e de defesa civil.

No campo da gestão pública, existe o Plano Estratégico de Comando da Polícia Militar do Estado de São Paulo para 2.011 – 2.012, denominado

“Compromisso com o cidadão”<sup>5</sup>. Esse instrumento estabelecia “a união de esforços por meio da integração com os órgãos de segurança pública nas esferas federal, estadual e municipal”. Esse pressuposto de integração foi estabelecido como fator crítico de sucesso, pois, segundo o plano, poderiam comprometer o alcance de seus objetivos estratégicos. Nesse sentido, a integração com os diversos setores governamentais e da sociedade foi inserida como política institucional, a fim de atingir os objetivos estratégicos preconizados pelo plano.

O plano plurianual do Governo do Estado de São Paulo de 2012 a 2015, muito embora trate desse assunto no âmbito do território estadual, estabelece como uma das diretrizes de governo, o Estado integrador do desenvolvimento regional e metropolitano. Ainda assim, indica o espírito de cooperação e de solidariedade, combinados com a capacidade coordenadora e articuladora do Governo Estadual, como requisitos fundamentais para alavancar as oportunidades de desenvolvimento da sociedade paulista.

Nessa mesma linha, o GESPOL - Sistema de Gestão da Polícia Militar do Estado de São Paulo<sup>6</sup>, muito embora trate desse assunto de forma regionalizada, também aduz a idéia de parceirização e cooperação entre órgãos. Nessa abordagem, são consideradas as questões de segurança pública como um tema multidisciplinar, que envolve outras esferas do poder público e da sociedade como um todo.

Com base nesses documentos, busca-se discutir preceitos constitucionais, mais especificamente, o princípio da solidariedade federativa. Para isso, aborda-se o emprego cooperativo da Aviação de Segurança Paulista, em face das ações de segurança pública e de defesa civil. Adicionalmente, são consideradas a segurança jurídica dessa atividade, além da gestão da coisa pública, a fim de desenvolver a visão estratégica de integração e cooperação no contexto da Polícia Militar do Estado de São Paulo.

A **problemática** que o trabalho enfrenta insere-se na análise dos balizadores jurídicos e constitucionais atrelados à atuação da Polícia Militar do Estado de São Paulo, através do Grupamento de Radiopatrulha Aérea. Nessa

<sup>5</sup> Plano Estratégico de Comando da Polícia Militar do Estado de São Paulo, 2.011 – 2.012, “Compromisso com o cidadão”. PMESP. São Paulo. 8 fev. 2011. p. 3-4.

<sup>6</sup> Sistema de Gestão da Polícia Militar do Estado de São Paulo – GESPOL, PMESP. São Paulo. 2 ed. Dez10. Disponível em: <[http://www.policiamilitar.sp.gov.br/livro\\_gespol.pdf](http://www.policiamilitar.sp.gov.br/livro_gespol.pdf)>. Acesso em: 1 jan. 2013.

abordagem são consideradas as ações de defesa civil e de segurança pública, quando a aeronave e a tripulação ou, somente esta, atuar fora dos limites territoriais do Estado. Da mesma forma, quando incorporar um militar estadual de outro ente federado em suas operações.

A questão envolve também a verificação dos instrumentos administrativos e jurídicos que a Polícia Militar pode valer-se para oferecer segurança jurídica, tanto às tripulações, como ao Poder Público. Tais instrumentos devem ser capazes de incrementar as ações de integração e cooperação da Corporação, frente aos eventos que se aproximam. São exemplos de eventos próximos: a Copa do Mundo de 2014, as Olimpíadas de 2016, as ações humanitárias e, até mesmo, as ações do dia-a-dia.

Assim, busca-se validar a **hipótese** de que, com base em preceitos constitucionais e infraconstitucionais, a integração e a cooperação entre as organizações de Aviação de Segurança Pública e de Defesa Civil, tanto na esfera federal como na estadual, propiciarão maior eficiência e economicidade em suas atividades e haverá melhoria no alcance dos resultados, ao longo do tempo. Além disso, busca-se, com a análise de atuação cooperativa da Aviação de Segurança Pública, oferecer segurança jurídica às operações integradas do Grupamento de Radiopatrulha Aérea da Polícia Militar do Estado de São Paulo, bem como às suas tripulações.

A **metodologia** trata-se de pesquisa jurídica, descritiva, qualitativa, que utilizará a observação sistemática participativa como instrumento de coleta dos dados. Sendo assim, isso implica em levantamento de leis, de jurisprudências, de livros, de publicações e de artigos científicos relacionados ao tema. Além disso, serão consultados jornais, revistas e sites, bem como, serão realizados estudos de casos referentes às experiências das Organizações Policiais Militares e de Bombeiros Militares do Brasil nas operações aéreas integradas em ações de cooperação federativa.

O **recorte temporal** do presente estudo abrange desde o surgimento do direito aeronáutico na legislação brasileira, em 1925, até os dias atuais. O seu recorte espacial será relativo à Aviação de Segurança Pública, em face de sua importância no cenário nacional, tendo em vista a busca da construção de uma doutrina e de uma legislação específica sobre essa atividade, que lhe sirva de referencial teórico.

Foca o campo do federalismo solidário e cooperativo que envolve as ações da Aviação de Segurança Pública. Busca-se também elementos comparativos no Direito, produzindo soluções às questões controversas sobre a atividade e sobre as garantias e responsabilidades das tripulações das aeronaves da PMESP.

Este trabalho foi estruturado em cinco capítulos. O primeiro abordou o federalismo brasileiro e o direito aeronáutico do ponto de vista da Aviação de Segurança Pública. Apresentada a evolução das normas jurídicas sobre direito aeronáutico e sua relação com o direito constitucional. Além disso, busca-se um melhor entendimento da Aviação de Segurança Pública, dentro da lógica solidarista constitucional e das normas infraconstitucionais.

O segundo capítulo destina-se a tratar sobre o consórcio público como instrumento de integração das Políticas de Segurança Pública. Para isso, utiliza-se de uma nova perspectiva da organização administrativa do Estado e de sua inter-relação com a segurança pública. Dessa forma, busca-se facilitar a integração e cooperação das operações aéreas de segurança pública.

O terceiro capítulo aborda os assuntos relacionados aos modelos de atuação cooperativa na Aviação de Segurança Pública do Brasil e do Reino Unido, abordando assuntos sobre o Serviço Nacional de Aviação Policial Britânico (*National Police Air Service – NPAS*). Ainda nesse diapasão, são estudadas as operações realizadas no Brasil, especificamente, em Santa Catarina, em 2008; no Rio de Janeiro, em 2011; e em Alagoas, em 2012. Nessa oportunidade, são abordadas questões atinentes à mobilização de aeronaves e de tripulações, bem como, termos de cooperação técnica firmados entre Estados.

O quarto capítulo apresenta entendimentos sobre responsabilidade jurídico-administrativa das tripulações na atuação integrada, com foco na responsabilidade penal, penal militar, administrativa-disciplinar e garantias securitárias e previdenciárias.

Por derradeiro, no quinto capítulo, com base no que foi estudado, será apresentada proposta de Regulamento Brasileiro da Aviação Civil a ser publicado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e sugestões para revisão das I-27-PM (Instruções para as Publicações da Polícia Militar), além de sugestões para elaboração de Nota de Instrução, instituída pela PMESP, sobre estágio operacional de militares estaduais de outros estados federados em aeronaves da PMESP e

sobre emprego de aeronave e tripulações em ações conjuntas em outro Estado da Federação.

Como contribuições, tanto primárias como secundárias, busca-se, nesse trabalho, analisar todo esse ordenamento jurídico intrincado para poder definir sistematicamente quais são as responsabilidades e garantias das tripulações das aeronaves em missões de segurança pública e de defesa civil. Como, também, conhecer e analisar a legislação atual que rege essa atividade; estudar o postulado do consórcio público e as relações da Aviação de Segurança Pública com a solidariedade e cooperação federativa. Por fim, busca-se propor regulamento específico para essa atividade, além de produzir conhecimento para futuros trabalhos acerca do assunto.

## 2 O federalismo brasileiro e o direito aeronáutico do ponto de vista da Aviação de Segurança Pública

### 2.1 A evolução das normas jurídicas sobre direito aeronáutico e a sua relação com o direito constitucional e a Aviação de Segurança Pública

Nos primeiros anos de aviação, antes da eclosão da Primeira Guerra Mundial, as pessoas já viam na aviação uma importante ferramenta comercial e militar. Em 1910, na cidade de Paris, foi realizada a primeira conferência sobre aviação (navegação aérea), representada por 18 países europeus, que criou a primeira norma da aviação internacional.

Com o advento da primeira guerra mundial, ocorreram desenvolvimentos técnicos na aviação. Com o fim das hostilidades, foi criada uma situação completamente nova, especialmente no que diz respeito ao transporte seguro e rápido de bens e de pessoas por longas distâncias.

Entretanto, a guerra mostrou o potencial destrutivo e hostil da aviação, o que requereu a atenção internacional. Na conferência de paz de Paris de 1919 foi incluída a matéria aviação e era um assunto a ser tratado pela Comissão Aeronáutica Especial<sup>7</sup>. Ao mesmo tempo, as empresas civis de transporte aéreo foram criadas na América do Norte e em muitos Estados Europeus, desenvolvendo operações internacionais como, por exemplo, Paris-Londres e Paris-Bruxelas.

Com o surgimento dessas empresas, aliado ao surgimento da aviação esportiva, houve o surgimento de um grande número de novos aviadores. Diante disso, houve a necessidade internacional de se regular as matérias relacionadas à aviação internacional. Embora essa aviação seja nascida da guerra e utilizada como força bélica, tinha agora um novo enfoque, qual seja: o desenvolvimento da aviação civil pós-guerra.

Esta proposta, baseada nos princípios da Conferência de 1910, foi feita formalmente pela França e submetida aos outros países aliados, que receberam favoravelmente a proposta. Esta ação resultou então na Convenção Internacional do

---

<sup>7</sup> Teve sua origem no Comitê Inter-Aliado da aviação civil, criado em 1917.

Ar de Paris de 1919, assinada por 26 países dos 32 países aliados, sendo ao final ratificada por 38 Estados.

Esta convenção consistiu-se em 43 artigos que trataram dos aspectos técnicos, operacionais e organizacionais da aviação civil e previram também a criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA).

A história da legislação aeronáutica no Brasil teve início em 12 de janeiro de 1925, quando a Lei Nº 4.911 determinou a regulamentação do serviço de Aviação Civil. Importante dizer que, desde seu início, as leis que se sucederam, até 1967, tiveram o cuidado em separar a Aviação Civil da Aviação de Estado (Pública), incluídas aqui as aeronaves da administração direta e indireta.

O Art. 19<sup>8</sup> desta Lei foi a célula criadora de todo o nosso ordenamento jurídico, pois a Constituição Federal de 1891 abordava somente os assuntos relacionados à navegação marítima ou lacustre e direito marítimo, sendo que o texto desse artigo auxiliou na criação das primeiras regras sobre os serviços de aviação, pois o início do século XX é o grande marco do surgimento da aviação, até então desconhecida de todos e do direito.

Assim, com base nesse artigo, em 22 de Julho de 1925, o Decreto Nº 16.983 aprovou o regulamento para os serviços civis de navegação aérea. Neste decreto, as aeronaves eram classificadas em públicas e privadas, sendo as públicas as aeronaves militares e as aeronaves utilizadas no serviço público Federal e Estadual, as demais eram consideradas privadas.

Este decreto instituiu as primeiras regras sobre as aeronaves públicas, pois, além de classificá-las em públicas e privadas, isentou, acertadamente, as aeronaves públicas de taxas de utilização de aeródromos e campos de pouso públicos, bem como a obrigação de serem caracterizadas por emblemas ou distintivos determinados pelas autoridades competentes e cujo uso seria delas privativo.

Esse regulamento foi formatado com base em normas jurídicas internacionais, como, por exemplo, a Convenção Internacional de Paris, de 13 de outubro de 1919; a lei da navegação aérea da França, de 31 de maio de 1924; o

<sup>8</sup> Art. 19. O Governo regulamentará o serviço de aviação, quer para as linhas internacionais, quer para as interiores, tendo em vista os princípios gerais estabelecidos na Constituição de 24 de fevereiro de 1891, com respeito á navegação de cabotagem e á não concessão de privilégios, os regulamentos adotados em outros países e as convenções internacionais existentes, acautelados os interesses da Defesa Nacional, podendo contratar o transporte da correspondência postal, mediante o pagamento do produto, ou de parte do produto, que for apurado pela venda de selos especiais, cuja tabela poderá organizar.

regulamento da navegação aérea inglesa de 1923; a lei de aviação da Alemanha, de 1º de agosto de 1922; o decreto real espanhol, de 25 de novembro de 1919; além das leis sobre aviação instituídos nos EUA, Hungria, Dinamarca, Finlândia, Suécia, Noruega e Rússia.

Com a necessidade de manter relações com organizações estrangeiras e, especialmente, com a Comissão Internacional de Navegação Aérea, na forma de convênios internacionais, foi criado em 22 de abril de 1931, através do Decreto Nº 19.902, o Departamento de Aeronáutica Civil. Esse órgão era subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, cujo objetivo era dar organização definitiva aos serviços civis de navegação aérea. Isso ocorreu porque esses serviços envolviam questões técnicas, jurídicas e administrativas de feição inteiramente nova, pois exigiam métodos e processos de trabalho diversos dos atualmente adotados pela administração pública.

Como decorrência da criação deste Departamento foi editado o Decreto Nº 20.914, de 06 de janeiro de 1932, que regulou a execução dos serviços aeronáuticos civis. Este decreto manteve a classificação das aeronaves em públicas e privadas, sendo públicas as aeronaves militares e as dos serviços administrativos permanentes da União, dos Estados e dos Municípios, sendo todas as demais consideradas aeronaves privadas. Instituiu ainda que suas disposições não se aplicavam às aeronaves públicas, salvo quando utilizadas em comunicações ou transportes comerciais. Neste caso, ficariam equiparadas às aeronaves privadas para todos os efeitos.

Em 08 de junho de 1938, foi promulgado o primeiro Código Brasileiro do Ar, assim denominado pelo Decreto Lei Nº 483. Nele foi mantida a classificação das aeronaves em públicas e privadas, além de isentar as aeronaves públicas dos pagamentos de taxas aeroportuárias. Esta norma, como a anterior, apresentava regras para a Aviação Civil e excluía as aeronaves públicas desse contexto.

Outra questão interessante era a proibição, caso não houvesse autorização especial, do transporte de armas de fogo, explosivos, munições de guerra, material bélico e pombos correios<sup>9</sup>, somente para as aeronaves privadas. Por sua vez, o

---

<sup>9</sup> Decreto Lei Nº 483/38, Art. 49: Nenhuma aeronave privada poderá transportar, salvo autorização especial, ouvidos os Ministérios da Guerra e da Marinha: a) **explosivos, armas de fogo, munições de guerra e quaisquer meios e petrechos bélicos e bem assim pombos correios;**" (grifo nosso)

atual Código<sup>10</sup> manteve tal determinação, porém ampliou sua abrangência, atingindo todas as aeronaves, exceto as militares.

O Código Brasileiro do Ar de 1938 criou o Conselho Nacional de Aeronáutica, formado por seis membros. Desses, três brasileiros eram escolhidos pelo Governo; um funcionário superior do Ministério da Viação e Obras Públicas, especializado em questões aeronáuticas; um oficial superior do Exército, com cursos de aviação e de Estado-Maior; e um oficial superior da Armada, com cursos de aviação e da Escola de Guerra Naval. Esse Conselho tinha, entre outras competências, a incumbência para emitir estudos e diretrizes sobre navegação aérea, transporte aéreo e sobre a coordenação das atividades dos órgãos da administração pública que se relacionassem com a navegação aérea.

Em 20 de janeiro de 1941, através do Decreto-Lei N° 2.961, esta estrutura estabelecida foi radicalmente modificada com a criação do Ministério da Aeronáutica. Com isso, foram passadas ao novo Ministério as competências do Conselho Nacional de Aeronáutica, formado por membros da aeronáutica do Exército, da Marinha e do Departamento de Aeronáutica Civil.

Com a instalação dos principais órgãos previstos na Organização Geral do Ministério da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto Lei N° 3.730, de 18 de outubro de 1941, a Diretoria de Aeronáutica Civil foi regulamentada pelo Decreto N° 8.535, em 15 de Janeiro de 1942. Desta feita, com a criação dessa Diretoria, o Departamento de Aeronáutica Civil foi extinto pelo Decreto N° 8.561, em 17 de janeiro de 1942.

A Diretoria de Aeronáutica Civil tinha como competência tratar das questões relativas à Aviação Civil e Comercial; superintender o registro de aeronaves, a matrícula e a habilitação dos aeronautas; autorizar e fiscalizar o tráfego das aeronaves civis e os contratos para estabelecimento de serviços aéreos comerciais; dirigir as administrações e serviços dos aeroportos e estudar e informar os assuntos relativos à legislação nacional e estrangeira sobre Aviação Civil.

Com o advento a Segunda Guerra Mundial o horror e a tragédia humana foram preponderantes, mas a utilização da aviação avançou significativamente. As

<sup>10</sup> Lei N° 7.565/86, Art. 21: Salvo com autorização especial de órgão competente, **nenhuma aeronave** poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes. (grifo nosso)

possibilidades técnicas e operacionais do transporte aéreo decolaram novamente, para, ao final, encontrar a paz.

Por esta razão, em 1943, os EUA iniciou estudos dos problemas da aviação civil. Esse estudo resultou na revogação da Convenção Internacional de Paris de 1919 e na validação da Convenção Internacional sobre Aviação Civil de 1944. Essa Convenção foi realizada na cidade de Chicago, onde estiveram presentes 55 países.

Assim, a fim de tratar dos assuntos relacionados à aviação civil, foi criada a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), ligada à Organização das Nações Unidas (ONU). Atualmente, 191 Estados-membros participam da OACI.

Atualmente, a OACI tem como objetivo a definição comum de princípios e acordos que permitam a evolução da aviação civil internacional de forma segura e ordeira, além do estabelecimento de serviços relacionados com o transporte aéreo internacional numa base de igualdade de oportunidade e de acordo com princípios econômicos.

No campo do direito internacional, a OACI criou as liberdades do ar. No início foram elencadas cinco e atualmente são nove. Pode-se dizer que as liberdades do ar são um conjunto de direitos ou privilégios concedidos aos serviços aéreos de um Estado para ingressar em espaço aéreo de território de outro Estado. Certamente, são direitos que um Estado outorga a outro, no contexto de um acordo bilateral. Nesse aspecto, pontua-se a relevância quanto à extraterritorialidade imposta pela aviação, mudando, inclusive os conceitos sobre soberania do Estado e direito de propriedade.

No campo do direito constitucional pátrio, como regra geral, a CF/88<sup>11</sup>, trata da celebração e resolução definitiva dos tratados, convenções e atos internacionais. Nesse sentido, o sistema brasileiro exige a publicidade na ordem interna dos tratados através de decreto presidencial, cuja aprovação se dá pelo Congresso Nacional, bem como sua vigência na esfera internacional.

Em decorrência disso, com base na Constituição Federal de 1937<sup>12</sup>, o Brasil firmou a Convenção de Chicago, em 29 de maio de 1945. O presente instrumento foi aprovado pelo Decreto-Lei N° 7.952, de 11 de setembro de 1945 e ratificado pelo Decreto N° 21.713, de 26 de março de 1946. O instrumento de ratificação foi depositado nos arquivos do Governo dos Estados Unidos da América, em 08 de

<sup>11</sup> Art. 5º, § 2º, Art. 49, inciso I e Art. 84, inciso VIII e da Constituição Federal de 1988.

<sup>12</sup> Art. 15, inciso I, Art. 54, letra a e Art. 74, letras “a”, “d” e “n” da Constituição Federal de 1937.

junho de 1946. Diante disso, a referida Convenção foi incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro e balizou toda a legislação infraconstitucional sobre direito aeronáutico.

Enquanto as regras internacionais ingressavam paulatinamente no ordenamento jurídico interno, à medida que os temas eram discutidos em encontros multilaterais, buscou-se, na legislação interna, a consolidação de um único documento que expressasse a vontade de todas as normas extravagantes existentes, concomitantemente, com as já vigentes no País.

Em 18 de novembro de 1966, o Decreto-Lei Nº 32 instituiu novo Código Brasileiro do Ar e, como as normas anteriores, manteve a classificação das aeronaves em públicas e privadas. Essa norma reafirmou a condição de privada a aeronave pública utilizada no transporte aéreo comercial, ao afirmar em seu Art. 9º, §3º, que: “[...] as aeronaves públicas assemelham-se às aeronaves privadas, quando utilizadas em serviço de natureza comercial [...]”.

O Código Brasileiro do Ar de 1966, decretado na vigência do Ato Institucional Nº 2/65, seguiu a trajetória histórica e jurídica da aviação, entretanto, o Decreto-Lei Nº 234, de 28 de fevereiro de 1967, instituído com base no Ato Institucional Nº 4, de 07 de dezembro de 1966, modificou, substancialmente, preceitos jurídicos consolidados, como, por exemplo, a classificação de aeronaves.

Essa nova classificação dividiu as aeronaves em civis e militares, considerando militares somente as aeronaves integrantes das Forças Armadas e aeronaves civis as aeronaves públicas e as aeronaves privadas. Até então, seguindo regras impostas pelo direito, as aeronaves eram classificadas em públicas e privadas. Com essa nova regra, muitos problemas jurídicos surgiram ao longo do tempo, pois atribuíram às aeronaves públicas os mesmos atributos e requisitos das aeronaves privadas.

Assim, o Brasil passou por um fim números de decretos-lei, decretos e leis que trataram do assunto, até que se pudesse ter hoje o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), instituído pela Lei Nº 7.565 de 1986 e que trata, basicamente, da Aviação Civil.

O CBA alterou substancialmente a atividade de aviação no Brasil, mantendo a classificação das aeronaves em militares e civis, sendo estas classificadas em públicas e privadas. Cabe esclarecer que esta classificação atreve-se muito mais aos tipos de serviços aéreos realizados, do que às atividades essenciais do Estado.

Essa lei limita sua competência, quanto a sua aplicabilidade, sobre aeronaves militares e sobre atividades exclusivas das Forças Armadas. O CBA, bem como os códigos anteriores, não previu a Aviação de Segurança Pública, entretanto, apesar de não dizerem especificamente sobre esta atividade, os códigos anteriores permitiam os serviços executados diretamente pelo Estado e previam algumas exceções às suas aeronaves, pois eram classificadas, originariamente, como públicas e não como civis.

Desta feita, seguindo os preceitos da Convenção de Chicago, as aeronaves policiais e fazendárias<sup>13</sup> deveriam ser incluídas neste rol, conforme a assertiva do Professor José da Silva Pacheco (2001, p. 36), ao dizer que “[...] as aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive as de caráter alfandegário e policial, mesmo que requisitadas, na forma da lei (art. 107, §1º)[...].”

Por sua vez, cabe esclarecer que esse comentário do nobre professor está inserido no contexto da abrangência da extraterritorialidade da lei e não no âmbito do serviço ou da atividade que realiza no território nacional. Isso ocorre porque o CBA é omisso ao não explicar o que vem a ser “aeronave destinada ao serviço do Poder Público” (Art. 107, § 3º do CBA).

Nessa evolução, em 1999, por força da Lei Complementar N° 97, foi criado o Ministério da Defesa e, conforme seu Art. 21, houve a determinação legal para a criação da ANAC. Ainda no âmbito do Ministério da Defesa, em 2005, foi extinto o Departamento de Aviação Civil (DAC) e criada a ANAC<sup>14</sup>. Esse novo órgão recebeu a incumbência de regular e fiscalizar a Aviação Civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Atualmente, a ANAC está vinculada à recém-criada Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> Art. 3º: Das Aeronaves Civis e do Estado. Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

<sup>14</sup> Aprovada pelo Decreto-Lei N° 7.952 de 11 de setembro de 1945 e ratificada pelo Decreto N° 21.713 de 26 de março de 1946.

<sup>15</sup> Criada através da Medida Provisória N° 527 de 18 de março de 2011 e substituída pela Lei N° 12.462, de 04 de agosto de 2011. Estrutura regimental conforme Decreto N° 7.476, de 10 de maio de 2011.

## 2.2 O direito aeronáutico em uma análise constitucional

De forma pioneira, a Constituição Federal de 1934 deu à União competência privativa para legislar sobre Direito Aéreo, bem como explorar ou dar em concessão os serviços de navegação aérea. Nesse sentido, conferiu aos juízes federais, a competência de processar e julgar, em primeira instância, questões de navegação aérea. Como as Constituições de 1824 e 1891 nada falavam sobre o assunto, essa foi a primeira Constituição Brasileira a tratar do tema.

Explorar a navegação aérea e legislar sobre Direito Aéreo sempre foi matéria constitucional de competência privativa da União. Sobre o termo direito aéreo somente a Constituição de 1946, a Emenda Constitucional Nº 1 de 1969 e a Constituição Federal de 1988 utilizaram adequadamente a expressão direito aeronáutico.

Neste contexto, a Constituição Federal de 1967 foi a primeira a dar, ao Congresso Nacional, a competência para dispor sobre os limites do espaço aéreo. Seguiram o mesmo caminho a Emenda Constitucional Nº 1 de 1969 e a Constituição Federal de 1988 (Art. 48, inciso V).

A denominação “direito aéreo”, originária de doutrinadores franceses, tinha como objetivo definir as regras jurídicas relativas às aeronaves e sua circulação ou navegação aérea.

Ao longo das décadas, foi considerado, pelos doutrinadores, termo muito genérico, pois poderia estar relacionado a outros assuntos alheios à navegação aérea, como, por exemplo, a ecologia, telecomunicações, direito de uso do espaço, etc. Com o tempo, foi substituída pela denominação “direito aeronáutico”, já que a expressão “direito aéreo”, segundo a maioria dos tratadistas de língua latina, poderia ensejar compreensão maior do que se pretendia, pois a navegação que é aérea e não o direito.

É importante esclarecer que, apesar de terem sido utilizadas as duas denominações por doutrinadores e legislações, as expressões “direito aéreo” e “direito aeronáutico” não possuem equivalência. O direito aeronáutico trata exclusivamente da navegação realizada no espaço aéreo, por meio de aeronaves, para transporte de pessoas e coisas e que demandam relações jurídicas decorrentes.

Assim sendo, as Constituições Federais Brasileiras, desde 1934, conferiram à União competência privativa para legislar, ora sobre direito aeronáutico, ora sobre direito aéreo. Em razão disso, foram promulgados os Códigos Brasileiros do Ar de 1938, de 1966 e o atual Código Brasileiro de Aeronáutica de 1986. O CBA utiliza a expressão “direito aeronáutico”, já que regula as atividades de aviação, universalizadas através de tratados e de convenções internacionais.

O direito aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil é signatário; pelo CBA e pela legislação complementar, formada pela regulamentação oriunda do código; e pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica<sup>16</sup>.

Com o advento da Constituição Federal de 1988, algumas regras apresentadas nas Constituições anteriores foram mantidas, como por exemplo, a competência da União legislar sobre direito aeronáutico. Nesse sentido, a CF/88 atribuiu à lei a competência para dispor sobre a ordenação do transporte aéreo. Tendo, portanto, recepcionado o atual CBA de 1986.

Prosseguindo, a Constituição Federal de 1988 adotou o federalismo como forma de Estado e deu a ele os atributos da indissolubilidade. A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos e possuidores da tríplice capacidade de auto-organização e normatização própria, autogoverno e auto-administração<sup>17</sup>.

A organização político-administrativa do Estado Federal abrange também a repartição de competências, pois a autonomia conferida aos entes federativos pressupõe a divisão de competências legislativas, administrativas e tributárias. A própria Constituição Federal estabelece as matérias próprias de cada um dos entes federativos, preservando o princípio da predominância do interesse, que se manifesta em interesse geral; regional; local; e regional e local.

Sendo assim, as matérias de predominância do interesse geral, será de competência da União, as questões de predominância do interesse regional caberão aos Estados e aqueles de interesse local aos Municípios. Ao Distrito Federal, em princípio, são atribuídas as competências reservadas aos Estados e aos Municípios,

<sup>16</sup> Art. 1º da Lei N° 7.565/86, que instituiu o Código Brasileiro de Aeronáutica.

<sup>17</sup> Art. 18 e 34, inciso I, da Constituição Federal de 1988.

exceto a organização judiciária do Ministério Público e da Defensoria Pública, bem como a organização administrativa destes.

Em detrimento desta divisão de competências administrativas e legislativas, o legislador constituinte estabeleceu alguns critérios fundamentais para a formatação desta divisão, dando à União, Estados, Municípios e Distrito Federal reserva de Poderes, ora enumerados, ora remanescentes, ou seja:

- a) Possibilitou a delegação aos Estados, mediante lei complementar, a legislar sobre questões específicas das matérias de competência privativa da União;
- b) Propiciou a competência comum de atuação administrativa entre a União, Distrito Federal, Estados e Municípios, permitindo que leis complementares fixem normas para essa cooperação, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.
- c) No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limita-se estabelecer normas gerais e aos Estados competências suplementares.
- d) Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados terão competência legislativa plena, contudo, na superveniência de lei federal sobre normas gerais, a eficácia da lei estadual é suspensa, naquilo que lhe for contrário.

A Constituição Federal de 1988, no Art. 22, em seus 29 incisos, previu todas as matérias de competência privativa da União, demonstrando clara supremacia em relação aos demais entes federativos.

Como dito, no que diz respeito à divisão da matéria legislativa, ficou de competência privativa da União, entre outras, legislar sobre **direito** civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, **aeronáutico**, espacial e do trabalho (Art. 22, inciso I, CF/88) e navegação aérea (Art. 22, inciso X, CF/88), além de, somente a União, ter a competência para explorar a navegação aérea e infraestrutura aeroportuária (Art. 21, inciso XXII, letra “c”, CF/88). (grifo nosso)

Ao Congresso Nacional, além de outras competências, cabe dispor sobre o uso do espaço aéreo de seu território e mar territorial<sup>18</sup>, assim como no exterior até onde for admitida sua extraterritorialidade (Art. 48, inciso V, CF/88) e, por fim, conforme o Art. 178 da CF/88, a lei disporá sobre a ordenação do transporte aéreo.

Com o surgimento desse novo ramo do direito no campo constitucional, e ainda muito pouco debatido no Brasil, as polícias e os corpos de bombeiros militares

---

<sup>18</sup> Lei Nº 8.617 de 04 de janeiro de 1993, dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental, brasileiros, e dá outras providências.

passaram a usar aeronaves como modalidades de serviços no início dos anos 70. Assim, tanto no campo prático, como no campo jurídico, surgiram e ainda surgem questões conflitantes, como, por exemplo, a classificação das aeronaves, a regulamentação dos serviços e a atuação extraterritorial dos órgãos de segurança pública estaduais, sob o enfoque do federalismo solidário.

### 2.3 Aviação de Segurança Pública em uma análise constitucional

Do ponto de vista constitucional, como dito, a Constituição Federal de 1988 definiu as competências privativas, comuns e concorrentes (Art. 21, 22 e 23 da CF/88), de forma que todos os entes da Federação devam colaborar para a execução das tarefas determinadas pela Constituição.

Desta feita, no campo da segurança pública, a Constituição Federal de 1988 conferiu competência privativa à União legislar sobre **normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares** (Art. 22, inciso XXI, CF/88); **competências da Polícia Federal, Polícias Rodoviária e Ferroviária Federais** (Art. 22, inciso XXII, CF/88); e **competência concorrente da União, Estados e DF legislarem sobre organização, garantias, direitos e deveres das Polícias Civis** (Art. 24, inciso XVI, CF/88). (grifo nosso)

A Constituição Federal de 1988, no seu Título da Defesa do Estado e das Instituições Democráticas, Capítulo III, define a estrutura da Segurança Pública e estabelece princípio constitucional ao definir a segurança pública como um “dever do Estado, direito e responsabilidade de todos”. Além disso, o Art. 144 estabelece que “a segurança pública é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio” e enumera os órgãos que farão cumprir esse dever, quais sejam, as Polícias Federal, Rodoviária Federal e Ferroviária Federal, as Polícias Civis, as Polícias Militares, bem como os Corpos de Bombeiros Militares.

Nesse sentido, Valter Foleto Santin (2004, p.80) afirma que:

[...] O Estado deve tomar medidas ativas, prestações positivas, para garantir e concretizar a ordem pública e proteção à incolumidade da pessoa e o seu patrimônio, numa obrigação de fazer, para a realização do bem-estar social, finalidade cobrada no Estado Democrático de Direito.

Importante salientar que a Constituição Federal de 1988 organizou e integrou as diversas normas, mecanismos e órgãos que garantem a possibilidade do exercício do direito fundamental social à segurança pública, na medida em que também estabeleceu o direito à segurança como garantia fundamental individual e social (Art. 5º, “caput”, e 6º da CF/88), exigindo a prestação do Estado na preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio.

Ainda nesse sentido, tanto o Art. 37, *caput*<sup>19</sup>, como o Art. 144, § 7º da Constituição Federal de 1988, afirmam que a prestação do direito à segurança pública se desenvolva de forma eficiente.

Nesse contexto, é preciso salientar que a segurança pública é, também, além de dever do Estado, “direito e responsabilidade de todos” e que, portanto, sua prestação não se restringe aos órgãos policiais, pois possibilita a participação comunitária na construção da segurança pública cidadã.

Assim, como aponta Sérgio Claro Buonamici (2011, p. 11), é possível afirmar que a Constituição Federal de 1988 procurou assegurar o direito à segurança pública por meio de três estratégias diferentes, conferindo à norma de direito social, imediata exigibilidade, na medida em que:

a) considerou a segurança pública como dever do Estado e, consequentemente, constitui uma atribuição de responsabilidade do Poder Público;

b) previu a segurança pública como direito de todos, e, assim, impõe a ela o *status* de direito público subjetivo do cidadão (Art. 5º, *caput*, § 1º e Art. 6º, *caput* da CF/88);

c) enumera as instituições e os órgãos encarregados pela prestação dos serviços de segurança pública, instituídos como dever do Estado, estabelecendo as suas respectivas atribuições.

Sobre as Polícias Militares, o Art. 144, § 5º atribuiu a elas a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública e aos Corpos de Bombeiros Militares, além das atribuições definidas em lei, a incumbência da execução de atividades de defesa civil. Conforme se constata, a Constituição Federal de 1988 estabeleceu atribuições, sem contudo, esmiuçá-las, ficando essa tarefa a cargo das Constituições Estaduais e da lei.

<sup>19</sup> *Caput* é um termo oriundo do latim e que significa "cabeça". No meio jurídico, o termo designa a parte inicial, o título ou cabeçalho do artigo de lei ou de regulamento.

Importante relembrar que os Estados são autônomos, mas não são soberanos, conforme preceitua o Art. 25 da CF/88: “Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição”.

Por sua vez, o exercício do poder constituinte decorrente foi conferido às Assembléias Legislativas. “Cada Assembléia Legislativa, com poderes constituintes, elaborará a Constituição do Estado, no prazo de um ano, contando da promulgação da Constituição Federal de 1988, obedecidos os princípios desta.” (Art. 11 dos ADCT da CF/88).

Assim, o Poder Constituinte derivado decorrente, de que foram investidos os Estados-membros para elaborarem as suas próprias constituições, também encontra limitações. Tais limites foram impostos pelo próprio constituinte originário ao estabelecer princípios que devem ser obedecidos, sob pena de inconstitucionalidade formal ou material. São eles:

a) Princípios constitucionais sensíveis: são expressamente indicados na Constituição como impeditivos da atuação dos Estados-membros, cuja violação autoriza a intervenção federal para assegurar a prevalência da ordem constitucional (Art. 34, inc. VII, alíneas “a” a “e”).

b) Princípios constitucionais estabelecidos (organizatórios): limitam a autonomia dos Estados na organização de suas respectivas estruturas, como, por exemplo, os Arts. 1º, 18 e 19, incisos I a III.

c) Princípios constitucionais extensíveis: são as regras que estruturam a Federação e que, obrigatoriamente, são estendidas aos Estados, como, por exemplo, os Arts. 37 e 59.

Como se sabe, no Brasil, vigora o princípio da supremacia da Constituição, segundo o qual, as normas constitucionais, obra do poder constituinte originário, estão num patamar de superioridade em relação às demais leis, servindo de fundamento de validade para estas, inclusive às Constituições Estaduais.

Diante disso, muito embora as Constituições Estaduais tenham seguido *latu sensu* as mesmas atribuições apresentadas pela Constituição Federal de 1988, o tema Segurança Pública apresenta diferenças textuais significativas.

Todas as Constituições Estaduais utilizam formas diferentes para descrever as atribuições de suas Polícias Militares e de seus Corpos de Bombeiros Militares. Algumas detalham as modalidades ou formas de polícia ostensiva e preservação da

ordem pública, outras seguem fielmente o texto da Constituição Federal de 1988. Nesse sentido, de forma complementar, a maioria dos Estados, utilizam leis para descrevê-las.

Importante dizer que, da mesma forma como ocorre na Constituição Federal de 1988, a rigidez constitucional também acontece nas Constituições Estaduais, pois se exige um processo legislativo mais árduo, mais solene, mais dificultoso do que o processo de alteração das normas não constitucionais.

A rigidez constitucional da Constituição Federal de 1988 está prevista no Art. 60, que, por exemplo, em seu § 2º, estabelece um *quorum* de votação de três quintos dos membros de cada Casa, em dois turnos de votação, para aprovação das emendas constitucionais. Nos Estados a exigência é a mesma, onde a proposta será discutida e votada em dois turnos. Será considerada aprovada se obtiver, em ambos, três quintos dos votos dos membros da Assembléia Legislativa.

Assim, institucionalmente, a descrição das formas e modalidades de polícia ostensiva e preservação da ordem pública na Constituição Estadual, em tese, oferece maior segurança jurídica, visto que as leis complementares são aprovadas por maioria absoluta e seguem os mesmos termos de votação das leis ordinárias.

Analizando as Constituições Estaduais, os Estados de Alagoas, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte e São Paulo possuem redação semelhante à Constituição Federal de 1988. Em contrapartida, as Constituições dos demais Estados, bem como a Lei Orgânica do Distrito Federal, avançaram nas definições das atribuições das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares.

Essas Constituições Estaduais foram além e esmiuçaram essas atribuições, conferindo a essas Instituições, conforme a competência de cada uma, o policiamento ostensivo e preventivo, o policiamento de trânsito urbano e rodoviário, a prevenção ambiental, a busca e o salvamento, o socorro médico de emergência pré-hospitalar, a prevenção e o combate a incêndios, a prevenção balneária, entre outras.

Nesse aspecto, as Constituições dos Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraíba, Paraná, Roraima, Santa Catarina, São Paulo, Sergipe e Tocantins inovaram ao definir suas Polícias Militares e seus Corpos de Bombeiros Militares como sendo órgãos regulares e/ou permanentes. Importante lembrar que a

Constituição Federal de 1988 conferiu essa condição apenas aos órgãos policiais federais.

Nessa análise das Constituições Estaduais, as Constituições de Santa Catarina, Rondônia e a Lei Orgânica do Distrito Federal incluíram, como atividade de polícia ostensiva, o radiopatrulhamento aéreo, algo relevante no campo da Aviação de Segurança Pública. De forma não tão específica, a Constituição Estadual da Paraíba deu à Polícia Militar a atribuição de “polícia ostensiva em todas as suas formas”. Essa relevância surge, pois, apesar de parca a legislação sobre o assunto, verifica-se, no campo constitucional desses Estados, a inserção da atividade aérea nas atribuições de segurança pública.

### 2.3.1 Algumas normas infraconstitucionais que atuam na segurança pública

Muito embora seja utilizado o CBA, bem como os regulamentos da ANAC, para organizar a Aviação de Segurança Pública, essas normas tem aplicação limitada. Isso ocorre porque, através da analogia, conferiram às aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público, as mesmas regras destinadas à aviação civil, conferido, em alguns casos, caráter de direito privado às aeronaves públicas.

Assim, para explicar a atividade aérea dos órgãos de segurança pública, não é conveniente a utilização do CBA, nem dos regulamentos da ANAC. Certamente, a previsão constitucional e infraconstitucional da atividade de radiopatrulhamento aéreo são os instrumentos legais que justificam o uso de aeronaves pela segurança pública.

Ainda assim, existem nos Estados leis de organização das Polícias Militares e que prevêem a atividade aérea como modalidade de policiamento. Como exemplo, o Art. 3º, parágrafo único da Lei N° 616, de 17 de dezembro de 1974 do Estado de São Paulo, bem como o Art. 2º, § 2º da Lei N.º 6.230, de 19 de abril de 2.001 do Estado de Alagoas, definem a atividade de radiopatrulha aérea como modalidade de policiamento.

Por outro lado, embora existam normas infraconstitucionais no âmbito federal e estadual tratando de segurança pública, ainda não se tem lei disciplinando a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis por ela, de maneira a

garantir a eficiência de suas atividades, conforme prevê o Art. 144, § 7º da Constituição Federal de 1988.

O que se tem, ainda em vigor, para as Polícias Militares e para os Corpos de Bombeiros Militares é o Decreto-Lei N° 667/69 e o R-200 (Decreto N° 88.777/83), os quais dispõem sobre a organização e funcionamento desses órgãos. Importante lembrar que essas normas foram escritas em um contexto político-jurídico anterior a Constituição de 1988, mas recepcionados por ela.

Sobre o emprego de aeronaves por esses órgãos, o Decreto-Lei N° 667, de 02 de Julho de 1969, permite a aquisição de aeronaves dentro de especificações estabelecidas e o Decreto N° 88.777, de 30 de setembro de 1983 (R-200), permite às Polícias Militares e aos Corpos de Bombeiros Militares utilizarem aeronaves como modalidade de policiamento (Art. 2º, N° 27 e Art. 3º, parágrafo único).

Nesse sentido, o R-200 coloca a existência e uso de aeronave como uma faculdade, pois exige aprovação do Comando da Aeronáutica, mediante proposta do Comando do Exército (Art. 30). Embora exista tal determinação legal, ela não é praticada, nem exigida.

Outra questão relevante para a Aviação de Segurança Pública são as ações realizadas nas atividades de Defesa Civil. Sendo ela um conjunto de ações preventivas, de socorro, assistenciais e recuperativas, destinadas a evitar desastres e minimizar seus impactos para a população e restabelecer a normalidade social, a Lei N° 12.608, de 10 de abril de 2012, que instituiu a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil – PNPDEC definiu, em seu Art. 2º, que:

Art. 2º É dever da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios adotar as medidas necessárias à redução dos riscos de desastre.

§ 1º As medidas previstas no caput poderão ser adotadas com a colaboração de entidades públicas ou privadas e da sociedade em geral.  
[...]

No mesmo sentido, o Decreto N° 7.257, de 04 de agosto de 2010, o qual dispõe sobre o Sistema Nacional de Defesa Civil (SINDEC), estabeleceu como objetivo, o planejamento, a articulação e a coordenação das ações de defesa civil em todo o território nacional. O SINDEC é composto pelos órgãos e entidades da União que são responsáveis pelas ações de defesa civil, bem como pelos órgãos e entidades dos Estados, Distrito Federal e Municípios. Assim, para o desenvolvimento de suas ações, a cooperação e a integração são fundamentais para o seu sucesso.

No âmbito do Conselho Nacional de Justiça, a Recomendação N° 40, de 30 de junho de 2012, orientou os Tribunais de Justiça Estaduais para que elaborem

Plano de Ações para os casos de situações de emergências e de estado de calamidade pública, decretados pelo Poder competente. Dessa forma, sugeriu-se, dentre outras coisas, solicitar o auxílio das forças federais, estaduais e municipais, corroborando com a importância da cooperação nessas atividades de defesa civil.

Diante desse contexto, a atividade aérea contextualizou-se na norma pátria e, atualmente, no campo do direito público, o federalismo solidário, formatado na Constituição Federal de 1988, interfere na forma com que a atividade aérea dos órgãos de segurança pública será realizada.

Nessa visão federalista, a Aviação de Segurança Pública estabeleceu novos paradigmas. As Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares, como regra geral, atuam conforme suas atribuições territoriais. Por sua vez, a Aviação de Segurança Pública, em certos casos, impõe ações extraterritoriais. Essas atividades são melhores observadas quando uma polícia estadual atua com sua aeronave e tripulação em outro Estado da federação, em uma ação humanitária ou em uma ação integrada de policiamento para redução de índices criminais.

## 2.4 Aviação de Segurança Pública e a lógica solidarista constitucional

Como visto, o direito aeronáutico e a segurança pública são dois assuntos tratados na Constituição Federal de 1988 e que possuem tratamentos diferenciados, mas que se comunicam no momento em que as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares passam a utilizar aeronaves nas suas atividades rotineiras.

A inserção do direito aeronáutico no ordenamento jurídico pátrio, advindo de normas internacionais, desenvolveu doutrina nacional sobre o assunto e, nesse contexto e desdobramentos jurídicos, a Aviação de Segurança Pública vem formatando sua doutrina.

Diante desse contexto, a Aviação de Segurança Pública passou nas últimas décadas por grandes mudanças, onde vários estados da Federação iniciaram suas atividades e alguns, como o Estado de Alagoas recentemente, retomaram sua aviação.

No início discutia-se se esses órgãos poderiam utilizar a aeronave e muitos enfrentaram dificuldades de convencimento, tanto no campo político, como no

financeiro, mas com a consagração dessa atividade, outras questões estão sendo anunciadas, como a extraterritorialidade de suas operações e o intercâmbio de suas tripulações.

Diante dessa nova realidade da Aviação de Segurança Pública, em face das demandas sociais existentes nos diversos Estados, a cooperação passou a ser um dos atributos dessa atividade. A aviação, de forma geral, caracterizou-se pela “não obediência” aos limites territoriais e uso do espaço aéreo, visto que, desde seu inicio, gerou questionamentos sobre a soberania das nações e direito de propriedade, formatando novos conceitos.

Sob um novo enfoque, especificamente sobre a atuação territorial das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares, por serem órgãos instituídos no contexto estadual, as legislações infraconstitucionais conferem a esses órgãos, como regra geral, atuação na circunscrição de seus Estados.

A Constituição Federal de 1988, ao enumerar os órgãos de segurança pública no Art. 144, define, implicitamente, quais serão seus limites territoriais de atribuição, pois enumera as Polícias Federal, Rodoviária Federal e Ferroviária Federal como órgãos mantidos e organizados pela União (Art. 144, §§ 1º, 2º e 3º), e as Polícias Civis, Polícias Militares, além dos Corpos de Bombeiros Militares, como órgãos subordinados aos Governadores dos Estados e do Distrito Federal (Art. 144, § 6º).

O Art. 3º, *caput*, do Decreto-Lei N° 667, de 02 de Julho de 1969, confere às Polícias Militares e aos Corpos de Bombeiros Militares atribuições no âmbito de suas respectivas circunscrições, entretanto, o R-200, o qual regulamentou o Decreto-Lei N° 667, apresenta possibilidades quanto à atuação cooperativa desses órgãos. O regulamento fala sobre a necessidade da integração dos serviços policiais das Unidades Federativas com o objetivo da preservação da ordem pública<sup>20</sup>, bem como considerou, no exercício de função policial-militar, os policiais militares colocados à disposição de outra Corporação<sup>21</sup>.

A Força Nacional de Segurança Pública, apesar de inúmeros questionamentos jurídicos sobre sua atuação e que aqui não serão debatidos, foi

<sup>20</sup> Art. 2º, letras 8, 24, 33 e Art. 33, parágrafo único, do Decreto N° 88.777, de 30 de setembro de 1983 (R-200).

<sup>21</sup> Art. 20, parágrafo único e Art. 21 do Decreto N° 88.777, de 30 de setembro de 1983 (R-200).

criada para atender as necessidades emergenciais dos Estados, com base no princípio da solidariedade federativa<sup>22</sup>.

Utilizando o mesmo princípio constitucional, a Lei Nº 11.473, de 10 de maio de 2007, dispõe sobre a cooperação federativa no âmbito da segurança pública. Essa cooperação ocorre em caráter consensual, compreendendo operações conjuntas, transferências de recursos e desenvolvimento de atividades de capacitação e qualificação de profissionais. Ela ocorre no âmbito do Departamento da Força Nacional de Segurança Pública, cujo desenvolvimento acontece sob a coordenação conjunta da União e do ente convenente.

No âmbito do Estado de São Paulo, a Lei Nº 616, de 17 de dezembro de 1974, dispõe sobre a organização básica da Polícia Militar e a ela cumpre a preservação da ordem pública na área do Estado (Art. 1º). Entretanto, mesmo conferindo a ela atuação territorial, a mesma lei possibilita a cooperação ao permitir que auxilie outros órgãos policiais, desde que solicitados por autoridade competente ou por determinação do Governo do Estado.

Sob outro enfoque, o plano plurianual do Governo do Estado de São Paulo de 2012 a 2015<sup>23</sup>, muito embora trate desse assunto no âmbito do território estadual, estabelece como uma das diretrizes de governo o “Estado integrador do desenvolvimento regional e metropolitano”. Nesse sentido, o plano indica o espírito de cooperação e solidariedade, combinado com a capacidade coordenadora e articuladora do Governo Estadual, como requisitos fundamentais para alavancar as oportunidades de desenvolvimento da sociedade paulista.

Recentemente, com base no Decreto Federal nº 7.257, de 4 de agosto de 2010, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Defesa Civil (SINDEC), o Estado de São Paulo, através do Decreto nº 57.833, de 02 de março de 2012, autorizou a Casa Militar do Gabinete do Governador, por intermédio da Coordenadoria Estadual de Defesa Civil - CEDEC, promover o auxílio necessário à Defesa Civil do Estado do Acre. Autorizou, inclusive, o envio de pessoal técnico, bem como a interlocução entre as Secretarias de Estado, a fim de processar a ajuda necessária à população vitimada das enchentes ocorridas naquele estado. Esse entendimento, com base no

---

<sup>22</sup> Decreto Nº 5.289 de 29 de novembro de 2004.

<sup>23</sup> Plano Plurianual do Governo do Estado de São Paulo de 2012 a 2015. Disponível em <<http://www.ppa.sp.gov.br/index.html>>. Acesso em: 6 jan. 2013.

princípio da solidariedade federativa, fortalece a ideia de que a cooperação é uma estratégia governamental.

Nessa mesma linha, o GESPOL - Sistema de Gestão da Polícia Militar do Estado de São Paulo<sup>24</sup>, muito embora trate desse assunto de forma regionalizada, aduz a idéia de parceirização e cooperação entre órgãos, pois considera as questões de segurança pública como um tema multidisciplinar, que envolve outras esferas do poder público e da sociedade como um todo.

Em trabalho apresentado pelo Professor Diógenes Gasparini (1993, p. 60), muito embora seu contexto esteja voltado à atuação do Poder Público Municipal na Segurança Pública, fez relevante abordagem sobre a tendência expansionista do crime, apontando, dentre outras coisas, a importância de uma polícia com competência territorial ampla, ao dizer que:

Outra face da questão da segurança pública, em relação aos Municípios, reside na atual tendência expansionista do crime. Todos sabemos que os criminosos ganharam mobilidade com modernos meios de comunicação e transporte; assim, os crimes hoje são, e futuramente continuarão sendo, intermunicipais, quando não interestaduais e internacionais.

Para acompanhar essa tendência, a lógica indica que se deva expandir também a competência dos órgãos policiais.

Diante disso, apesar do princípio da autonomia dos entes federados apresentar-se como sustentáculo da organização político-administrativa do Estado Brasileiro<sup>25</sup>, as relações entre as esferas de governo não devem ocorrer de forma isolada, devem agir de maneira conjunta e de forma solidária, tanto pelas cooperações horizontais entre os entes federados, como pelas cooperações verticais estabelecidas entre o poder federal e os poderes federados.

Contudo, para que ocorra uma cooperação efetiva, há necessidade do fortalecimento da participação de cada um dos membros na ação governamental, de forma que todos sejam capazes de assumir responsabilidades, a fim de desempenhar eficientemente as ações que competem a cada um.

Para tanto, o federalismo solidário requer uma forma de coordenação resultante da realização de acordos intergovernamentais, a fim de possibilitar a aplicação de programas e financiamentos conjuntos, pois as políticas tendem a serem conduzidas por meio da atuação de mais de um nível de governo, de forma

<sup>24</sup> Sistema de Gestão da Polícia Militar do Estado de São Paulo – GESPOL, PMESP. São Paulo. 2 ed. Dez10. Disponível em: <[http://www.policiamilitar.sp.gov.br/livro\\_gespol.pdf](http://www.policiamilitar.sp.gov.br/livro_gespol.pdf)>. Acesso em: 1 jan. 2013.

<sup>25</sup> Art. 18 da Constituição Federal de 1988.

interdependente e coordenada. Este mecanismo de negociação baseia-se em uma decisão voluntária de todos os entes da Federação.

A relação entre Estado Federal solidário e a democracia é um ponto de fundamental importância para ser analisado. Na elaboração ou na implantação de políticas voltadas à segurança pública, segundo os preceitos constitucionais da cooperação e da solidariedade federativa, a participação dos Estados é fundamental para que as relações entre os entes se firmem de maneira democrática.

Nesse contexto, a solidariedade alcançou grande evidência na contemporaneidade, especialmente pelo fato de a Constituição Federal de 1988 estabelecer como fundamento da República Federativa do Brasil, a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, conforme se lê no seu Art. 3º, inciso I.

Muito além, a República Federativa do Brasil, constituída em Estado Democrático de Direito, apresenta, como fundamento, a dignidade da pessoa humana e a cidadania (Art. 1º, incisos II e III da CF/88). Desta feita, não é possível imaginar uma sociedade livre, justa, solidária e que respeite a dignidade da pessoa humana, sem que para isso, estabeleça a segurança pública como um direito fundamental social.

A democracia, nessa perspectiva, materializa-se na ação justa do Poder Público em face dos cidadãos, possibilitando o desenvolvimento integral da condição humana em termos sociais, econômicos e culturais, respeitando as liberdades fundamentais e fortalecendo os laços de solidariedade (JUNIOR, 2008, p. 98).

Com isso, a solidariedade social auferiu o contorno de fundamento do Estado brasileiro e é percebido com maior clareza ao conferir à segurança pública *status de direito fundamental social*.

No campo organizacional, o Art. 241 da Constituição Federal de 1988, possibilitou a aplicação do princípio da solidariedade, quando permitiu a criação de consórcios públicos e convênios de cooperação entre os entes federados para a implementação das mais diversas políticas públicas. Assim, através desse novo instituto, é possível o desenvolvimento das atividades de segurança pública e, consequentemente, das ações para emprego de seus vetores aéreos.

Assim, a solidariedade concretizada no texto constitucional apresenta infinitas possibilidades de aplicação e a segurança pública não poderia ficar de fora desse contexto. Considerando a importância da segurança pública na garantia dos

direitos fundamentais individuais e sociais e seu compromisso com a dignidade da pessoa humana, o Professor Luciano Ferraz (2008, p. 60) assevera que:

O federalismo consagrado no texto constitucional não é estanque, nem concorrencial, é cooperativo, que significa dizer que as esferas da Federação, a despeito do sistema de repartição de competências, têm escopos idênticos a cumprir, os quais fazem presentes nos artigos 1º e 3º da Constituição Federal, donde se destacam, como núcleo axiológico comum, a dignidade da pessoa humana, a erradicação da pobreza e a diminuição das desigualdades regionais.

Outro tema relevante é a competência comum conferida à União, aos Estados e aos Municípios em promover a integração social<sup>26</sup>. Nesse aspecto, também não é possível desvincular a segurança pública, enquanto atividade social, dessa responsabilidade perante os mais desfavorecidos. Assim, programas relacionados à segurança pública são plenamente realizáveis na medida em que sejam concretizados com argumentos constitucionais solidaristas.

Além disso, dentre as competências comuns, como a saúde, a educação, a cultura, a ciência, a preservação do patrimônio público, o meio ambiente, etc é também responsabilidade dos entes federados, zelar pela guarda da Constituição, das leis e das Instituições Democráticas, onde está inserida a segurança pública. Nesse sentido, é conferida à lei complementar a competência para fixar normas para a cooperação entre os Entes, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. Diante disso, não se pode desatrelar a segurança pública desse contexto, pois ela também é peça fundamental para a busca desse bem-estar nacional.

Nessa concepção de direitos fundamentais não se pode esquecer que o direito à segurança pública é, de certa forma, garantia de autopreservação da pessoa humana e de sua dignidade. Mesmo que as normas constitucionais, das quais emana o direito à segurança pública, sejam normas programáticas e de eficácia limitada, esse direito está resguardado e deve ser exigido como prestação do Estado.

O bem comum passa a ser então um fator importante para a integração dos órgãos de segurança pública e exigirá dos Estados uma atuação sistêmica na formatação desse modelo de gestão. Muito embora existam limitações jurídicas quanto ao emprego das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares fora de seus estados, elas não são peremptórias. Assim, nos casos de atuação

---

<sup>26</sup> Art. 23, inciso X e parágrafo único, da Constituição Federal de 1988.

cooperativa, mediante ação consensual entre os governos, o emprego extraterritorial é juridicamente possível e plenamente realizável.

Importante, nesse contexto, relembrar trabalho apresentado por Otacílio Soares de Lima (1997, p. 132), quando abordou a importância da parceirização entre os entes federados e a iniciativa privada na busca de uma melhor segurança, ao dizer que:

A falta de segurança afeta a todos indistintamente, é complexa, envolve inúmeros fatores e não se pode esperar que seja resolvida com medidas simplistas, depende de ações conjuntas envolvendo de um lado o Poder Público e do outro a Sociedade como um todo.

Prosseguindo, Lima (1997, p. 12) apresenta o helicóptero como uma ferramenta fundamental para a atividade de polícia ostensiva e de defesa civil e sugere que:

Sendo necessária a ampliação do policiamento aéreo, surge, como alternativa viável, a proposta de parcerias entre o Estado, Municípios e iniciativa privada para o desenvolvimento de programas, projetos e atividades que fortaleçam as ações da Polícia Militar do Estado de São Paulo no cumprimento de sua missão constitucional, refletindo a tendência do mundo moderno de se buscar a participação conjunta da comunidade e do poder público na execução de atividades que, antes, eram somente de responsabilidade do Estado.

Como resultado prático da atuação solidária e cooperativa do Estado, através de seus órgãos de segurança pública, seus vetores aéreos apresentaram e apresentam excelentes resultados na preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio. A atuação da Aviação de Segurança Pública nas ações humanitárias, bem como no combate à criminalidade, demonstram a possibilidade de integração entre os diversos órgãos do Poder Público e da sociedade civil em uma mesma ação, seja ela onde for.

### **3 O Consórcio Público como instrumento de integração das Políticas de Segurança Pública**

Como dito, a Constituição Federal de 1988 permeou em seu conjunto diversos princípios do federalismo solidário e cooperativo. Para sua concretização houve a necessidade de uma construção normativa infraconstitucional, de regras e procedimentos claros, que dessem uma forma institucionalizada à cooperação intergovernamental. Isso ocorreu com a promulgação da Lei N° 11.107 de 6 de abril de 2005, regulamentada pelo Decreto N° 6.017 de 17 de janeiro de 2007, que dispõe sobre os Consórcios Públicos

Esse novo modelo de gestão compatibiliza o respeito à autonomia dos entes federados, fomentando uma maior interdependência e articulação entre eles. Em razão das grandes desigualdades regionais e as assimetrias existentes entre as administrações públicas da Federação, esse novo modelo possibilita a realização de objetivos de interesse comum, como, por exemplo, a gestão associada de serviços públicos.

A melhor referência atual sobre esse modelo de gestão foi a criação da Autoridade Pública Olímpica (APO), que é um consórcio público interfederativo com objetivo de coordenar a participação da União, do Estado do Rio de Janeiro e do Município do Rio de Janeiro na preparação e realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016, o planejamento e entrega das obras e serviços necessários à realização do evento.

A formalização da APO aconteceu com a edição da Lei nº 12.396, de 21 de Março de 2011 e do Decreto nº 7.560, de 08 de setembro de 2011.

No contexto da segurança pública, a construção de um consórcio público possibilita a concentração de esforços e a indução de políticas públicas voltadas à segurança pública. Esse modelo poderá favorecer a padronização de ações e de procedimentos, voltados à redução de criminalidade em âmbito nacional, inclusive capitaneando recursos oriundos de orçamentos federais, de emendas parlamentares, do Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania (PRONASCI), do Fundo Nacional de Segurança Pública (FNSP) e de financiamentos externos e internos.

Importante salientar que essa ideia surgiu com a ativação da Comissão de Aviação de Segurança Pública (CAvSeg) e do Conselho Nacional de Aviação de Segurança Pública (CONAV), no âmbito da SENASP, onde, seus membros, Inspetor da Polícia Rodoviária Federal, Cleverson Lautert Cruz e Ten Cel PMDF Josilei Albino Gonçalves de Freitas, foram os responsáveis pela elaboração do Projeto de Constituição de Consórcio Público Interfederativo de Segurança Pública – CISP.

### 3.1 Consórcios Públicos em uma nova perspectiva da organização administrativa do Estado

A atividade de segurança pública apresenta-se como uma das mais especializadas e qualificadas ferramentas de atuação do Estado Brasileiro, especialmente diante das próprias circunstâncias que hoje envolvem o atendimento às demandas da sociedade.

Nos últimos anos o Governo Federal, os Estados e o Distrito Federal têm investido expressivos quantitativos de recursos na segurança pública, a fim de dotá-la de instrumentos mais efetivos e eficazes de prevenção e repressão qualificada.

Além disso, constata-se certo aumento na freqüência de grandes calamidades públicas decorrentes de enchentes, deslizamentos de terra, incêndios, etc, onde a única alternativa de uma prestação de socorro e auxílio é a utilização dos efetivos de segurança pública, uma vez que integram o Sistema Nacional de Defesa Civil e, por isso, intensificam as atividades integradas desses órgãos.

Na seara da prevenção e da repressão à criminalidade, verifica-se sensível aumento na quantidade de drogas que adentram o país, em especial o “crack”, originário do tráfico internacional de regiões fronteiriças. Assim, a conjunção de esforços é a melhor alternativa de um policiamento constante no sentido de coibir tais práticas, notadamente em virtude das grandes distâncias das fronteiras secas e marítimas do Brasil, além da inacessibilidade via terrestre ou fluvial.

A fim de tentar materializar o desejo de integração cooperativa na área de segurança pública, mormente na sua atividade aérea, a Constituição Federal de 1988 apresenta um novo modelo de gestão. Como dito, além das competências auferidas pela Constituição Federal aos entes federados, a emenda constitucional N°

19, de 04 de junho de 1998, deu nova redação ao Art. 241 da CF/88, cujo objetivo principal, foi alavancar a gestão associada dos serviços públicos, conforme segue:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, **autorizando a gestão associada de serviços públicos**, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos. (grifo nosso)

A gestão associada de serviços públicos pretendida pela Constituição e instrumentalizada por meio de Consórcios Públicos, através da Lei N° 11.107 de 6 de abril de 2005, pode ser entendida como o exercício compartilhado de competências, por dois ou mais entes federativos, para a prestação de um ou mais serviços públicos.

Importante salientar que, antes da edição da referida lei, prevalecia o entendimento de que os convênios e os consórcios administrativos não adquiriam personalidade jurídica. Eles figuravam apenas como uma cooperação associativa, assim, a distinção tradicional entre convênios e consórcios adotada pela doutrina nacional não mais prospera, tendo em vista que a Lei possibilita, expressamente, a celebração de consórcios públicos entre entes federados de natureza distinta:

Art. 1 Esta Lei dispõe sobre normas gerais para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios contratarem consórcios públicos para a realização de objetivos de interesse comum e dá outras providências.

[...]

§ 2 A União somente participará de consórcios públicos em que também façam parte todos os Estados em cujos territórios estejam situados os Municípios consorciados.

Sobre isso, importante lembrar, que com a edição desta lei, há necessidade de revisão das I-27-PM<sup>27</sup> (Instruções para as Publicações da Polícia Militar), onde deve ser incluído o postulado do consórcio público. Essas Instruções têm por finalidade estabelecer normas gerais sobre convênios que tenham o Estado como participante e que envolvam a participação direta ou indireta da Polícia Militar do Estado de São Paulo.

Além disso, no campo do direito público, a lei determina que o consórcio público constituir-se-á por associação pública, de natureza autárquica<sup>28</sup>. Será denominada pessoa jurídica de direito público, distinta dos entes consorciados,

<sup>27</sup> Despacho N° DSist - 31/230/98, 26 de agosto de 1998. PMESP.

<sup>28</sup> Art. 2º, inc. I do Decreto N° 6.017, de 17 de janeiro de 2007, o qual regulamenta a Lei N° 11.107 de 6 de abril de 2005.

formado exclusivamente por entes da Federação para estabelecer relações de cooperação federativa e realização de objetivos de interesse comum.

A lei atribui aos consórcios um caráter contratual até então inexistente, pois, conforme o Art. 3º, o consórcio público será constituído por contrato, cuja celebração dependerá da prévia subscrição de protocolo de intenções. Assim, é por meio de um contrato que os consorciados serão criados e é por meio dele que os entes consorciados estabelecerão seus direitos e suas obrigações. (TEIXEIRA, 2008, p. 147)

Assim, no que diz respeito à operacionalização dos consórcios públicos são identificados três momentos contratuais:

- a) O protocolo de intenções (Art. 3º);
- b) O contrato de rateio (Art. 8º);
- c) O Contrato de Programa (Art. 13).

Nesse sentido, é importante salientar que, embora semelhantes, com a edição da Lei N° 11.107/05 os convênios e consórcios públicos não se confundem, pois estes são celebrados apenas entre entes públicos e aqueles podem ser celebrados entre pessoas jurídicas de direito público ou entre estas e pessoas jurídicas de direito privado. No mesmo raciocínio, os convênios não exigem a criação de uma nova pessoa jurídica como acontece com os consórcios.

Outra diferença está na exigência de lei específica para criação de consórcios públicos, nos temos do Art. 37, inciso XIX da Constituição Federal de 1988, o que não é exigido para a celebração de convênios.

Assim, consideradas as diferenças, os convênios e consórcios públicos constituem instrumentos importantes para a efetivação do federalismo cooperativo adotado pela Constituição Federal de 1988 e para a execução de políticas públicas através da gestão associada de serviços públicos.

Nesse sentido, a Aviação de Segurança Pública, por ser uma atividade de alto custo e necessitar de investimentos para o seu desenvolvimento, torna-se ainda mais notória a necessidade de integração das Organizações de Aviação de Segurança Pública (OASP) no Brasil, principalmente para a formação e treinamento de suas tripulações, pois, se juridicamente ainda existam barreiras, a eficiência pela integração cooperativa gerará mais produtividade e um menor custo.

### 3.2 O Consórcio Público e sua inter-relação com a Segurança Pública

Na atual estrutura legal brasileira, a integração cooperativa da Aviação de Segurança Pública pode se efetivada através do instituto do consórcio público. Para relacionar algumas experiências e posicionamentos em relação a esse novo instituto, traz-se à colação alguns excertos dessas manifestações.

Como dito, a ideia do consórcio público é a integração de parcerias formadas por entes da Federação e consiste em um eficaz instrumento de cooperação interfederativa para a realização de objetivos de interesse comum e, consequentemente, na resolução de problemas de mesma natureza.

Os consórcios públicos mostram-se como institutos que podem trazer uma nova perspectiva na gestão da coisa pública e apresentam, inclusive, instrumentos inovadores na área da gestão pública, como se pode observar, por exemplo, na ferramenta de gestão compartilhada de compras e serviços contratados que venham a ser realizadas pelos entes consorciados.

Todas as OASP realizam anualmente, de forma individualizada, a contratação de seguros aeronáuticos para suas aeronaves, tripulações, passageiros, equipamentos e terceiros na superfície. Se o consórcio público permite a gestão compartilhada, poder-se-ia contratar seguros aeronáuticos para todas as OASP conjuntamente, o que, certamente, devido ao ganho em escala, teria um custo muito menor. Para que houvesse vantagem na contratação de seguro coletivo, as OASP precisariam possuir bases sólidas voltadas à segurança operacional e seguir requisitos semelhantes à formação, capacitação e treinamento de seus tripulantes, possibilitando uma análise de risco mais favorável e permitindo uma melhor negociação de valores.

No campo gerencial, os consórcios agilizam a execução de projetos, barateiam custos e atendem mais direta e adequadamente às demandas regionais. São instrumentos de descentralização de recursos técnicos e financeiros e garantem maior cooperação, maior descentralização e mais eficiência nos processos.

O consórcio público ainda proporciona ganhos em escala, melhoria da capacidade técnica, gerencial e financeira, permitindo alianças em atividades específicas, bem como a distribuição de custos.

A efetivação do consórcio ainda traria vantagens intrínsecas à própria organização integrada, como, por exemplo, uma programação individualizada do elenco de necessidades. Assim, cada consorciado, de acordo com as suas peculiaridades, teria à sua disposição um rol de serviços e equipamentos disponibilizados pelo consórcio. Atrelada a essa disponibilidade está a observância dos limites financeiros disponíveis, de acordo com o aporte de recursos federais e estaduais alocados, de forma proporcional, à sua participação.

Além disso, haveria a possibilidade de revisão desse elenco, observando as características sazonais e emergenciais de cada consorciado, além de proporcionar a disponibilidade de uma ampla rede de suporte logístico à disposição do consórcio, que dificilmente seria alocada a um ente isoladamente.

O consórcio público dispõe ainda de peculiaridades que lhe proporciona maior flexibilidade em relação à administração direta, tais como:

- a) Celebrar contrato de gestão, nos termos e limites da legislação pertinente;
- b) Celebrar contrato de programa ou termo de parceria;
- c) Litar serviços e obras públicas visando à implementação de políticas de interesse comum dos entes consorciados, desde que aprovados pela Assembléia Geral;
- d) Dispor de maiores valores nos limites licitatórios. Os valores são contados em dobro quando o consórcio é constituído por até três entes federados, ou o triplo, se formado por um número acima de três consorciados;
- e) Firmar convênios, contratos e acordos;
- f) Receber auxílio, contribuição ou subvenção;
- g) Celebrar concessões, permissões e autorizações de serviços públicos;
- h) Gozar de maior flexibilidade no poder de compra, na remuneração de pessoal e de pagamento de incentivos;
- i) Ser contratado pela administração direta ou indireta, sem necessidade de licitação.

Assim, o consórcio público surge como um acordo entre os Entes interessados na realização de objetivos de interesse comum. É um compromisso que dois ou mais entes assumem com o objetivo de somarem esforços para a solução de um problema, ou trato de um assunto, que, isoladamente, nenhum dos consorciados teria condições de resolver de modo satisfatório e em tempo oportuno,

seja pela complexidade da questão, seja pelo volume de recursos financeiros, técnicos administrativos exigidos pelo empreendimento.

O consórcio constitui-se, portanto, em um instrumento para a resolução de problemas ou para alcançar objetivos comuns, além de demonstrar a mais pura representação do pacto federativo.

Segundo a exposição de motivos do projeto de lei normatizador desse novo instituto, a criação e funcionamento de consórcios públicos têm a capacidade de alavancar, por meio de maior racionalidade da execução cooperada, o impacto de diferentes políticas públicas – saúde, segurança, saneamento, geração de renda, infra-estrutura, entre outras políticas de responsabilidade partilhada entre os entes federados.

A principal inovação imposta pela lei é o entendimento dos consórcios públicos como instrumento para gestão cooperada entre entes federados Estaduais e a União, e não só entre Municípios, como era a visão tradicional. A possibilidade de integração da União Federal com os Estados e o Distrito Federal, indubitavelmente, abrirá um caminho de desenvolvimento sustentável para o Brasil.

O citado projeto de lei dos consórcios públicos ainda trouxe a contribuição dos pareceres de Dalmo de Abreu Dallari (2005, p. 1) e Marçal Justen Filho (2005, p.1).

Dallari (2005, p. 27), em seu parecer, manifestou-se sobre a dificuldade que existia pela falta de personalidade jurídica dos convênios e consórcios administrativos. Afirma que a falta de personalidade jurídica do órgão executor e diretor do consórcio foi questão fundamental para o insucesso desses acordos, pois, para a concretização e atendimento de suas finalidades, ficavam sem possibilidade de exercer direitos e contrair obrigações em nome próprio.

Nesse sentido, Filho (2005, p 7), comenta sobre o mesmo projeto de lei, ressaltando que:

A existência de uma federação significa o reconhecimento de interesses comuns indissociáveis. A autonomia de cada ente federativo conduz à afirmação de interesses próprios insuprimíveis. Logo se vê que toda organização federativa envolve um complexo problema de composição e harmonização de interesses nacionais e locais.

Assim, Filho (2005, p. 9) reconhece que “há inúmeros interesses comuns quanto aos quais é impossível determinar o limite da titularidade, inclusive por questões geográficas”. Para solucionar essas questões, Filho (2005, p. 9) enfatiza

que “o que pode identificar, no entanto, é a necessidade da institucionalização da atuação conjunta e coordenada, de modo a produzir soluções dotadas de maior estabilidade”.

Nesse aspecto, verifica-se que a operacionalização do programa de cooperação federativa através do Departamento da Força Nacional de Segurança Pública, apesar de receber severas críticas no campo jurídico e resistências no campo político, apresenta-se como um dos marcos de sucesso dessa integração. A proposição do consórcio público caracteriza-se como a institucionalização, na seara específica e complexa da segurança pública, dessa integração no campo de suporte logístico e administrativo.

Ressalte-se ainda que a proposição do consórcio público constitui-se numa medida facultativa, onde cada ente terá a faculdade e a liberdade de associar-se, uma vez que, nas palavras de Filho (2005, p. 10):

A estrutura federativa do Estado não pode importar a vedação à integração e à associação entre os entes federados, ainda (especialmente) quando tal se traduza no surgimento de organizações administrativas dotadas de autonomia subjetiva. A cooperação entre os entes federados é indispensável para a ampliação da legitimidade democrática e para a afirmação da eficiência da atividade administrativa do Estado brasileiro.

A base de institucionalização do consórcio público não é nova no Brasil, nem no exterior, necessitando apenas do início de sua operacionalização por meio de alguma atividade estatal, como se propõe para a Aviação de Segurança Pública, com suas particularidades e requisitos específicos, de forma a gerar uma excelente medida de pioneirismo sustentável na integração das atividades.

Tal premissa pode ser verificada no estudo de direito comparado realizado por Filho (2005, p.18), ressaltando que:

[...] tendências similares podem ser identificadas nos demais países continentais europeus. Assim, na Itália, as comunas e as províncias podem constituir, ainda, um Consórcio para a gestão associada de um ou mais serviços. Trata-se de uma estrutura organizativa e autônoma, que tem a sua própria personalidade jurídica para desenvolver, de modo associado, um ou mais serviços, enquanto na titularidade dos entes locais particulares restam as funções administrativas.

Verifica-se ainda, que a constituição de consórcios públicos é relativamente escassa no âmbito dos Estados e, muito menos utilizada no âmbito da União, embora a medida legal provocada pelo próprio poder executivo federal visasse justamente essa integração, já que a associação entre municípios já era uma realidade constitucional desde 1937.

Continuando com os ensinamentos de Filho (2005, p.20), o autor enfatiza que não é possível afirmar que a utilização da expressão consórcio, no texto constitucional, imponha a adoção de um modelo de direito privado, pois foi dada a ele a qualificação constitucional de “público”. A Constituição previu a criação de consórcios públicos, o que importa no afastamento do regime próprio e peculiar da Lei das Sociedades Anônimas.

Logo, verifica-se a compatibilidade de estabelecer-se uma associação de natureza autárquica, vinculada à SENASP (Ministério da Justiça), com a estruturação e suporte providos por esse órgão de vinculação, mas com a devida autonomia administrativa e financeira para realização de suas atividades-fim.

A integração associativa também necessita de uma personificação para representação dos interesses comuns dos consorciados, de forma a configurar como pólo contratante e contratado nas relações necessárias a efetivação das missões conferidas ao consórcio.

Nesse ponto, Filho (2005, p. 20) ressalta que “a criação de um consórcio entre pessoas administrativas, destituído de personalidade jurídica própria, seria uma inutilidade”. Assim, um consórcio público despersonalificado corresponderia a uma associação temporária entre pessoas estatais, onde a execução e contratação de determinado projeto, ocorreria em nome dos consorciados.

Ora, o que se busca com o consórcio é justamente o inverso, que seja provida melhor estabilidade das relações integrativas e cooperativas com a devida economia em escala, em face de sua concentração em uma única pessoa jurídica e a consequente distribuição dos custos por contrato de rateio.

Importante salientar, conforme alerta Filho (2005, p. 20-21), que a constituição de pessoa jurídica própria é a principal diferenciação entre o consórcio público e a figura do convênio, ou seja:

O convênio consiste numa contratação administrativa, em que os diversos partícipes se comprometem a conjugar recursos e esforços para o desempenho de alguma atividade de interesse comum. A característica do convênio é produzir efeitos basicamente internos: o convênio permite a transferência de recursos financeiros e humanos e de bens de um ente estatal para outro. No entanto, o convênio não gera diretamente efeitos externos, na medida em que, perante terceiros, os direitos e obrigações são assumidos em nome próprio por um dentre os entes convenentes. Assim, o descumprimento dos termos de um convênio não gera direito para um terceiro prejudicado pretender a responsabilização direta do inadimplente. E tal se passa porque o terceiro travou relação jurídica com uma determinada e específica pessoa jurídica – não com o convênio.

Assim, do ponto de vista do Direito Administrativo, não é possível identificar diferenças entre um convênio e um consórcio público sem personalidade jurídica. Nesse sentido, se a própria regra constitucional conferiu ao consórcio público uma figura própria e diferenciada, perderia sua utilidade se não houvesse personificação de sua figura.

Logo, o que se pretende é a constituição própria do elo de integração e cooperação federativa, representada pelo consórcio público, onde, conforme previsão do Art. 241 da CF/88, Filho (2005, p. 21) prossegue com a seguinte análise:

Ora, a alusão às duas figuras significa a ausência de identificação entre elas. Se a vontade constitucional fosse negar ao consórcio público a personalidade jurídica, o resultado seria uma modalidade de convênio. Logo, bastaria a Constituição ter-se referido a convênio de cooperação. Ou seja, a própria Constituição diferenciou convênios e consórcios. E o único aspecto que pode conduzir à diferenciação entre ambas as figuras reside na atribuição de personalidade jurídica autônoma ao consórcio público. Qualquer outra solução conduz a que o consórcio público seria uma modalidade de convênio. Portanto, se a Constituição diferenciou ambas as figuras, o intérprete não pode ignorar a vontade constitucional. Cabe-lhe respeitar a vontade constitucional.

Sobre a constituição do consórcio público, Filho (2005, p. 22-23, 25) concluiu que, caso o consórcio público não possa ter personalidade jurídica autônoma, a redação constitucional torna-se sem utilidade. O consórcio público é uma figura muito mais próxima à autarquia do que às demais entidades integrantes da Administração indireta, conforme esquema clássico apresentado pelo Decreto-Lei nº 200 de 25 de fevereiro de 1967.

Pode-se dizer até que o consórcio público configura-se como uma modalidade especial de autarquia, onde o ponto diferencial entre eles é a vinculação instrumental do consórcio público com diversos entes federados. Assim, essa vinculação pressupõe um acordo de vontades entre eles. Portanto, não é uma pura solução organizatória interna para promover o cumprimento de determinados encargos do ente federado.

O consórcio público personificado será responsável, de modo permanente e contínuo, pela execução de tarefas de competência própria dos entes federados e será o meio para a conjugação de esforços entre eles. É uma via para realização racional de interesses comuns. Assim, não é correto afirmar que uma solução dessa ordem resulte, de modo automático, em infração ao sistema federativo adotado pelo Estado brasileiro.

Nesse sentido, o consórcio público permite que os diversos entes estatais participem do processo decisório pertinente à gestão do seu interesse comum, pois, ele produz a conjugação de competências, atuações e interesses de entes federados diversos.

Embora fomente e enfatize a formação de consórcios públicos pelos Municípios, a União não se faz presente na estruturação da maioria das associações públicas. A formação do consórcio público na área de segurança pública é uma oportunidade interessante para estabelecer o diferencial de execução de suporte às políticas públicas numa área que se apresenta como um dos fatores mais críticos de demanda da sociedade nos tempos atuais.

A institucionalização do consórcio público poderá agregar os esforços estatais para a segurança pública, mantendo a autonomia de cada consorciado com a possibilidade de auferir as vantagens da associação.

Autonomia não significa, contudo, incomunicabilidade entre os entes federados, que, ao revés, têm o compromisso institucional de reunirem esforços para a consecução dos objetivos sociais que extravasam os limites formais de cada ente estatal individualmente considerado.

À guisa de exemplo, demandas associadas à diversidade cultural, ambiental, climática, social e estrutural do país, não ficam aprisionadas nos limites territoriais de cada ente da Federação, razão pela qual carecem de enfrentamento conjunto por parte das entidades por elas envolvidas.

A criação de consórcios trilha um roteiro inventivo próprio, que prevê a concepção das regras que entrelaçam, obrigam e impelem a gestão associada de serviços públicos, mediante a formalização de instrumentos capazes de armazenar os direitos e deveres que competem a cada ente federado que concorrer para a formação do ente consorcial.

Isso porque, o comando coletivo do consórcio, realizado mediante assembléia geral própria e típica das associações, que acondiciona o poder decisório num espaço reservado aos líderes do Poder Executivo de cada ente da Federação, impede que a vontade política isolada de um representante, recém-empossado, após pleito eleitoral, sobreponha-se aos direitos dos contratados.

Além do mais, vê-se que, muito mais do que constituir-se num excelente mecanismo de racionalização de recursos financeiros e humanos, o consórcio apresenta-se também como eficaz instrumento de combate ao abuso do poder

econômico, que muitas vezes impede o Poder Público de efetivar suas políticas públicas na área de segurança pública e cumprir com seu dever constitucional.

Nesse sentido, atendendo às necessidades individuais dos entes consorciados, convertidas numa demanda única, o consórcio viabiliza o acesso mais equânime e justo aos serviços pretendidos, coadunando, dessa maneira, com os princípios da economicidade e eficiência, orientadoras da Administração Pública.

### 3.3 Medidas de integração das operações aéreas de segurança pública e sua atuação cooperativa

Visto no campo jurídico a possibilidade cooperativa entre os entes federados, no campo prático, a Aviação de Segurança Pública vem desempenhando no Brasil papel fundamental no desenvolvimento de políticas públicas de segurança, quer nas ações conjuntas humanitárias, quer na preservação da ordem pública.

Com mais de três décadas de existência, a Aviação de Segurança Pública e de Defesa Civil no Brasil engloba órgãos da administração pública federal, estadual e do Distrito Federal, como a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícias Militares e Polícias Civis, além dos Corpos de Bombeiros Militares. Já são mais de 200 aeronaves, entre helicópteros e aviões, realizando, diuturnamente, diversas modalidades de operação, do policiamento ao resgate aeromédico. Salienta-se que muitas dessas ações são realizadas de forma conjunta.

Atualmente, a maior frota de Aviação de Segurança Pública encontra-se localizada no Distrito Federal, com 37 aeronaves. No Estado de São Paulo existem 33 aeronaves e no Estado de Minas Gerais existem 17. Nesse escopo, os órgãos possuem em suas estruturas as Organizações de Aviação de Segurança Pública (OASP), denominadas de diversas maneiras. São chamados de Centros Integrados de Operações Aéreas, Grupamentos Aéreos, Grupos Táticos Aéreos, Batalhões de Aviação, Grupamentos de Aviação Operacional, Batalhões de Operações Aéreas, Divisão de Operações Aéreas, etc, sendo que a maioria opera de forma integrada.

Mesmo com a atual dimensão da frota e com a diversidade das OASP, frente a tantas demandas existentes, é preciso entender alguns problemas enfrentados e que refletem diretamente nas suas operacionalidades. Entre eles

existe a precária segurança jurídica nas atividades realizadas pelos órgãos de segurança pública

Desde cedo, ficou clara a necessidade de organizar e integrar a Aviação de Segurança Pública dentro de um contexto nacional. Assim, diversos esforços foram feitos, como a realização do 1º Encontro de Aviação Policial do Mercosul, em novembro de 1998, na cidade de Porto Alegre/RS e do 1º Fórum Internacional de Operadores de Helicópteros em Segurança Pública e Defesa Civil, em novembro de 2001, na cidade de São Paulo/SP.

Nessa época, discutia-se muito a importância das aeronaves na segurança pública e buscavam-se referências em outros países, como os Estados Unidos da América, para corroborar e justificar a importância do helicóptero no policiamento e no resgate aeromédico.

Ainda hoje, alguns estados estão na fase de convencimento das autoridades governamentais, porém, outros, avançaram e atualmente discutem assuntos voltados à gestão, à desconcentração de suas operações, aumento da frota com aeronaves bimotoras e uso de óculos de visão noturna. Isso demonstra uma dessimetria entre as OASP.

Apesar desses esforços para mostrar a importância do vetor aéreo na segurança pública, bem como a criação de conceitos de padronização e integração nas operações, foi através da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASA)<sup>29</sup>, órgão do Ministério da Justiça<sup>30</sup>, criada em 1997, que muitas ações nesse sentido começaram a ser executadas.

Assim, em 2004, diante das competências atribuídas à SENASP, foi dada a partida para a uniformização e integração do serviço de Aviação de Segurança Pública no Brasil, sendo lançado o Programa da Aviação de Segurança Pública (PAvSegP).

Esse processo pode ser dividido em três etapas. A primeira aconteceu de 2004 a 2007, culminando com os Jogos Panamericanos do Rio de Janeiro. A segunda deu-se logo após os jogos, em 2008, com a ativação da Comissão de Aviação de Segurança Pública (CAvSeg) e do Conselho Nacional de Aviação de

<sup>29</sup> Art. 12 do Anexo I do Decreto N° 6.061 de 15 de março de 2007, que aprova a estrutura regimental do Ministério da Justiça. Brasil.

<sup>30</sup> Art. 27 da Lei N° 10.683 de 28 de maio de 2003 que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. Brasil.

Segurança Pública (CONAV). No final de 2011, como a extinção do CONAV, por ato do Ministério da Justiça, surgiu a terceira fase, com a criação do Grupo de Trabalho de Aviação em Segurança Pública.

Apesar dessa aparente instabilidade na gestão, a sensibilização política, voltada para a importância da atividade aérea e o consequente investimento financeiro federal no setor, aliado ao empenho de profissionais abnegados, foram fundamentais para a universalização da atividade aérea de segurança pública e defesa civil na maioria dos estados brasileiros. Para entender como foi o crescimento experimentado, desde 2004, foram criadas mais de vinte OASP, praticamente dobrando o número de organizações existentes.

Quanto aos investimentos, de 2004 a 2011, foram repassados, pela SENASP, cerca de R\$ 189 milhões em recursos federais aos Estados. No período que compreende à primeira fase foram investidos cerca de R\$ 41 milhões, principalmente na aquisição de aeronaves para os Jogos Panamericanos<sup>31</sup>.

Entre os anos de 2008 e 2011, aconteceu o maior investimento federal na Aviação de Segurança Pública. Foram cerca de R\$ 148 milhões em novos meios aéreos e algo em torno de R\$ 4,4 milhões em capacitação, treinamento e fomento com a realização de quatro fóruns nacionais. Isso resultou, de 2004 a 2011, na compra de 32 aeronaves.

Nesse período também foi criado o Dia Nacional da Aviação de Segurança Pública<sup>32</sup>, em 29 de junho, dia em que se comemora São Pedro, padroeiro do Estado do Rio Grande do Sul. Foi instituída ainda a Medalha do Mérito da Aviação de Segurança Pública “Major Ibes Carlos Pacheco”<sup>33</sup>, oficial da Brigada Militar do Estado do Rio Grande do Sul, patrono do Centro de Formação Aeropolicial (CFAer), e regulamentada a Canção da Aviação de Segurança Pública, com letra do coronel RR da Brigada Militar José Hilário Ayalla Retamozzo.

<sup>31</sup> SENISSE, Kleber Roberto De Lima. Tenente Coronel da Brigada Militar. Coordenador Aviação SENASP - Jogos Pan Americanos. **Informativo Fundação Brigada Militar**, agosto de 2008, p. 3. Disponível em <http://fundacaobm.org.br/2011/>. Acesso em: 20 jan. 2013.

<sup>32</sup> Decreto de 20 de junho de 2007, publicado no DOU nº 118 de 21 de junho de 2007. Brasil.

<sup>33</sup> Decreto N° 6.130, de 20 de junho de 2007. Brasil.

No final de 2011, o Conselho Gestor do Fundo Nacional de Segurança Pública (CGFNSP)<sup>34</sup> aprovou investimentos para a Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal e para o Departamento da Força Nacional de Segurança Pública.

Esses investimentos foram destinados para aquisições de aeronaves, treinamento e capacitação de tripulações, contratação de seguro aeronáutico, manutenção e compra de combustível, num valor total superior a R\$ 92 milhões. Desses, R\$ 23 milhões foram destinados à Polícia Rodoviária Federal; R\$ 38 milhões à Polícia Federal; e R\$ 31 milhões ao Departamento da Força Nacional de Segurança Pública.

Com essa nova realidade de expansão, com vários Estados iniciando suas operações aéreas e visando os grandes eventos que acontecerão no Brasil nos próximos anos, restam apenas três estados que ainda não contemplam OASP com alocação de aeronaves: Paraíba, Roraima e Amapá.

Mesmo tendo sido esse crescimento um grande avanço para a consolidação dessa aviação, no entanto, diversos processos importantes e presentes nos planejamentos iniciais ainda permanecem com futuro não tão cristalino, como, por exemplo, a adequação da legislação aeronáutica, formação e capacitação, processos de seleção, mobilização, cooperação, padronização administrativa e de procedimentos, desenvolvimento da consciência para a segurança operacional, etc.

No panorama de investimento federal e de mobilização administrativa e operacional, baseada no princípio da solidariedade federativa, a Comissão de Aviação de Segurança Pública organizou o 1º Fórum Nacional de Aviação de Segurança Pública, em Brasília (2008). Nesse fórum foi discutida a criação do Conselho Nacional de Aviação de Segurança Pública (CONAV), com representantes da União, dos Estados e do Distrito Federal, por meio de suas Polícias e seus Corpos de Bombeiros Militares. Posteriormente, aconteceram outros encontros, em Santa Catarina (2009), na Bahia (2010) e em Goiás (2011).

O CONAV favoreceu a integração entre as OASP, com a realização de fóruns e encontros para a difusão de conhecimento, tecnologia e vivências positivas. Houve a discussão acerca da estruturação de um sistema nacional para o setor, contando, inclusive, com a participação inédita de outros órgãos, como a Receita

<sup>34</sup> Ata da septuagésima quinta reunião ordinária do Conselho Gestor do Fundo Nacional de Segurança Pública. 17 ago. 2011. Brasil. Disponível em <<http://portal.mj.gov.br>>. Acesso em: 20 jan. 2013.

Federal, Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN/DF), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA) e Fundação Nacional do Índio (FUNAI). Contudo, essa iniciativa democrática não durou muito tempo.

Diversas frentes estratégicas foram abertas, sendo as mais importantes a nomeação de um integrante do CONAV (Maj PM Carlos Renato Lima da Silva da Polícia Militar da Bahia) para ser membro do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA) e o esforço para a elaboração e a aprovação de um Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) sobre a Aviação de Estado (Pública), com a designação, em 2010, de um membro (Maj PM Eduardo Alexandre Beni da Polícia Militar de São Paulo) junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Ainda nesse período, foram apresentados pela CAvSeg e pelo CONAV vários projetos, dentre eles, o Programa Nacional de Apoio ao Reaparelhamento e à Modernização das OASP (PRONAvSeg); o Projeto de Constituição de Consórcio Público Interfederativo de Segurança Pública (CISP); o Plano Nacional de Mobilização de Aeronaves (PLANAMA), para a COPA de 2014; o Projeto Preliminar de Aviação de Segurança Pública COPA 2014; e o Projeto de Apoio Aéreo Especializado da Força Nacional de Segurança Pública ao Policiamento Especializado de Fronteira (PEFRON). Entretanto, em 2011, o CONAV foi extinto e montou-se um grupo de trabalho com o objetivo de analisar todos os atos praticados até então. Alinhado com essa ação, estabeleceu-se o debate sobre a criação de novo órgão colegiado, integrante da estrutura do Ministério da Justiça, para tratar do tema.

Na prática, foi a recriação daquele conselho, entretanto, sem o mesma representatividade. Como consequência direta da extinção do CONAV, o 5º Fórum Nacional de Aviação de Segurança Pública, programado para 16 a 20 de novembro de 2011, em São Luiz, Maranhão, foi cancelado. Dessa forma, o CONAV deixou de ser membro do CNPAA e foram paralisadas as ações iniciadas pelo CONAV junto à ANAC. Entretanto, por possuir interesse direto no assunto, a ANAC prosseguiu com os trabalhos para a publicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil N° 90 (RBAC N° 90) sobre a Aviação de Estado (Pública).

Importante salientar que essa proposta de regulamento específico para a segurança pública não foi o pioneiro, pois ao logo dos anos, todos os regulamentos publicados tiveram participação efetiva de integrantes da Aviação de Segurança

Pública. Entretanto, essa nova proposta é mais abrangente, pois deixa de ser uma subparte<sup>35</sup> para ser um regulamento próprio e, consequentemente, um marco legal para a atividade.

Essa proposta incluiu todas as operações aéreas especiais realizadas pela administração pública, definidas pela lei como serviço do Poder Público, integrando os regulamentos já publicados pela ANAC, criando um novo sistema.

Esse trabalho durou nove meses e houve uma participação efetiva dos membros do CONAV, ANAC, Receita Federal, DETRAN/DF, FUNAI, policiais e bombeiros militares de todos os estados que, individualmente, ofereceram suas contribuições. A proposta desse regulamento (Apêndice A) foi apresentada à SENASP e à ANAC no final de 2011 e está em fase de análise para iniciar as discussões em audiência pública e sua consequente publicação.

Sobre o tema coordenação das ações integradas da Aviação de Segurança Pública, o parágrafo 90.49 dessa proposta (RBAC Nº 90), de forma inovadora, criou regras com o objetivo de mitigar possíveis problemas operacionais e organizacionais, conforme segue:

**90.49 – OPERAÇÃO EM ÁREA DE DESASTRE, EMERGÊNCIA, CALAMIDADE PÚBLICA OU DE INTERESSE DA SEGURANÇA PÚBLICA.**

(a) Quando um NOTAM tiver sido emitido face à ocorrência de incidente ou eventos na superfície, designando restrições temporárias de voo, as aeronaves a serviço do Poder Público poderão operar dentro da área designada, desde que estejam participando de atividades de assistência, transporte, socorro, etc., relacionadas à operação, incidente, calamidade ou emergência.

(b) As aeronaves em operações aéreas especiais poderão adentrar espaços aéreos condicionados, em caráter excepcional, desde que exista aquiescência do órgão ATS/ATC e do responsável pelo respectivo espaço aéreo condicionado, ficando a cargo do piloto em comando a avaliação dos riscos atrelados ao sobrevoo desses espaços aéreos.

(c) Nas operações aéreas especiais de segurança pública, após coordenação entre os órgãos envolvidos, deverá ser designado um gestor responsável pela operação aérea, nas seguintes situações;

(1) Em eventos nacionais ou internacionais em que haja atuação integrada entre os órgãos a serviço do poder público, sobretudo os alusivos à Segurança Pública, e

(2) Ações de Defesa Civil, nas situações de emergência ou estado de calamidade pública, provocados por desastres.

(d) Nas operações aéreas especiais de segurança pública, o gestor responsável, designado conforme o parágrafo 90.49, (c) deste regulamento, deverá:

(1) pertencer, preferencialmente, ao órgão de segurança pública que possui a atribuição ou competência territorial sobre a operação, e

(2) confeccionar plano de ação, estabelecendo regras relacionadas à:

(i) segurança operacional;

<sup>35</sup> Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) Nº 91, Subparte K. Operações Aéreas de Segurança Pública e/ou de Defesa Civil. Abr/2003. ANAC. Brasil.

- (ii) prioridades de atendimentos;
- (iii) utilização e emprego das aeronaves;
- (iv) realização de briefing e debriefing com as tripulações
- (v) delimitações das áreas de pouso eventual para as aeronaves envolvidas na operação;
- (vi) coordenação entre as aeronaves, e
- (vii) outros procedimentos necessários para o desenvolvimento da operação com segurança.

Partindo agora para o campo da formação das OASP recém-criadas, a SENASP teve e tem um papel fundamental na mobilização de efetivo, para prover a capacidade inicial de operação e os necessários intercâmbios. É uma atitude focada principalmente no aspecto de formação e capacitação aeronáutica.

Nesse sentido, não houve preocupação com a estruturação de um modelo sólido, capaz de prover a criação e, em seguida, o ensinamento de uma doutrina única de operação e, notadamente, de gestão administrativa, baseada nas melhores práticas das OASP já estruturadas e consolidadas.

Diante disso, ainda é possível encontrar OASP com dificuldades para manter sua operação com uma disponibilidade constante, em decorrência de questões como, contratos de manutenção, seguro aeronáutico, aquisição de combustível, formação e qualificação de pessoal técnico, hangaragem, entre outras.

Um foco ainda sensível são as operações. Se há modos integrados, conjuntos, compartilhados, independentes e até concorrentes, é preciso uma visão racional e discutida sobre modelos ideais do ponto de vista de gestão e de custo-benefício para a sociedade e para o contribuinte.

Mesmo sem analisar o aspecto legal da competência, questões como a concentração de diversas OASP em uma determinada região geográfica, ante a carência completa em outras, devem ser colocadas em debate. Novos modelos de operações multifunção, redistribuições de bases operacionais, criação de órgãos reguladores para o despacho de aeronaves e uma maior integração na gestão da disponibilidade das aeronaves devem ser fomentados para que haja uma maior racionalidade na prestação do serviço público com aeronaves.

Um caso que chama a atenção é o que o governo inglês está realizado com o Projeto de Serviço Nacional de Aviação Policial (*National Police Air Service - NPAS*). Apesar das resistências ao seu formato, os planos para o NPAS representam uma mudança radical na maneira como as forças policiais britânicas fornecem apoio aéreo. Ao invés de cada uma ter seu próprio helicóptero patrulhando

a sua região, o novo serviço nacional será responsável por toda a Inglaterra e País de Gales e terá seu comando centralizado.

Diante disso, a demanda de operações conjuntas em missões de defesa civil, como ocorrido em Santa Catarina (2008 e 2011) e no Rio de Janeiro (2011), reforça a ideia de integração e padronização entre as OASP. Não é mais aceitável que uma mobilização de recursos e aeronaves para atender uma grande emergência, em qualquer lugar do País, exija um esforço maior do que abrir uma pasta e executar um plano de ação, que deve incluir também as Forças Armadas.

No aspecto da segurança operacional (segurança de voo), o apoio é feito com base na doutrina e experiência da aviação militar e civil que, longe de serem supérfluas, pecam por estarem distantes das especificidades inerentes às atividades das OASP, onde são exigidos os requisitos de ambas, por isso, possui característica única, qual seja: a missão deve ser cumprida, desde que garanta a integridade das pessoas e patrimônio no solo, da tripulação e da aeronave.

Ainda assim, a segurança operacional na Aviação de Segurança Pública atua de modo predominantemente reativo aos acontecimentos. Por diversos anos, os índices de acidentes na aviação de asas rotativas no Brasil foram elevados por força dos acidentes envolvendo aeronaves das OASP. Por conta da consequente e exorbitante elevação do seguro aeronáutico, houve uma reação por parte das OASP com as maiores frotas, para que as seguradoras criassesem critérios mais rígidos para segurar aeronaves, objetivando a redução de seus custos.

A implantação desses novos critérios, por parte das seguradoras, acabou de maneira indireta padronizando uma série de exigências nas diversas OASP, como o mínimo de 500 horas de voo para o comandante de aeronave e a obrigatoriedade de “Procedimentos Operacionais Padrão” (POP). Em 2013, por exemplo, o seguro para as 29 aeronaves da Polícia Militar do Estado de São Paulo ultrapassou os R\$ 7,6 milhões. Isso ocorre porque o seguro trabalha com três elementos essenciais: o risco, a mutualidade e a boa fé. Essa avaliação é feita considerando os aspectos nacionais e não só os regionais. Daí, a importância da segurança operacional ser tratada de forma global.

Ressente-se da falta de iniciativas contundentes e maturidade institucional para organizar, evoluir e difundir toda a bagagem e experiência colhidas nesses 30 anos de atividades, que se encontram espalhadas e fragmentadas por todas as OASP.

Como complicador, desde 2007, a ANAC deixou de considerar, em suas estatísticas, os acidentes aeronáuticos envolvendo operações de segurança pública e defesa civil. Existem informações computadas pelo CENIPA, mas apenas envolvendo helicópteros, não se tendo uma informação precisa sobre os acidentes com aviões, o que implica se ter um órgão central para controle e acompanhamento desses sinistros.

Como progresso, ressalta-se a ativação do IHST (*International Helicopter Safety Team*)<sup>36</sup> com a implantação de metas e posturas agressivas, visando a redução dos índices de acidentes com helicópteros em 80% até 2016. A iniciativa foi apoiada pelos maiores fabricantes e operadores no mundo, bem como pelo Brasil, através da ANAC, do CENIPA, Marinha (SIPAAerM) e diversos prestadores de serviço offshore. Vários operadores estrangeiros como a *Maryland State Police*, o *Los Angeles County Fire Department* e o *Calgary Police Service* já firmaram um compromisso com aquele objetivo. Em relação às OASP brasileiras, isso parece ser de completo desconhecimento da maioria delas, tamanha a inércia.

### 3.3.1 O uso de novas tecnologias como fator de integração entre as OASP

Se surgem demandas por situações passadas, o panorama futuro não deixa a desejar. Novas tecnologias, embarcadas ou não, prometem grandes desafios. Equipamentos como sensores de imageamento térmico, transmissão ao vivo de imagens e uso de óculos de visão noturna já estão impondo uma revolução na forma de atuação das aeronaves das OASP. Diante disso, algumas OASP terão que procurar a mesma solução para igual problema, correndo o risco de incorrer em dificuldades semelhantes já enfrentadas por outras, mais antigas, além de, na maioria das vezes, ser apenas um desperdício de energia.

Grandes experiências e conhecimentos já estão sendo obtidos na utilização de sensores de imageamento térmico e sistemas de transmissão de dados para

---

<sup>36</sup> International Helicopter Safety Team. Missão: Com o objetivo final de melhorar significativamente a segurança do helicóptero, criar parcerias com qualquer outra região do mundo que opera um número significativo de helicópteros, que possuem um conjunto credível de relatórios de acidentes, que está disposto a participar do processo de identificação IHST, melhoria da segurança estratégica e que vai seguir com entusiasmo, através da implementação destas estratégias. Disponível em <<http://www.ihst.org/>>. Acesso em: 7 jan. 2013.

centros de comando e controle. Sucessos de operações reais com aeronaves da segurança pública demonstram a valia da capacidade de proporcionar imagens ao vivo de acontecimentos sensíveis às autoridades com poder decisório. Desse modo, é notória a obrigatoriedade de tais sistemas nas OASP, o que, certamente, vai exigir muito preparo dos operadores.

Outra tecnologia embarcada de operação sensível são os óculos de visão noturna (OVN). A aviação militar emprega esses equipamentos há muito tempo. Na Aviação de Segurança Pública, somente o Grupo Tático Aéreo de Sergipe e o Grupamento Aeromóvel da Polícia Militar do Rio de Janeiro avançaram nesse campo.

Enquanto ainda é inovação no Brasil, os OVN são comuns nos Estados Unidos da América e na Europa. As OASP estadunidenses possuem mais de 10 anos de experiência em sua utilização e, lá, faz parte de recomendações do *National Transportation Safety Board (NTSB)* e da *Federal Aviation Agency (FAA)* exigir o seu uso pelos operadores públicos.

Apesar das características de operações serem diferentes, aquela recomendação, baseada em acidentes, e a divulgação das primeiras experiências de um operador brasileiro com sistemas de imagens de visão noturna, irá chamar a atenção para o equipamento e suas vantagens para a segurança e desempenho. A ANAC ainda não dispõe de normas sobre OVN, muito embora já esteja previsto na proposta do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil N° 90 sobre Aviação de Estado (Pública).

Da mesma forma, o uso de veículos aéreos não tripulados (VANTs) em segurança pública e defesa civil, pede muito debate. As suas autonomias e custos, combinados com o desenvolvimento e portabilidade de sensores, fazem desses vetores grandes aliados em inúmeras ocasiões.

A aquisição e início de operações com VANTs pela Polícia Federal e pela Polícia Militar do Pará não suprimiram as dúvidas e paradigmas existentes como, por exemplo, quem irá gerir e operar o sistema de voo? Será possível um VANT compartilhar o espaço aéreo com outras aeronaves tripuladas? Um VANT pode sobrevoar uma região habitada? O VANT irá substituir as aeronaves tripuladas das OASP? Enfim, uma miríade de incertezas que terão que ser resolvidas em breve.

Aliás, essas indagações remontam a algumas questões históricas, quais sejam: A polícia ou o bombeiro pode operar helicóptero? Será que o helicóptero tem

função na atividade de segurança pública e de defesa civil? Será que a polícia ou o bombeiro terá capacidade de operar helicópteros? Os pilotos terão capacidade para voar a baixa altura sobre áreas urbanas? Poderão pousar em vias públicas? Contra fatos, não há argumentos; as OASP são uma realidade.

## 4 Modelos de atuação cooperativa na Aviação de Segurança Pública

Os modelos de atuação cooperativa na Aviação de Segurança Pública, de acordo com os objetivos a que se destinam, podem ser divididos em três tipos:

- a) para a melhoria da eficiência do serviço público através da redução de custos operacionais;
- b) visando à atuação saturada em ações de defesa civil ou de segurança pública;
- c) atuando de forma integrada e conjunta para suprir deficiências operacionais das OASP.

Esse capítulo apresentará os três modelos. Sobre a atuação cooperativa pela busca da eficiência será apresentado o exemplo da polícia britânica. Para a atuação saturada em ações de defesa civil e de segurança pública serão apresentados os exemplos das operações de Santa Catarina (2008), Rio de Janeiro (2011) e Alagoas (2012). Sobre o modelo de atuação cooperativa para suprir deficiências operacionais das OASP serão apresentados os exemplos de termos de cooperação técnica entre Estados.

### 4.1 O Serviço Nacional de Aviação Policial Britânico - NPAS

O novo Serviço Nacional de Aviação Policial Britânico (National Police Air Service – NPAS)<sup>37</sup> foi lançado no dia 01 de outubro de 2012. O novo serviço irá fornecer apoio aéreo mais eficiente e acessível para 43 forças policiais territoriais em toda a Inglaterra e País de Gales, agregando maior valor ao custo de operação. O novo serviço é entregue no âmbito do Primeiro Acordo de Colaboração Nacional feito sob a Seção 22 da Lei de Polícia de 1996 entre os órgãos policiais da Inglaterra e do País de Gales.

Após análise de estudo, iniciado em 2009, sobre o emprego de aeronaves policiais britânicas, a *Association of Chief Police Officers* (ACPO) e as autoridades

---

<sup>37</sup> National Police Air Service (NPAS). West Yorkshire Police. Disponível em <<http://www.westyorkshire.police.uk/npas>>. Acesso em: 8 jan. 2012.

policiais aprovaram a recomendação central para substituir o sistema de apoio aéreo anterior com um serviço nacional, regionalmente coordenado para apoio local.

Uma equipe da ACPO liderou um projeto, apoiado pela *National Policing Improvement Agency* (NPIA) e pelo Ministério do Interior, para desenvolver e entregar um plano de implementação para o serviço aéreo policial de âmbito nacional.

Em tempos de dificuldades financeiras, a NPAS demonstrou como o serviço aéreo policial pode ser proativo e avançar para uma forma de coordenação eficiente de atuação nacional. Através de um trabalho colaborativo e cooperativo foi possível apresentar um serviço que fornece uma capacidade eficiente de apoio aéreo e que maximiza a prestação de serviços públicos de primeira necessidade, com um custo menor do que os serviços adquiridos e gerenciados localmente.

Ficou definido pelas autoridades britânicas que a polícia de West Yorkshire exercerá a liderança da NPAS, a qual fornecerá um serviço nacional sem fronteiras, fazendo uso da aeronave mais próxima do chamado, melhorando o tempo resposta. As aeronaves estarão estrategicamente posicionadas e, em 20 minutos, irão fornecer um serviço aéreo para 98% da população da Inglaterra e País de Gales.

Foram selecionadas vinte e três bases operacionais distribuídas em locais estratégicos, com disponibilidade de despacho 24 horas por dia. Para isso, foi definida uma frota de 25 aeronaves que proverão essa capacidade operacional. O sistema ainda disporá de três aeronaves reservas que estarão disponíveis quando alguma aeronave estiver em manutenção programada, tudo a fim de realizar um melhor serviço com o mínimo de custos.

Será um serviço mais eficiente, equilibrando a necessidade de reduzir custos com a necessidade de assegurar um serviço policial mais ativo e presente, rapidamente destacável e que pode ser usado para combater o crime e proteger o público. O projeto prevê que, em comparação com os anos anteriores, quando todas as forças policiais se juntarem à NPAS, haverá uma economia de cerca de £15 milhões por ano. Atualmente, o custo anual do serviço de apoio aéreo está em torno de £70 milhões.

O planejamento dessa nova estrutura de apoio aéreo na Inglaterra e País de Gales foi discutido por cerca de três anos. A longo prazo, haverá uma maior economia em razão da melhoria da eficiência operacional e organizacional, principalmente porque terão uma frota otimizada (reduzindo custos de manutenção e

de treinamento). A NPAS foi implementada em uma abordagem regional, iniciada em outubro 2012, com término previsto em janeiro 2015.

Assim, um verdadeiro serviço nacional, sem fronteiras, irá garantir uma cobertura eficaz das áreas urbanas e rurais. A NPAS irá proporcionar o apoio da aeronave mais próxima do acontecimento e terá helicópteros de reserva disponíveis quando as aeronaves estiverem em manutenção, demonstrando que forças policiais trabalhando juntas podem reduzir seus custos.

O Serviço Nacional de Aviação Policial Britânico tem o potencial de oferecer melhor proteção pública a um custo menor. Desde a captura de criminosos até a garantia de segurança das multidões, helicópteros e outros meios de apoio aéreo são ferramentas essenciais na luta contra o crime, mas eles são caros e em algumas áreas utilizados com pouca freqüência. Este programa vai garantir que as forças policiais tenham a capacidade de recorrer ao apoio aéreo para proteger o público, enquanto compartilhando seus consideráveis custos.

#### 4.2 Operação de Defesa Civil realizada em Santa Catarina - 2008

Esta operação talvez tenha sido o marco operacional na atividade integrada da Aviação de Segurança Pública no Brasil. Tudo começou quando as fortes chuvas assolaram o Vale e Alto Vale do Itajaí, no Estado de Santa Catarina, em novembro de 2008, causando enchentes e inúmeros deslizamentos de terra, deixando milhares de pessoas desabrigadas e centenas de mortos.

Por conta da situação anormal em que se encontrava a área do município de Itajaí, através do Decreto N° 8.760 de 23 de novembro de 2008, foi declarado estado de calamidade pública, conforme segue:

[...] Art. 2º Confirma-se a mobilização do Sistema Nacional de Defesa Civil, no âmbito do Município, sob a coordenação da Comissão Municipal de Defesa Civil - COMDEC e autoriza-se o desencadeamento do Plano Emergencial de Resposta aos Desastres, após adaptado à situação real desse desastre.

Art. 3º Autoriza-se a convocação de voluntários, para reforçar as ações de resposta aos desastres, e a realização de campanhas de arrecadação de recursos, junto à comunidade, com o objetivo de facilitar as ações de assistência à população afetada pelo desastre.

Parágrafo Único - Essas atividades serão coordenadas pela Secretaria Executiva da COMDEC. [...]

O município de Blumenau, também atingido pelas enchentes, seguiu o mesmo procedimento e publicou o Decreto Nº 8.820, de 23 de novembro de 2008, caracterizando o desastre natural como calamidade pública e, consequentemente, mobilizando o Sistema Nacional de Defesa Civil (SINDEC)<sup>38</sup>.

Nessa operação, somente os helicópteros conseguiram atender as pessoas necessitadas, pois todos os acessos terrestres foram inviabilizados. No dia 23 de novembro de 2008, chegou a primeira aeronave no local. Era o helicóptero “Águia 01”, matrícula PT-HLL, da 2<sup>a</sup> Companhia de Aviação, com sede em Joinville, pertencente ao Batalhão de Aviação da Polícia Militar de Santa Catarina.

Durante quase dois dias essa equipe foi a única que realizou os atendimentos aos necessitados. Com a solicitação de apoio do governo de Santa Catarina e a mobilização nacional da Aviação de Segurança Pública e da Aviação Militar, as equipes, com suas aeronaves, foram chegando gradativamente.

Alessandro José Machado (2012, p. 10), comandante do primeiro helicóptero que chegou ao local, conta em seu livro detalhes dessa operação e descreve o sofrimento das pessoas desabrigadas, além das dificuldades enfrentadas na coordenação das aeronaves empregadas.

Essa operação inicia-se como uma ação rotineira de apoio a pessoas, vítimas de desastres naturais, e transforma-se numa grande operação de apoio humanitário. No início dos resgates, a equipe ainda conseguia anotar os nomes das pessoas resgatadas, mas com o aumento exponencial dos salvamentos passaram somente a contabilizar as quantidades de pessoas salvas.

No dia 25 de novembro começaram a chegar as aeronaves com suas tripulações de todos os estados da Federação, bem como das Forças Armadas, para o apoio nas missões de defesa civil. Com o objetivo de coordenar e otimizar as operações das aeronaves foi criada a Coordenadoria de Operações Aéreas.

O aeroporto de Navegantes foi o local escolhido para ser a base dessa Coordenadoria, iniciando então a denominada “Operação S.O.S Santa Catarina”. O Tenente Coronel PM Milton Kern Pinto, comandante, à época, do Batalhão de Aviação da Polícia Militar de Santa Catarina foi designado pelo Governador do Estado como responsável pela Coordenadoria. Assim, iniciaram-se conversações

---

<sup>38</sup> Decreto Nº 7.257, de 04 de agosto de 2010 que regulamenta. Brasil.

com diversos Estados da Federação, a fim de enviar tripulações especializadas e aeronaves para as ações humanitárias.

Detalhe interessante foi o fato de a Força Aérea Brasileira, apesar de também estar mobilizada no aeroporto de Navegantes e ocupar sala ao lado da Coordenadoria, optar por uma atuação independente, diferentemente da postura adotada pela Marinha do Brasil que integrou a Coordenadoria, conforme aponta Machado (2012, p. 77) em sua obra:

A Força Aérea também estava iniciando sua mobilização no aeroporto de Navegantes, com uma sala ao lado da nossa. Ao contrário da Marinha, postaram-se de forma independente em relação à Coordenadoria, apesar de serem emprenhados pela Seção de Operações montada pela Defesa Civil catarinense, naquele momento, representada pela Polícia Militar de Santa Catarina. Mas, apesar de não terem se mostrado favoráveis ao entrosamento, participaram, visivelmente a contragosto, do *briefing* de final de dia.

Da mesma forma, o Exército Brasileiro também enviou apoio de aeronaves, mas ficaram sediados no município de Blumenau, com coordenação própria e com pouca interação com as demais coordenações aéreas, exceto quando estavam em voo, pois utilizavam a mesma frequência aeronáutica para comunicação.

Assim, foram empregados nessa operação 09 helicópteros e 04 aviões das Forças Armadas. Além dessas aeronaves militares, foram utilizadas 17 aeronaves da segurança pública, conforme segue:

- a) 02 helicópteros e 02 aviões da Polícia Militar de Santa Catarina;
- b) 01 helicóptero da Polícia Civil de Santa Catarina;
- c) 01 helicóptero da Brigada Militar do Rio Grande do Sul (Guapo 09);
- d) 01 helicóptero do Governo do Paraná (Falcão 02);
- e) 02 helicópteros da Polícia Militar de São Paulo (Águias 06 e 11);
- f) 01 helicóptero da Polícia Civil de São Paulo (SAT 04);
- g) 01 helicóptero da Polícia Militar do Rio de Janeiro;
- h) 01 helicóptero da Polícia Militar de Minas Gerais (Pegasus 08);
- i) 01 helicóptero do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais (Arcanjo 01);
- j) 03 helicópteros da Polícia Rodoviária Federal;
- k) 01 helicóptero do IBAMA.

Nos primeiros dias de operação o “Águia 01” da Policia Militar de Santa Catarina havia resgatado 152 pessoas e uma vítima fatal e voado 14,3 horas. No total de missões realizadas nos dias 24 e 25 de novembro pelas aeronaves

engajadas, 539 pessoas foram resgatadas, cinco vítimas fatais foram transportadas, totalizando 71,2 horas voadas em 61 missões.

Como acontece em todas as operações de grande vulto, o assédio da imprensa é constante. Como as equipes que participavam das ações estavam envolvidas nas operações, esse apoio à imprensa não aconteceu a contento e a Força Aérea Brasileira passou então a fazer esse trabalho, como conta Machado (2012, p. 82) em tom de desabafo:

Com isso ficamos um pouco carentes de relações públicas, e a Força Aérea agarrou esse filão. Enquanto todas as nossas aeronaves estavam empenhadas em missões de misericórdia, resgates diversos e distribuição de alimentos, eles disponibilizavam um Oficial superior e sempre tinham um helicóptero para levar a imprensa, sendo na maioria das vezes a eles atribuídos os resgates que em diversos casos eram efetuados por nós.

Nesse sentido, importante lembrar a importância do trabalho da imprensa na divulgação dos fatos e acontecimentos, bem como a necessidade de, nas ações de coordenação, dispor de pessoal especializado para atender suas demandas. Entretanto, na medida em que a atividade da imprensa, apesar de no caso em questão, também possuir caráter social, ser uma atividade econômica, deve dispor de seus equipamentos e de seu pessoal. Embarcar a imprensa em uma aeronave pública pode ensejar, em tese, desvio de finalidade (poder) por parte dos responsáveis da coordenação da operação, pois podem estar praticando ato com finalidade diversa ao interesse público.

No dia 26 de novembro, além das aeronaves que já estavam em operação desde o dia 25, engajou-se na Coordenadoria, um helicóptero da Polícia Civil de São Paulo (SAT 04), um helicóptero da Polícia Militar do Rio de Janeiro e mais dois helicópteros da Polícia Rodoviária Federal. Nesse dia foram resgatas 98 pessoas, uma vítima fatal, num total de 65,9 horas voadas em 98 missões.

Detalhe importante quanto à segurança operacional, foi a emissão de NOTAM (*Notice to Airman*) impedindo o sobrevoo de aeronaves não engajadas na operação, abaixo de 1.500 pés, no complexo do Baú, Ilhota, Gaspar e Blumenau. O NOTAM também estipulou corredores visuais para os helicópteros, pois havia ocorrido um incidente de “quase colisão” entre duas aeronaves no complexo do Baú.

No dia 27 de novembro foram empregadas as mesmas aeronaves sob a coordenação da Coordenadoria de Operações Aéreas, contabilizando 95 pessoas resgatadas, duas vítimas fatais, num total de 92,2 horas voadas em 118 missões.

No dia 28 de novembro foram 136 pessoas resgatadas, duas vítimas fatais, num total de 82,1 horas voadas em 103 missões.

Os dias foram passando e, logicamente, com o emprego maciço das aeronaves, as pessoas foram sendo resgatadas e as vítimas fatais localizadas e transportadas. Além disso, ocorreram missões de transporte de mantimentos, remédios e de pessoal técnico da Defesa Civil e do IPT (Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo) para análise das áreas atingidas.

A desmobilização das aeronaves foi cogitada e a operação dos helicópteros encerrou-se em 08 de dezembro de 2008. Foi o último dia da “Operação S.O.S Santa Catarina”, entretanto, permaneceram na região as equipes de defesa civil das prefeituras dos municípios atingidos.

Ao final, as aeronaves da Coordenadoria de Operações Aéreas, totalizaram 610,8 horas voadas em 733 missões, que resultaram em 1.250 pessoas resgatadas, 11 vítimas fatais localizadas e transportadas, além, é claro, das toneladas de mantimentos, roupas e remédios transportados.

As equipes enviadas por São Paulo deslocaram-se para Santa Catarina no dia 25 de novembro de 2008 com os “Águias 06 e 11” e estavam sob o comando dos então: Cap PM Paulo Luiz Scachetti Junior e 1º Ten PM Giuliano Antônio da Silva. As duas equipes foram responsáveis por 157 missões, num total de 92,4 horas voadas, que resultou no resgate de 05 pessoas, retirada de 113 desabrigados de locais de risco, condução de 23 bombeiros, além do transporte de 5.840 cestas básicas, 1.320 litros de água, duas caixas de medicamentos e 250 kg de roupas.

Ao final da operação, o então Cap PM Paulo (2009, p. 10) elaborou relatório minucioso sobre o ocorrido e apontou questões relevantes sobre a coordenação das operações, principalmente sobre algumas dificuldades enfrentadas pelas tripulações do GRPAe da Polícia Militar de São Paulo:

[...] Diante da catástrofe e situação de emergência que se instalou o que merece ser destacado na área de Operações, foi a forma eficiente e organizada com que os Oficiais e Praças do Batalhão de Aviação da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina, liderados pelo Ten Cel PM KERN, conduziram os trabalhos de gerenciamento das informações, priorização das demandas, distribuição das missões e controle e coordenação, absorvendo de primeiro momento toda uma carga de trabalho envolvendo assuntos de defesa civil e de comunicação social, o que foi reduzido posteriormente com o advento do Comitê de gerenciamento de Crise, mediante orientação e consultoria do Ten Cel PM Lucas da Defesa Civil do Estado de Minas Gerais.

Nesse quesito em especial, apesar de não conhecermos a estrutura da Defesa Civil do Estado de Santa Catarina, sentimos a falta de um representante para auxiliar o Coordenador das atividades de aviação, que

agrupava uma Força Tarefa considerável para apoio, para assessoramento para a priorização das demandas, havendo sim um Oficial presente da Defesa Civil que era responsável pela coordenação dos trabalhos de triagem e preparação de materiais (roupas e calçados), bem como de víveres (cestas básicas, fardos de água, caixas de leite e remédios), trabalho esse que era desenvolvido em um dos hangares do aeroporto de Navegantes.

Ainda relativo a Operações a única observação a ser feita quanto à Organização ficou por conta de comunicação, pois quando partíamos para alguma missão só voltávamos a nos comunicar com a Coordenação no retorno, após o pouso em Navegantes, no entanto, durante a missão observávamos situações diversas que exigiam atuações, principalmente quanto a local de reunião de pessoas que precisavam ser retiradas, mas por não existir uma forma de contato direto as equipes não tinham condições de informar de pronto a Coordenação, acarretando por vezes certo atraso para o atendimento efetivo. Esse problema era sanado parcialmente, pois através da fonia aeronáutica, pela freqüência 123,45, as aeronaves transmitiam esses quadros e obtinham apoios ou a informação chegava de forma mais rápida à Coordenação por meio de uma equipe que estivesse mais próxima para pouso. Assim acreditamos que seja importante em operações dessa natureza que a Coordenação possua uma forma de contato com as equipes em vôo, como, por exemplo, rádios aeronáuticos portáteis, sendo possível assim manter escuta da freqüência 123,45 e acompanhar o andamento das missões, bem com estabelecer uma freqüência tática para tratar de assuntos ligados à operação.

Na questão logística cabe enaltecer a preocupação e agilidade com que a Coordenação administrou o evento, pois como foi citado anteriormente resolveram rapidamente nossos problemas de abastecimento, providenciaram alimentação e estadia para todas as tripulações e pessoal empregado, inclusive ao apoio da Defesa Civil do Estado de São Paulo, bem como quanto ao transporte das equipes para o início e término do serviço, sem demora e sem burocracia, demonstrando a todo instante interesse pelo bem estar de todos.

No aspecto Segurança Operacional (Voo), o Cap PM Paulo (2009, p. 11) apontou ainda a preocupação da Coordenação em se evitar um evento desastroso em meio às operações, o que tornaria trágica a situação que já era calamitosa. Assim, em todo o *debriefing* um Oficial de Segurança Operacional fazia considerações com o objetivo de elevar o nível de alerta de todas as tripulações, entretanto, algumas questões foram apontadas e merecem consideração e registro:

- Local desconhecido pelas tripulações, o que dificultava a navegação das equipes, principalmente nos primeiros dias, suprido com a presença de tripulantes do Batalhão de Aviação de SC;
- Muitas redes de alta tensão por toda a região que apresentava um relevo montanhoso, principalmente na região do Morro do Baú e de Benedito Novo, município adiante de Blumenau para onde realizamos algumas missões de transporte de mantimentos;
- Condições meteorológicas desfavoráveis quanto a teto e visibilidade, principalmente nos primeiros dias;
- Encerramento das operações cerca de 15 a 10 min antes do pôr-do-sol, com a finalidade de se evitar que as aeronaves voassem nesse ambiente que não era familiar, cheio de redes de alta tensão e por vezes com condições meteorológicas desfavoráveis em período noturno, cujo risco ficaria muito elevado;
- Aumento do movimento de aeronaves no aeroporto de Navegantes, que passou a controlar um tráfego de poucos e decolagens, bem como

balizamento no pátio, muito superior ao seu normal, contando com um bom contato e parceria com o pessoal da INFRAERO e da Torre, resultando em colaboração mútua para definições de locais de estacionamento, bem como de formas para ingresso e saída do circuito de tráfego, sendo este quesito responsável pela elaboração de alguns relatórios de perigo quanto a algumas aeronaves civis que pousavam e decolavam sobre aeronaves estacionadas no pátio; e

- Grande número de aeronaves operando na região do Vale do Itajaí, pois como a área crítica encontrava-se pela região do Morro do Baú e município de Ilhota, muitas aeronaves operavam ao mesmo tempo, inclusive da Força Aérea e do Exército, elevando o fluxo, gerando preocupação da Coordenação, que orientava para utilizarmos a freqüência livre de coordenação (123,45) para reportarmos posições e deslocamentos objetivando minimizar o risco de colisão, razão pela qual foi definindo uma área sobre a região do Morro do Baú em que o tráfego aéreo ficou restrito às aeronaves da Força Tarefa de segurança Pública e das Forças Armadas, divulgado através de NOTAM, estabelecendo-se e identificando-se pontos referenciais de notificação obrigatórios na região para melhorar a coordenação entre as aeronaves, além de definições de corredores para deslocamentos de ida e volta para Navegantes, utilizando a BR 470 e o Rio Itajaí como referências.

A organização dessa operação, por ter ocorrido em decorrência de catástrofe natural e, por isso, imprevisível, baseou-se, na maioria das vezes, na experiência e profissionalismo dos coordenadores e dos coordenados. É sabido que nessas situações essas circunstâncias são relevantes e necessárias, porém, a atividade aérea, especialmente a de segurança pública, necessita de planejamento acurado, impedindo que os riscos criados pela operação não agravem uma situação já, por si só, grave.

Importante lembrar que, além do apoio aéreo, houve o fundamental apoio terrestre com o uso da Força Nacional de Segurança Pública, de policiais e bombeiros militares de diversos estados da Federação, além do fundamental uso de cães para localização de pessoas e de grande efetivo, inclusive voluntário, de policiais e bombeiros militares do Estado de Santa Catarina.

Como reconhecimento dos trabalhos realizados pelas tripulações das aeronaves nas ações de busca e salvamento, durante a calamidade pública ocorrida no Vale do Itajaí, no Estado de Santa Catarina, em novembro de 2008, o Ministro Justiça, Tarso Genro, através da Portaria Nº 375, de 09 de fevereiro de 2010, outorgou aos participantes a “Medalha do Mérito da Aviação de Segurança Pública – Maj Ibes Carlos Pacheco”.

Salienta-se que, para o apoio realizado pelas aeronaves do Grupamento de Radiopatrulha Aérea da Polícia Militar de São Paulo, houve autorização governamental, entretanto, das pesquisas realizadas, não foi constatada edição de

decreto governamental sobre o assunto, como ocorreu, em 2011, para as operações de Defesa Civil realizadas no Estado do Rio de Janeiro<sup>39</sup>.

Importante lembrar, que semelhante a esse evento, no início do mês de setembro de 2011, enchentes atingiram municípios catarinenses, principalmente as regiões do Alto Vale e Vale do Itajaí a região de Itajaí, no Estado de Santa Catarina. Para o apoio, a SENASP novamente mobilizou aeronaves da Aviação de Segurança Pública, através do princípio de cooperação federativa.

A Polícia Militar do Estado de São Paulo enviou, em 11 de setembro de 2011, a pedido da SENASP e da Defesa Civil de Santa Catarina, sob o comando do Cap PM Jânio Akito Maebayashi, o helicóptero “Águia 08” do GRPAe para o apoio humanitário.

O “Águia 08” e a tripulação ficaram sediados, como em 2008, no Aeroporto de Navegantes e foram integradas nessa operação, quatro aeronaves do Estado de Santa Catarina, sendo duas da Polícia Militar (AS350 e AW119Ke), uma da Polícia Civil (AS350) e uma do Corpo de Bombeiros (AS350).

Permaneceram nesse local, além das aeronaves de Santa Catarina, um helicóptero da Polícia Militar do Estado de São Paulo (AS350), um helicóptero da Polícia Militar do Paraná (EC130), um helicóptero da Brigada Militar do Rio Grande do Sul (AS350) e um helicóptero da Polícia Rodoviária Federal (Bell407), totalizando oito aeronaves.

Nesse contexto, muito embora, como dito, a catástrofe natural possua caráter imprevisível, sabe-se também que as chuvas são sazonais e percebe-se que num lapso temporal de quatro anos novamente foi necessário o apoio integrado das aeronaves da segurança pública no Estado de Santa Catarina.

Essas ações demonstram a importância da cooperação federativa e da definição de regras sobre o emprego dos meios aéreos de segurança pública no território nacional, tanto em missões humanitárias, como em atividades de polícia ostensiva.

---

<sup>39</sup> Decreto N° 56.720 de 3 de fevereiro de 2011. São Paulo.

#### 4.3 Operação de Defesa Civil realizada no Rio de Janeiro - 2011

No dia 14 de janeiro de 2011 o Governo do Rio de Janeiro decretou estado de calamidade pública<sup>40</sup> nos municípios de Nova Friburgo, Teresópolis, Petrópolis, Bom Jardim, São José do Vale do Rio Preto, Sumidouro e Areal, região serrana do estado.

Os decretos foram publicados no diário oficial do Estado no dia 17 de janeiro de 2011, ratificando os decretos publicados pelos municípios. O objetivo da decisão foi dar maior agilidade na contratação de serviços, aquisição de materiais, execução de obras na região e, consequentemente, mobilização do Sistema Nacional de Defesa Civil (SINDEC).

Assim, além da mobilização de forças terrestres no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e das Forças Armadas, diversas OASP também foram mobilizadas para o auxílio à região serrana do Rio de Janeiro. Esse apoio envolveu a aviação das Polícias Militares, dos Corpos de Bombeiros Militares, das Polícias Civis, da Polícia Federal, da Polícia Rodoviária Federal, do Departamento da Força Nacional de Segurança Pública (DFNSP) e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA).

No tocante à mobilização das aeronaves da segurança pública de outros entes da Federação, foram engajadas à operação aeronaves da Polícia Militar de São Paulo e das Secretarias de Segurança Pública dos Estados do Maranhão e do Paraná.

A mobilização das aeronaves de segurança pública ocorreu sob a coordenação da SENASP (Ministério da Justiça), sendo que, as aeronaves e suas equipes ficaram sob o controle operacional e logístico de sua Assessoria Especial de Aviação Policial.

No dia 14 de janeiro de 2011 a SENASP encaminhou o Ofício N° 828/GAB-SENASP/MJ à Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo solicitando apoio de helicóptero na região serrana do Rio de Janeiro. O referido documento, para justificar a solicitação, utilizou o seguinte argumento:

---

<sup>40</sup> Decretos N° 42.796 (Nova Friburgo), 42.797 (Teresópolis), 42.801 (Petrópolis), 42.802 (Areal), 42.803 (Bom Jardim), 42.804 (Sumidouro) e 42.805 (São José do Vale do Rio Preto), todos de 14 de janeiro de 2011. Rio de Janeiro.

[...] Vale ressaltar que, nesse momento de dor, temos todos de ser solidários e apoiar com todos os meios necessários as vítimas desta terrível catástrofe, atendendo o princípio cooperativo que marca a relação entre os Estados da Federação e esta SENASP. [...]

Assim, o Estado de São Paulo autorizou o auxílio à Defesa Civil do Estado do Rio de Janeiro por meio do Decreto N° 56.720 de 3 de fevereiro de 2011, conforme segue:

Artigo 1º - Fica a Casa Militar do Gabinete do Governador, por intermédio da Coordenadoria Estadual de Defesa Civil, autorizada a adotar as providências cabíveis, a fim de promover o auxílio necessário à Defesa Civil dos Estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, nos seguintes segmentos:

I - fornecimento de remédios, colchões, itens de vestuário, materiais de limpeza e higiene pessoal e gêneros alimentícios à população vitimada pelas chuvas ocorridas nos últimos dias no Estado do Rio de Janeiro e de Minas Gerais;

II - coordenar o envio de pessoal técnico, bem como a interlocução entre as Secretarias de Estado, a fim de processar a ajuda necessária.

Artigo 2º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 17 de janeiro de 2011.

A chegada das aeronaves no local das operações, a fim de integrar as equipes que prestavam apoio humanitário aos moradores da região serrana do Rio de Janeiro, aconteceu paulatinamente, vindas de diversos estados e de órgãos da administração pública federal. O helicóptero “Nacional 01” do DFNSP, pertencente à SENASP, decolou no dia 13 de Janeiro de Brasília, Distrito Federal, com destino ao Rio de Janeiro.

A equipe do Grupamento Aeropolicial - Resgate Aéreo (GRAER), pertencente à Secretaria de Segurança Pública do Estado do Paraná, por determinação do governo do Estado, enviou no dia 15 de janeiro uma equipe e um helicóptero, modelo EC130B4. Nos dez dias em que a equipe ficou mobilizada, resgatou 18 pessoas, três corpos, localizou seis famílias isoladas, transportou 1,5 toneladas de alimentos, além de policiais, bombeiros militares e cães de busca para a realização dos serviços.

O Grupo Tático Aéreo (GTA), pertencente à Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão, também por determinação do governo do Estado, enviou no dia 16 de janeiro um helicóptero biturbina modelo EC145, com uma equipe formada por 11 pessoas, entre policiais e bombeiros especializados em resgate.

No dia 14 de janeiro de 2011, o Grupamento de Radiopatrulha Aérea da Polícia Militar de São Paulo recebeu determinação para apoiar a SENASP e foi destinado, inicialmente, o helicóptero “Águia 07”. A aeronave estava sob o comando

do Cap PM José Alexander de Albuquerque Freixo<sup>41</sup>. A equipe de São Paulo decolou na manhã do dia 15 de janeiro de 2011, com destino ao Aeroporto de Jacarepaguá, Rio de Janeiro.

Em Jacarepaguá, a equipe foi recepcionada pelo Cap BMERJ Carvalho, do Grupamento de Operações Aéreas do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ), que transmitiu as informações sobre a operação e, em seguida, a equipe seguiu para Teresópolis, pousando na Granja Comary.

Na Granja Comary, a equipe foi recepcionada pelo Ten Cel BMERJ Rammon Dias, piloto do helicóptero “Nacional 01” do DFNSP e responsável pelas operações aéreas da SENASP. Devido às péssimas condições meteorológicas na região, proximidade do pôr-do-sol e não previsão de local para pernoite das equipes, o Ten Cel BMERJ Rammon determinou que a equipe regressasse ao aeródromo de Jacarepaguá.

No dia 16 de janeiro de 2011, o “Águia 07” e o “Nacional 01” decolaram com destino à Teresópolis, onde, novamente, pousaram na Granja Comary. Após um *briefing* com a coordenação do CBERJ, o “Águia 07” seguiu para o município de Sumidouro, onde realizou diversas missões de transporte de bombeiros para áreas de risco e transporte de mantimentos para famílias isoladas.

Inicialmente, os abastecimentos da aeronave foram realizados no campo de futebol do 11º BPM, na cidade de Nova Friburgo. No período da tarde, com a piora das condições meteorológicas na região de Sumidouro e Conselheiro Paulino, a aeronave retornou à Teresópolis, onde pousou no Campo de Futebol do Várzea Futebol Clube.

Com a determinação do Comando da PMESP, uma segunda aeronave foi deslocada para a região Serrana do Rio de Janeiro. Essa aeronave estava em Ubatuba, litoral de São Paulo, onde participava da “Operação Verão 2011-2012”. A tripulação do “Águia 10” estava sob o comando do então Maj PM Carlos Eduardo Falconi.

Além da aeronave, também foi deslocada uma Unidade de Abastecimento Autônoma (UAA 18-19) com 4.600 litros de QAV.

---

<sup>41</sup> Freixo, José Alexander de Albuquerque. Dados extraídos da Parte N° GRPAe-004/10/11 de 26 de janeiro de 2011. PMESP.

Importante frisar que antes da chegada da UAA, os abastecimentos eram realizados em três pontos: na Granja Comary, em Teresópolis; no Centro de Exposições, em Itaipava; e no 11º BPM, em Nova Friburgo.

A presença do caminhão de abastecimento e da equipe de apoio de manutenção do GRPAe da PMESP otimizou todas as operações aéreas desenvolvidas pelas aeronaves em apoio ao DFNSP. A base de abastecimento ficou no Campo de Futebol do Várzea Futebol Clube, onde também funcionavam um ponto de arrecadação de donativos e uma base do DFNSP.

Em razão da grande quantidade de aeronaves e por serem vários os municípios atingidos, foram montadas quatro bases de apoio aéreo na região, conforme segue:

- a) Base da Força Aérea Brasileira (FAB) sediada no município de Itaipava, Centro de Exposições;
- b) Base do Exército Brasileiro (EB) sediada no município de Teresópolis, Granja Comary;
- c) Base da Marinha do Brasil (MB) sediada em Nova Friburgo, Campo de Futebol do Friburguense, que também era utilizada pelas aeronaves da Polícia Rodoviária Federal e do Corpo de Bombeiros Militar do Rio de Janeiro;
- d) Base da Aviação de Segurança Pública (AvSegP) com sede em Teresópolis, Campo de Futebol do Várzea Futebol Clube.

Para o ordenamento seguro do tráfego aéreo na região, onde as aeronaves voavam em um espaço aéreo reduzido, a FAB definiu uma única freqüência de coordenação aeronáutica (130,00 MHZ).

Desta feita, foram instaladas três estações rádio (Serviço de Informação de Voo de Aeródromo – AFIS), conforme segue:

- a) Granja Comary, no município de Teresópolis;
- b) Centro de Exposições, em Itaipava, município de Petrópolis;
- c) Campo do Friburguense Atlético Clube, no município de Nova Friburgo.

Nesse sentido, na base definida para a Segurança Pública foi destacado um militar da FAB com um rádio móvel e definiu-se que cada estação rádio operasse com uma frequência específica, além da frequência de coordenação como alternativa.

Na base de Segurança Pública, sob coordenação do Maj BMRS Canto, representante do DFNSP, permaneceram, além dos “Águias 07 e 10” do GRPAe, o

“Nacional 01” do DFNSP, o “Falcão 03” do GRAER do Paraná, o “IBAMA 01” do IBAMA (Bell 206) e o “Águia 01” do GTA do Maranhão.

Os “Águias 07 e 10” realizaram diversas missões, destacando-se o resgate e retirada de pessoas de áreas risco, transporte de bombeiros militares e equipes médicas a locais inacessíveis por via terrestre, além da retirada de cadáveres, entrega de gêneros alimentícios, de higiene, de água potável, de medicamentos e de vacinas.

A partir do dia 19 de janeiro de 2011, uma equipe médica do Grupo de Resgate e Atendimento à Urgência (GRAU), da Secretaria de Saúde do Estado de São Paulo, passou a integrar a base de operações do DFNSP, onde médicos e enfermeiros atuaram embarcados nas aeronaves de segurança pública, nas diversas missões de apoio humanitário e de atendimento pré-hospitalar nas localidades isoladas.

As solicitações para missões chegavam ao coordenador do DFNSP, Maj BMRS Canto, através do coordenador do CBMERJ e responsável pelo Centro de Operações do Bombeiro (COBOM). Esse centro estava instalado no município de Teresópolis, no quartel do 16º Grupamento de Bombeiro Militar (GBM). No local havia um campo gramado, permitindo o embarque e desembarque, nas aeronaves, das equipes de busca dos bombeiros e o desembarque dos cadáveres. Diariamente eram realizados *briefings* com as equipes aéreas e *debriefings* ao término das atividades do dia, onde eram analisadas as operações do ponto de vista operacional e de segurança de voo.

No dia 20 de janeiro de 2011, uma equipe vinda de São Paulo com o avião Beechcraft King Air 200 (prefixo PR-ESP) do GRPAe, realizou a substituição de alguns policiais militares no Aeródromo de Jacarepaguá. No dia 21 de janeiro de 2011, com a melhora das condições climáticas e o restabelecimento dos principais acessos terrestres, a SENASP decidiu desmobilizar gradualmente o apoio aéreo. O “Águia 07” retornou para São Paulo no dia 22 de janeiro de 2011 e o “Águia 10” no dia 23 de janeiro de 2011.

Durante o período de apoio, as duas equipes do GRPAe da PMESP foram responsáveis por 156 missões, num total de 82,4 horas voadas, onde foram realizados o resgate de uma pessoa, o transporte de 05 cadáveres, 24 apoios aeromédicos, a condução de 37 bombeiros, além do transporte de cerca de 6.600 kg de alimentos, água, medicamentos, materiais de higiene e cobertores.

Ao final da operação, no dia 24 de janeiro de 2011, a SENASP encaminhou o Ofício Nº 1230/GAB-SENASP/MJ à Secretaria de Estados dos Negócios de Segurança Pública do Estado de São Paulo agradecendo o apoio oferecido pelas duas aeronaves e pelo caminhão de abastecimento da Polícia Militar, enaltecendo o profissionalismo e a destreza apresentada pelos policiais militares designados para a missão.

Da mesma forma, no dia 23 de outubro de 2011, como reconhecimento e gratidão pelas nobres e meritórias ações nas missões de misericórdia na tragédia que acometeu a região serrana do Rio de Janeiro (2011) e a região de Itajaí, em Santa Catarina (2011), a Associação Brasileira das Forças Internacionais de Paz da Organização das Nações Unidas (ABFIPONU) outorgou aos policiais militares do GRPAe e aos médicos e enfermeiros do GRAU, a medalha “Cinquentenário das Forças de Paz do Brasil”.

Esta operação apresentou característica semelhante à “Operação S.O.S Santa Catarina”, ocorrida em 2008, no que diz respeito à divisão das bases de apoio aéreo, ou seja, como regra geral, dependendo do órgão responsável pela operação das aeronaves, montou-se uma base específica.

Interessante que, muito embora estivessem sob a coordenação geral da Defesa Civil e do Corpo de Bombeiros Militar, a interação e a integração entre elas foi mínima, limitando-se apenas à comunicação entre as aeronaves durante o voo.

Esse modelo apartado das operações aéreas das Forças Armadas e da Segurança Pública, certamente, não é produtivo, nem eficiente. Nesse sentido, aspectos como distribuição de missões, delimitação de áreas de atuação e segurança operacional (segurança de voo), poderiam ensejar resultados mais eficientes, se fossem feitos de forma conjunta e coordenada.

Vale lembrar que, no dia 20 de janeiro de 2011, um helicóptero militar, modelo AS350, do EB acidentou-se durante o procedimento de pouso em um campo de terra no bairro de Campo Coelho, em Nova Friburgo. A aeronave estava tripulada por três militares, um representante da Cruz Vermelha e outro da prefeitura de Teresópolis. A tripulação e os passageiros sofreram ferimentos leves.

A integração dos órgãos de aviação pública, dependendo da área atingida pela catástrofe, pode não ser possível, sendo necessária a divisão dos apoios em bases, entretanto, a comunicação e a integração devem existir no campo operacional, a fim de evitar o retrabalho. Assim, evitar-se-ia a designação de duas

aeronaves para o atendimento de uma mesma demanda. No aspecto da segurança operacional essa integração deve ser fomentada, sob pena de ter que administrar uma nova tragédia em meio a uma situação de calamidade pública, como aconteceu em Nova Friburgo, no Rio de Janeiro.

#### 4.4 Programa Brasil Mais Seguro - Alagoas

Ao final do 1º Colóquio de Experiências Exitosas na Prevenção e Redução de Homicídios, realizado em 12 de março de 2011, em Maceió, no Estado de Alagoas, foi assinada a denominada “Carta de Alagoas”<sup>42</sup> pelo Ministro da Justiça, José Eduardo Cardozo, pela Secretária Nacional de Segurança Pública, Regina Miki e pelo governador de Alagoas, Teotônio Vilela Filho.

O documento teve o propósito de fortalecer a parceria entre os entes federativos para desenvolvimento de ações integradas, objetivando a redução dos índices de violência e a consolidação de uma cultura de paz:

##### CARTA DE ALAGOAS

Os participantes do 1º Colóquio de Prevenção e Redução de Homicídios, reunidos em Maceió, capital do Estado de Alagoas, no dia 12 de março de 2011, decidem externar suas conclusões:

1. A violência e a criminalidade são problemas graves e complexos que restringem direitos fundamentais e que afetam o desenvolvimento social e econômico.
2. O enfrentamento à criminalidade e à violência requer atuação integrada dos diversos entes governamentais, observado o Pacto Federativo e as competências estabelecidas na Constituição Federal.
3. As políticas públicas voltadas para a área da segurança devem priorizar atuações multidisciplinares, com a participação da sociedade civil e dos trabalhadores da segurança pública.
4. Os princípios e as diretrizes resultantes da 1ª Conferência Nacional de Segurança Pública devem orientar todas as ações governamentais.
5. Visando à proteção do direito à vida, o homicídio é um grave crime que deve ser considerado como uma prioridade.
6. Os gestores municipais e estaduais possuem a percepção local sobre a violência e a criminalidade, fundamental para a elaboração das políticas públicas estaduais e nacionais para a prevenção e redução de homicídios e suas causas.
7. A gestão pública na área da segurança deve estar orientada por diagnósticos precisos sobre a violência e a criminalidade, de forma a

---

<sup>42</sup> Carta de Alagoas firma parceria entre Ministério da Justiça e o estado. Brasil. Disponível em <<http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2011/03/14/carta-de-alagoas-firma-parceria-entre-ministerio-da-justica-e-o-estado>>. Acesso em: 15 jan. 2013; e Governo divulga conteúdo da chamada Carta de Alagoas. Gazetaweb. Disponível em <<http://gazetaweb.globo.com/noticia.php?c=226926&e=6>>. Acesso em: 15 jan. 2013.

possibilitar a elaboração de ações conjuntas eficientes, acompanhadas do devido monitoramento e avaliação posterior.

8. Assim como a prevenção, a repressão qualificada é imprescindível, com a utilização de tecnologia e conhecimento técnico-científico avançados.

9. A redução da circulação de armas de fogo contribui para a redução de mortes intencionais.

10. São necessárias políticas públicas específicas para a segurança e a proteção dos grupos sociais considerados vulneráveis, especiais ou mais suscetíveis à violência e criminalidade.

11. Em decorrência do Estado de Alagoas estar liderando o ranking de homicídios no Brasil, o Governo Federal decide escolhê-lo como laboratório nas suas ações de parceria para o combate à criminalidade.

12. O Ministério da Justiça se compromete a repassar imediatamente ao Governo de Alagoas o mapa das incidências criminais de homicídios atualizadas para a implementação das políticas locais.

13. O Ministério da Justiça se compromete a realizar parceria com o Governo do Estado para a instalação das primeiras 43 bases comunitárias de segurança deste Governo no Estado de Alagoas.

14. O Ministério da Justiça, mediante a solicitação do Governo do Estado determina o envio da Força Nacional de Segurança, seguimento de Polícia Judiciária e Ostensiva imediatamente para auxiliar o Estado na conclusão dos inquéritos instaurados por homicídios no Estado, inicialmente por 60 dias, podendo ser prorrogadas.

15. O Ministério da Justiça, através do Departamento de Polícia Federal, fornecerá instrumental técnico para o monitoramento dos inquéritos no Estado.

16. O Governo do Estado de Alagoas realizará a efetiva instalação do Gabinete de Gestão Integrada e fornecimento de todos os dados criminais e penitenciários do Estado ao Ministério da Justiça.

17. Ampliação das ações de capacitação dos diferentes atores que trabalham com a prevenção do uso de drogas, o tratamento de dependentes e o enfrentamento ao tráfico.

18. Produção de diagnóstico epidemiológico e etnográfico sobre o consumo do crack e outras drogas no Estado de Alagoas, incluindo as zonas rurais.

19. Assinatura de convênio com o governo de Alagoas para a captação do Fundo Nacional Antidrogas, para aplicação dos recursos no Estado.

Sendo assim, firmamos esta Carta de Alagoas, com o firme propósito de fortalecer os laços de parceria entre os entes federados para fortalecer os debates e a integração de ações pela redução de homicídios, da criminalidade e da violência e em favor da vida e da cultura de paz.

Maceió, 12 de março de 2011

Governo do Estado de Alagoas e Ministério da Justiça

A fim de consolidar o empenho do Estado de Alagoas e do Município de Maceió em resolver as questões atinentes à segurança pública, conforme se mostrou na “Carta de Alagoas”, no dia 27 de junho de 2012, foi assinado Acordo de Cooperação com o Ministério da Justiça, prevendo vigência até o dia 31 de dezembro de 2014<sup>43</sup>.

O objeto do referido acordo é a realização de parceria entre o Governo Federal, o Governo do Estado de Alagoas e o Município de Maceió, visando o fortalecimento da investigação criminal com a implementação de ações de

---

<sup>43</sup> Diário Oficial da União N° 131, de 09 de julho de 2012, Seção 3, p. 107. Brasil.

prevenção e repressão qualificada da criminalidade violenta. Além disso, o acordo busca otimizar meios e recursos, através de ações integradas dos órgãos de segurança pública federais, estaduais e municipais.

Em decorrência da “Carta de Alagoas” e do Acordo de Cooperação firmado com o Ministério da Justiça, o Governo do Estado de Alagoas editou o Decreto N° 20.786, de 27 de junho de 2012<sup>44</sup>, o qual dispõe sobre a organização do Gabinete de Gestão Integrada de Segurança Pública Estadual (GGI-E). Segundo o Art. 2º do Decreto, a atuação do GGI-E fundamenta-se em três linhas mestras de ação:

- a) incremento da integração entre os órgãos da área de segurança pública e do sistema de justiça criminal;
- b) implantação do planejamento estratégico das ações empreendidas na área de segurança pública e pelo sistema de justiça criminal;
- c) constituição da informação como principal ferramenta dos agentes de segurança pública.

Iniciados os trabalhos voltados à segurança pública do Estado de Alagoas, em 25 de junho de 2012, iniciaram-se as ações de mobilização e fortalecimento do policiamento aéreo e terrestre para redução dos índices criminais nos municípios de Maceió e Arapiraca.

No que diz respeito ao emprego da Aviação de Segurança Pública, esse trabalho teve início com a publicação da Portaria Nº 075/2012 – GM<sup>45</sup>, a qual nomeou o Ten Cel BMEAL Ricardo Ferreira Andrade Cruz, pertencente à Seção de Transporte Aéreo do Gabinete Militar para, junto à Secretaria de Estado da Defesa Social, coordenar as Operações Aéreas do Centro de Comando instalado, dentro do Plano Nacional de Segurança Pública.

O programa “Brasil Mais Seguro”<sup>46</sup>, lançado como modelo no Estado de Alagoas, ainda prevê investimentos superiores a R\$ 25 milhões pelo governo federal. Os recursos serão encaminhados ao sistema de justiça, às Polícias Federal e Rodoviária Federal que atuam no estado, e serão usados na aquisição de equipamentos, capacitação e aperfeiçoamento da polícia técnica, e na instalação de bases fixas e móveis de videomonitoramento.

<sup>44</sup> Diário Oficial do Estado N° 121, de 28 de junho de 2012, Poder Executivo, p. 1. Alagoas.

<sup>45</sup> Diário Oficial do Estado N° 119, de 26 de junho de 2012, Poder Executivo, p. 13. Alagoas.

<sup>46</sup> Governo lança Programa Brasil Mais Seguro para reduzir criminalidade e impunidade. Brasil.

Disponível em <<http://www2.planalto.gov.br/imprensa/noticias-de-governo/governo-lanca-programa-brasil-mais-seguro-para-reduzir-criminalidade-e-impunidade>>. Acesso em: 16 jan. 2013.

Em contrapartida, o estado se compromete a promover concurso público para a Polícia Civil e Polícia Militar, bem como criar um departamento especializado para investigação de homicídios dentro da Polícia Civil. Será instituída também bonificação aos policiais que apreenderem armas. A parceria prevê, ainda, o reforço da atuação do DFNSP no fortalecimento da perícia criminal e no monitoramento das áreas de maiores índices criminais.

O programa integra o Plano Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça, que promove, entre outras coisas, ações voltadas para:

- a) o fortalecimento das fronteiras;
- b) o enfrentamento às drogas;
- c) o combate às organizações criminosas;
- d) a melhoria do sistema prisional;
- e) a segurança pública para grandes eventos;
- f) a criação do Sistema Nacional de Informação em Segurança Pública;
- g) a redução da criminalidade violenta.

Assim, o Programa de Redução da Criminalidade Violenta, lançado com o nome “Brasil Mais Seguro”, tem como objetivo induzir e promover a atuação qualificada e eficiente dos órgãos de segurança pública e do sistema de justiça criminal. O programa é direcionado para a qualificação dos procedimentos investigativos e para maior cooperação e articulação entre as instituições de segurança pública e do sistema de justiça criminal (Poder Judiciário e Ministério Público).

O “Brasil Mais Seguro” prevê três eixos de atuação: a melhoria da investigação das mortes violentas; o fortalecimento do policiamento ostensivo e de proximidade (comunitário); e o controle de armas.

O programa piloto foi lançado em Alagoas porque o estado apresentou o maior índice de homicídios dolosos entre os estados brasileiros. Segundo o Boletim Anual da Estatística Criminal, de janeiro de 2013, publicado pelo Núcleo de Estatística e Análise Criminal da SEDS/AL, em 2011, o Estado de Alagoas apresentou uma taxa de 75,0 homicídios dolosos por cem mil habitantes. Nesse sentido, o Município de Maceió apresentou uma taxa de 100,4 e o Município de Arapiraca de 82,4.

Na média histórica das quantidades de homicídios por cem mil habitantes, em 2010, o Município de Maceió alcançou seu maior índice, 109,9 e o Município de

Arapiraca, em 2009, obteve o índice de 107,8. Os menores índices alcançados por esses municípios ocorreram entre os anos de 1997 e 1999, ficando na faixa de 30 a 40 homicídios dolosos por cem mil habitantes.

O Estado de Alagoas obteve o menor índice em 1999, que foi de 20,3. Realmente um quadro alarmante, pois, no período de 1999 a 2011, houve um incremento de 369% no referido índice no Estado de Alagoas, 334% no Município de Maceió e 274% no Município de Arapiraca.

O Estado de Alagoas registrou também centenas de solicitações de perícias para os crimes de homicídio. Considerando o período de janeiro a maio de 2012, estão pendentes 590 laudos periciais, o que corresponde a 97% do total de laudos. Existem, ainda, 3.315 laudos periciais pendentes no estado e aproximadamente 3.000 mandados de prisão em aberto.

Concomitante a todo trabalho iniciado para redução dos índices criminais no Estado de Alagoas, o Ministério da Justiça, atendendo necessidade antiga, publicou a Portaria Nº 1.302, de 29 de junho de 2012, que dispõe sobre a implantação do Plano de Mobilização Nacional de Aeronaves e Tripulações de Segurança Pública<sup>47</sup> para auxílio na ocorrência de catástrofes ou desastres coletivos e na prevenção ao delito e à violência.

Diante da implantação do programa “Brasil Mais Seguro” e de todos seus atos decorrentes, o Ministério da Justiça, através da SENASP, solicitou aos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Mato Grosso, Ceará, Pernambuco, Espírito Santo, Paraná, Pará, Rio Grande do Norte, Bahia, Tocantins, Santa Catarina, Distrito Federal, além da Polícia Rodoviária Federal, apoio aeropolicial inédito para o combate à criminalidade em Alagoas. Novamente, utilizou-se do argumento cooperativo entre os entes federados, conforme segue:

A gestão participativa e catalisadora do MJ com as UFs, através da SENASP com as SSPs, vinculando as unidades aéreas das Polícias Civil e militares e Corpo de Bombeiros Militares estaduais, juntamente com as unidades aéreas da Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal, com foco no pronto emprego para atender em apoio aos referidos eventos, transmite à família da segurança pública, profícua integração nacional entre as UFs.

O Ofício Nº 3064/GB/SENASP/MJ de 09 de julho de 2012 foi o instrumento que viabilizou o apoio das aeronaves da Policia Militar do Estado de São Paulo, pois,

---

<sup>47</sup> Diário Oficial da União Nº 127, de 03 de julho de 2012, Seção 1, p. 29. Brasil.

através dele, foi dada a autorização pelo Secretário de Estado dos Negócios de Segurança Pública.

Diante disso, foi enviado, em 12 de julho de 2012, o helicóptero “Águia 13” (AS 350, PT-HYL), sob o comando do Cap PM Paulo André Mazzocatto Morais. A aeronave e equipe permaneceram, efetivamente, no apoio ao policiamento em Alagoas, entre 14 de julho e 27 de julho de 2012. A chegada da aeronave em São Paulo, após seu retorno, aconteceu somente em 30 de julho de 2012. A aeronave permaneceu sediada na Academia de Polícia Militar de Alagoas, em Maceió. Nesse local também permaneceram o “Arcanjo 01” do Corpo de Bombeiros Militar de Alagoas (AS355) e o “Falcão 03” da Polícia Militar de Alagoas (Bell206).

#### 4.4.1 Efetivo e aeronaves empregadas

Durante as operações aéreas do programa “Brasil Mais Seguro” foram empregadas 16 aeronaves. Nessa operação participaram 13 estados da Federação, o Distrito Federal, bem como a Polícia Rodoviária Federal. Importante salientar que a Polícia Militar de Minas Gerais participou em dois períodos distintos.

As aeronaves, com suas respectivas tripulações, trabalharam em esquema de rodízio, sob administração da SENASP, com coordenação local realizada pelo Ten Cel BMEAL Ricardo Cruz.

As operações tiveram início em 26 de junho de 2012, com o apoio da aeronave da Polícia Rodoviária Federal e encerraram suas atividades em 11 de dezembro de 2012, com a aeronave da Polícia Militar do Distrito Federal.

No período de mobilização foi definido o designativo “Falcão” para todas as aeronaves, apenas alterando o número de sequência, que foi de “01” a “18”, distribuídas na seguinte sequência:

- a) “Patrulha 04”, PT-YZK, Bell407, pertencente à Polícia Rodoviária Federal;
- b) “Patrulha 10”, PR-FPO, EC120, pertencente à Polícia Rodoviária Federal;
- c) “Falcão 04”, PP-MMG, AS350B3, pertencente ao Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo (Btl RPAer) da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais;
- d) “Falcão 05”, PR-BOP, EC130B4, pertencente ao Grupamento Aéreo – Resgate Aéreo (GRAER) da Secretaria de Estado da Segurança Pública do Paraná;

- e) "Falcão 06", PR-IDR, AS350B3, pertencente ao Grupamento Aeromóvel (GAM) da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro;
- f) "Falcão 07", PT-HYL, AS350B2, pertencente ao Grupamento de Radiopatrulha Aérea (GRPAe) da Polícia Militar do Estado de São Paulo;
- g) "Falcão 08", PP-ENM, AS350B2, pertencente ao Centro Integrado de Operações Aéreas (CIOPAER) da Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social do Ceará;
- h) "Falcão 09", PR-CBP, AS350B2, pertencente ao Grupamento Tático Aéreo (GTA) da Secretaria de Estado de Defesa Social do Estado de Pernambuco;
- i) "Falcão 10", PP-MES, AS350B2, pertencente ao Núcleo de Operações e Transporte Aéreo (NOTAer) da Secretaria de Estado da Casa Militar do Espírito Santo;
- j) "Falcão 11", PP-MMT, AS350B2, pertencente ao Centro Integrado de Operações Aéreas (CIOPAER) da Secretaria de Segurança Pública do Mato Grosso;
- k) "Falcão 12", PR-EBH, AS350B2, pertencente ao Grupamento Aéreo de Segurança Pública (GRAESP) do Estado do Pará;
- l) "Falcão 13", PR-YFF, AS350B2, pertencente ao Centro Integrado de Operações Aéreas (CEIOPAER) do Estado do Rio Grande do Norte;
- m) "Falcão 14", PR-HPM, AS350B2, pertencente ao Grupamento Aéreo (GRAer) da Polícia Militar do Estado da Bahia;
- n) "Falcão 15", PR-SST, AS350B3, pertencente ao Centro Integrado de operações Aéreas (CIOPAER) da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Tocantins;
- o) "Falcão 16", PR-PMM, AW119Ke, pertencente ao Batalhão de Aviação da Polícia Militar (BAPM) do Estado de Santa Catarina;
- p) "Falcão 04", PP-MMG, AS350B3, pertencente ao Batalhão de Radiopatrulhamento Aéreo (Btl RPAer) da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais;
- q) "Falcão 18", PP-FSP, AS350B2, pertencente ao Batalhão de Aviação Operacional (BAvOp) da Polícia Militar do Distrito Federal.

O efetivo empregado no período de apoio das aeronaves foi de 89 policiais de outros estados e órgãos e 05 componentes da Coordenação local, totalizando 94 participantes.

No período de seis meses de mobilização das aeronaves, foram desenvolvidas 367 missões, em 488,1 horas de voo e consumidos 78.002 litros de querosene de aviação.

Fato relevante nesse período, foi a aquisição e entrega de um helicóptero AS350B2 para atuação na Segurança Pública de Alagoas e que entrou em operação no dia 20 de dezembro de 2012, logo após a desmobilização das aeronaves.

No período em que o “Águia 13” (“Falcão 07”) do GRPAe da PMESP permaneceu em Maceió, apoiando o policiamento local, voou 25,9 horas. Foram realizados quatro apoios em ocorrências de roubo, 16 apoios ao policiamento urbano e sete patrulhamentos preventivos. Nessas ações, além apoiar diversas abordagens de pessoas e veículos, houve a recuperação de dois autos roubados e sete pessoas detidas.

Importante salientar que uma das pessoas detidas possuía mandado de prisão expedido e um dos veículos recuperados era uma motocicleta de um policial militar alagoano, que havia sido roubado momentos antes da decolagem do “Águia 13”.

#### 4.4.2 Resultados do programa “Brasil Mais Seguro”

Com o início das operações na cidade de Maceió, no primeiro mês de operação integrada, houve queda de 39,72% no conjunto de crimes violentos letais intencionais (homicídio doloso, resistência com resultado morte, lesão corporal seguida de morte e latrocínio). Outro resultado importante e impactante foram os esclarecimentos dos assassinatos em Maceió. Dos 42 inquéritos instaurados, 35 tiveram os autores dos crimes identificados, um índice de 83%.<sup>48</sup>

Nos dois meses seguintes ao início da operação, a redução no número de crimes violentos letais intencionais continuou, sendo que, em Maceió, houve diminuição de 7,52% nos índices e em Arapiraca, 37,14%. O programa também

---

<sup>48</sup> Índices de violência diminuem em Alagoas. Brasil. Disponível em <<http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2012/07/31/programa-brasil-mais-seguro-ajuda-criminalidade-em-alagoas-diminuir>>. Acesso em: 16 jan. 2013.

registrou reflexo no estado como um todo, que apresentou queda de 5,05% nos crimes letais.<sup>49</sup>

Além disso, foram realizadas prisões de grandes traficantes locais e quadrilhas de latrocidas. A população reagiu e aumentou em 16,20% os telefonemas ao serviço de disque denúncia, sendo que 46% dos telefonemas foram denúncias sobre tráfico de drogas e 12% sobre homicídios.

As apreensões de armas de fogo mantiveram o aumento de 15,61% em comparação a 2011 e foi registrado, com o decorrer das ações, o índice de 69% de autores identificados nos inquéritos instaurados.

Nos três meses seguintes do início da operação foi constatada expressiva redução no número de crimes violentos letais intencionais. Em Maceió, a diminuição foi de 18,10% e, em Arapiraca, a marca atingiu 39,29%. Considerando os números de todo o estado, o programa também registrou resultados positivos, cuja média de redução de homicídios apresentou queda de 10,37%.<sup>50</sup>

No quarto mês, as reduções dos índices criminais prosseguiram. Em outubro, registrou-se uma queda de 10,38% no número de mortes intencionais no Estado de Alagoas, comparado ao mesmo período do ano passado. Em Maceió, no mesmo período, a redução do índice de crimes violentos foi de 20,28% e em Arapiraca a redução foi de 23,08%. Em relação ao mesmo período do ano passado<sup>51</sup> foi verificado um aumento de 167% nas ligações recebidas pelo serviço de disque denúncia.

Seis meses após a implantação do programa “Brasil Mais Seguro”, o Estado de Alagoas registrou relevante redução no índice de crimes violentos com morte, alcançando a marca de 13,79%. Na capital Maceió, a taxa de redução de homicídio doloso foi ainda maior, 21,34% e em Arapiraca, 27,09%<sup>52</sup>. Certamente, um resultado relevante e que reflete a importância da atuação integrada nas ações de polícia, porém ainda não satisfatória, pois os índices ainda continuam altos.

<sup>49</sup> Programa para redução da criminalidade leva à queda da violência em Alagoas. Brasil. Disponível em <<http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2012/09/13/programa-para-reducao-da-criminalidade-reduz-indicas-de-violencia-em-alagoas>>. Acesso em: 16 jan. 2013.

<sup>50</sup> Brasil Mais Seguro completa três meses em Alagoas com redução de 10% na criminalidade. Brasil. Disponível em <[http://blog.justica.gov.br/inicio/brasil-mais-seguro-completa-tres-meses-com-reducao-de-criminalidade-em-alagoas](http://blog.justica.gov.br/inicio/brasil-mais-seguro-completa-tres-meses-com-reducao-de-criminalidade-em-alagoas/)>. Acesso em: 16 jan. 2013.

<sup>51</sup> Alagoas reduz crimes violentos pelo quarto mês consecutivo. Brasil. Disponível em <[http://blog.justica.gov.br/inicio/alagoas-reduz-crimes-violentos-pelo-quarto-mes-consecutivo](http://blog.justica.gov.br/inicio/alagoas-reduz-crimes-violentos-pelo-quarto-mes-consecutivo/)>. Acesso em: 17 jan. 2013.

<sup>52</sup> Boletim Anual da Estatística Criminal. Janeiro de 2013. Publicação realizada pelo Núcleo de Estatística e Análise Criminal da SEDS/AL.

Muito embora tenham ocorrido relevantes reduções nos índices de homicídios dolosos por cem mil habitantes no Estado de Alagoas, atualmente, segundo o mesmo boletim publicado pelo Núcleo de Estatística e Análise Criminal da SEDS/AL, o Estado de Alagoas, em 2012, apresentou uma taxa de 64,7; o Município de Maceió uma taxa de 79,0; e o Município de Arapiraca uma taxa de 60,1, índices ainda bastante elevados.

Tendo em vista o desenvolvimento das ações policiais no Estado de Alagoas e na sequência de atos normativos visando à melhoria da segurança pública no estado, a SENASP publicou duas portarias importantes, instituindo processos de cadastramento de proposta no Sistema de Convênios e Contratos de Repasse (SICONV) do Governo Federal, para o desenvolvimento de ações prioritárias relacionadas ao programa “Brasil Mais Seguro”, no Estado de Alagoas:

a) Portaria Nº 68<sup>53</sup>, de 22 de outubro de 2012, cujo objeto é a estruturação das unidades da Polícia Civil, fortalecimento da polícia comunitária, a melhoria no sistema de rádio comunicação e da assistência e socorro às vítimas de tentativa de homicídio, com o objetivo de qualificar a investigação criminal relacionada aos crimes violentos letais e intencionais;

b) Portaria Nº 78<sup>54</sup>, de 07 de novembro de 2012, cujo objeto é a implementação, pelo Estado de Alagoas, de ações destinadas a promover a valorização profissional e a saúde dos profissionais de segurança pública (policiais civis, militares, servidores de perícia forense e bombeiros militares).

Com isso, pode-se concluir que não só o apoio das aeronaves da Aviação de Segurança Pública, mas também o apoio de forças terrestres no Estado de Alagoas ajudaram sobremaneira na redução desses índices criminais, promovendo a melhoria na segurança dos cidadãos alagoanos e, consequentemente, fomentando a cooperação federativa em prol de um Brasil mais justo e solidário.

Esse é um novo modelo que surge no contexto nacional, pois, além das atuações conjuntas em missões humanitárias, coordenadas pela defesa civil, tem-se agora um modelo de atuação conjunta em ações de polícia, o que, evidentemente, auxiliará na redução dos índices criminais, melhorando a qualidade de vida de todos os cidadãos brasileiros.

<sup>53</sup> Diário Oficial da União Nº 205, de 23 de outubro de 2012, Seção 1, p. 44. Brasil.

<sup>54</sup> Diário Oficial da União Nº 216, de 08 de novembro de 2012, Seção 1, p. 36. Brasil.

#### 4.5 Plano de Mobilização Nacional de Aeronaves e Tripulações de Segurança Pública

Como dito, concomitantemente ao lançamento do programa “Brasil Mais Seguro”, houve, como marco regulatório para a Aviação de Segurança Pública, a assinatura, pelo Ministro da Justiça, Eduardo Cardozo, da portaria que dispõe sobre a implantação do Plano de Mobilização Nacional de Aeronaves e Tripulações de Segurança Pública para o auxílio na ocorrência de catástrofes ou desastres coletivos e prevenção ao delito e à violência.

Certamente, esse plano é de vital importância para o emprego da Aviação de Segurança Pública do Brasil e tem como principal objetivo, legitimar e facilitar o emprego de suas aeronaves e respectivas tripulações no apoio às Unidades da Federação que necessitarem desse apoio especializado.

As enchentes que ocorreram no Estado de Santa Catarina, em 2008 e 2011, e as fortes chuvas que assolaram a região serrana do Estado do Rio de Janeiro, no início de 2011, serviram de exemplo de mobilização de aeronaves e de tripulações de segurança pública para atuação conjunta em apoio às catástrofes. Entretanto, foi a operação policial desencadeada em Alagoas que fortaleceu a ideia de cooperação federativa, resultando na publicação da referida portaria.

Assim, como dito, em Alagoas, as aeronaves mobilizadas pela SENASP atuaram no combate à violência e na prevenção de delitos. Como exemplo da importância da mobilização de aeronaves, no dia 31 de outubro de 2012, durante a operação policial no Estado de Alagoas, a aeronave “Pegasus 14” da Polícia de Minas Gerais foi responsável pela prisão de cinco infratores da lei que realizaram roubo em estabelecimento comercial, entraram em confronto com policiais na cidade de Santa Luzia do Norte, roubaram uma embarcação e foram interceptados pelo helicóptero na Lagoa Mundaú. Essa aeronave, dentro do critério de rodízio, foi o 16º helicóptero mobilizado para a operação.

Com a publicação da Portaria N° 1.302, de 29 de junho de 2012<sup>55</sup>, as ações integradas em diferentes estados da Federação, tanto para o apoio humanitário como para o apoio policial, serão realizadas com uma maior segurança jurídica,

---

<sup>55</sup> Diário Oficial da União N° 127, de 03 de julho de 2012, Seção 1, p. 29. Brasil.

além de facilitar e dar melhor embasamento às futuras solicitações. Em contrapartida, conforme define a portaria, a adesão ao plano deverá ser consolidada através de termo de adesão entre o Ministério da Justiça e os Estados, bem como o Distrito Federal:

Portaria N° 1.302, de 29 de junho de 2012:

O Ministro de Estado da Justiça, no uso de suas atribuições , resolve:

**Art. 1º** Implantar o Plano de Mobilização Nacional de Aeronaves e Tripulações de Segurança Pública para auxílio na ocorrência de catástrofes ou desastres coletivos e prevenção ao delito e à violência.

**Art. 2º** O Plano será executado pelo Ministério da Justiça, por meio da articulação do Departamento de Polícia Federal-DPF, do Departamento de Polícia Rodoviária Federal-DPRF e do Departamento da Força Nacional de Segurança Pública-DFNSP, com os órgãos de segurança pública dos Estados e do Distrito Federal em regime de cooperação.

**Parágrafo único:** A adesão ao Plano será consolidada com a celebração de termo de adesão entre o Ministério da Justiça e os Estados e o Distrito Federal. (grifo nosso)

**Art. 3º** Compete à SENASP, na qualidade de órgão gestor do Plano, providenciar a mobilização de aeronaves e de suas tripulações e equipes de apoio disponibilizadas pelos órgãos de segurança públicas dos Estados e do Distrito Federal, do DPF, do DPRF e do DFNSP.

**Art. 4º** As aeronaves com suas respectivas tripulações e equipes de apoio poderão ser mobilizadas pela SENASP, em qualquer parte do território nacional, mediante solicitação expressa do Governador ou Secretário de Segurança Pública do Estado ou do Distrito Federal.

**§ 1º** A solicitação de trata o caput deverá indicar o número de aeronaves necessárias à operação, bem como a indicação do responsável estadual ou distrital.

**§ 2º** Caberá à SENASP, após prévia manifestação técnica, definir o número de aeronaves necessárias à operação.

**Art. 5º** As despesas com os profissionais de segurança pública mobilizados pela SENASP para execução do Plano serão custeadas diretamente pela União, na forma da legislação vigente. (grifo nosso)

**Art. 6º** As despesas com combustível das aeronaves serão custeadas pelo ente federado solicitante. (grifo nosso)

**Art. 7º** Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Importante salientar que a referida portaria, ao falar sobre as despesas, apenas citou os custos com pessoal (pagamento de diárias) e com combustível, entretanto, não abordou outros custos que encarecem a operação, como, por exemplo, o custo da hora de manutenção das aeronaves.

Nessa divisão de despesas, ficou assim definido pela portaria: para a União a despesa com diárias, para o ente solicitante as despesas com combustível durante a operação e para o ente solicitado a despesa com o combustível dos traslados e a despesa de manutenção.

Outro fator relevante, e que a portaria também não considerou, é a cobertura securitária das aeronaves, tripulações e terceiros na superfície. Muito embora as aeronaves da Polícia Militar de São Paulo tenham cobertura, conforme apólice de seguro, em todo território nacional e essa prática ser comum em todos os órgãos

que compõe a Aviação de Segurança Pública, em caso de algum sinistro ocorrido em outro estado, em decorrência dessa mobilização, a portaria não estabelece de quem será o encargo do pagamento, conforme o caso, da franquia exigida.

Como exemplo, o helicóptero “Águia 13” do GRPAe da PMESP, mobilizado para atuar no Estado de Alagoas, gastou, somente com traslado, 26,3 horas de voo, face à distância entre os estados e 25,9 horas de voo em efetiva operação, ou seja, gastou-se mais em traslados do que em real atuação operacional.

Assim, considerando o preço médio do litro do querosene de aviação em R\$ 3,80 e o “Águia 13” ter consumido cerca de 3.445,3 litros nos traslados e 3.392,9 litros durante a operação, gastou-se com combustível, respectivamente, R\$ 13.092,14 e R\$ 12.893,02. Com diárias para os cinco tripulantes da aeronave, em 19 dias de mobilização, considerando seu valor em R\$ 200,09, a SENASP desembolsou R\$ 19.008,55.

Considerando ainda que o prêmio do seguro aeronáutico pago ao “Águia 13”, em 2012, foi de R\$ 219.963,48, o custo do seguro durante os dezenove dias de mobilização, ficou em R\$ 11.609,18. Além disso, analisando o histórico de manutenção dessa aeronave em 2012, considerando que voou nesse período cerca de 380 horas, pode-se dizer que esse custo, no período de operação, ficou em cerca de R\$ 1.900,00.

Analizando os custos distribuídos pela portaria, diante do referencial acima apresentado, pode-se concluir que nessa operação, somente para o “Águia 13”, os custos ficaram assim distribuídos:

a) Estado Solicitante: foram gastos R\$ 12.893,02 com combustível para a operação;

b) Estado Solicitado: foram gastos R\$ 13.092,14 com combustível para o traslado; R\$ 11.609,18 com seguro aeronáutico (proporcional) e R\$ 1.900,00 com manutenção (proporcional), totalizando R\$ 26.601,32. No tocante à franquia de casco estipulada na apólice de seguro da aeronave, em caso de sinistro, a franquia com motores parados é de R\$ 14.297,00 e com motores em movimento é de R\$ 142.970,01, o que pode aumentar substancialmente o custo dessa operação;

c) União: foram gastos R\$ 19.008,55 com diárias para a tripulação.

Certamente, esse será um tema a ser debatido futuramente, pois na cooperação federativa é importante que haja equilíbrio nas despesas e custos, pois se a mobilização é feita pela União, a fim de auxiliar determinado estado, não é

plausível que os maiores encargos fiquem para os estados solicitados. Nesse panorama, a União deveria assumir os encargos mais substanciais, não só o pagamento de diárias para as tripulações.

Vê-se então a importância da portaria e de algumas questões que ainda necessitam de análise mais aprofundada, e que sem isso, futuramente poderá inviabilizar na prática a pretendida mobilização, devido aos altos custos da aviação.

#### 4.6 Termo de Cooperação Técnica entre o Estado do Rio Grande do Sul e Santa Catarina

Em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, no dia 13 de agosto de 2012, foi assinado o Termo de Cooperação Técnica N° 13/2012<sup>56</sup>, com vigência de 60 meses (2012 a 2017).

Esse modelo de atuação cooperativa surge para suprir deficiências operacionais das OASP, assim, visando o incremento de ações operacionais aéreas recíprocas, bem como a formação de pilotos de aeronaves, a Brigada Militar do Estado do Rio Grande do Sul e a Polícia Militar do Estado de Santa Catarina, assinaram o referido termo.

O instrumento expressa uma parceria que já é uma realidade desde 2008, quando as duas instituições atuaram em conjunto no socorro e atendimento às vítimas das calamidades registradas no Estado de Santa Catarina, ou mesmo pela troca de experiências mútuas ao longo do tempo.

Com a formalização deste termo de cooperação serão incrementadas ações operacionais aéreas como apoio, formação e aperfeiçoamento aeronáutico de oficiais pilotos integrantes dos dois estados. Assim, ficaram estipuladas as seguintes competências comuns:

- a) Participar de operações aéreas conjuntas para a prevenção e combate a criminalidade;
- b) Disponibilizar oficiais habilitados, na forma da legislação vigente, para instruir e formar novos pilotos;

---

<sup>56</sup> Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em <[http://proweb.procergs.com.br/consulta\\_proposicao.asp?SiglaTipo=CON&NroProposicao=550&AnoProposicao=2012](http://proweb.procergs.com.br/consulta_proposicao.asp?SiglaTipo=CON&NroProposicao=550&AnoProposicao=2012)>. Acesso em: 17 jan. 2013.

c) Fornecer aeronaves para a realização da formação e aperfeiçoamento dos pilotos;

d) Custear integralmente, na forma da lei, o pagamento das diárias de viagens de seus militares estaduais, indicados para atuarem na formação e aperfeiçoamento no outro estado.

A assinatura do convênio também permitirá intercâmbio de conhecimento e capacitação para horas-voo de pilotos de avião e de helicópteros.

Segundo o termo, como meta, o Estado de Santa Catarina deverá disponibilizar, no mínimo, um piloto instrutor de helicóptero para voar nas aeronaves da Brigada Militar, preferencialmente em voos de instrução e, como contrapartida, a Brigada Militar disponibilizará, da mesma forma, piloto instrutor de avião para voar, no mínimo, a mesma quantidade de horas nas aeronaves da Polícia Militar de Santa Catarina.

Ficou ainda estabelecido que, durante o presente Termo de Cooperação Técnica, os oficiais pilotos cedidos para cada Estado voarão, aproximadamente, 2.400 horas de voo, devendo ser suficiente para formar pilotos de avião e de helicóptero, respectivamente.

Essas metas estabelecidas cumprirão etapas de execução, as quais foram iniciadas em 2012, com previsão de término em 2017.

No dia 17 de outubro de 2012, a Secretaria de Segurança Pública do Rio Grande do Sul enviou o presente termo, para conhecimento, à Assembleia Legislativa do Estado, nos termos do § 2º do Art. 116 da Lei nº 8.666/93.

Evidente que esse modelo adotado entre os dois estados facilita sobremaneira o desenvolvimento de suas operações, tanto no que diz respeito à formação e treinamento de pilotos, como também na cooperação federativa em ações de polícia ostensiva.

Esse termo demonstra que é possível integrar-se sem a necessidade da intermediação ou participação da União, ou seja, fica claro que a cooperação direta entre os estados, dentro do princípio solidarista, é plenamente possível e trás muitos benefícios, pois as relações acordadas são comuns e isonômicas.

#### 4.7 Termo de Cooperação Técnica entre o Estado do Pará e Amapá

A Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social do Pará (SEGUP) e a Secretaria de Justiça e Segurança Pública do Amapá (SEJUSP), por intermédio do Grupamento Aéreo de Segurança Pública (GRAESP), firmaram, em 02 de janeiro de 2013, Termo de Cooperação Técnica.

O presente termo tem como objeto a disponibilização, pelo GRAESP, de curso de capacitação (Estágio Administrativo Operacional) aos servidores do Estado do Amapá, pelo período de seis meses.

Essa cooperação entre os Estados ainda prevê a possibilidade de transferência de recursos financeiros, vinculada à realização de convênio específico, discriminando as contrapartidas de cada ente cooperado.

Apesar de o termo prever em seu objeto a capacitação de tripulação, avança ao conferir obrigações gerais aos entes cooperados, como a possibilidade de parceria entre o SEGUP e SEJUSP para realização de operações conjuntas, envolvendo aeronaves, tripulações e integração dos órgãos nas operações de aeronaves.

O termo confere ao Estado do Amapá a responsabilidade pelos custos referentes à locomoção de seus servidores, bem como a responsabilidade pelos danos materiais causados, por eles, em equipamentos pertencentes ao GRAESP e por todos os encargos trabalhistas e previdenciários decorrentes de recursos humanos, utilizados nos trabalhos do presente termo.

Por fim, o presente termo tem validade de 12 meses, podendo ser prorrogado por igual período, mediante termo aditivo.

Questão relevante é que o Estado do Pará, através da Lei N° 7.584 de 28 de dezembro de 2011, reestruturou a Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social – SEGUP e integrou, novamente, numa mesma unidade aérea (Grupamento Aéreo de Segurança Pública - GRAESP), a Polícia Militar, a Polícia Civil e o Corpo de Bombeiros Militar (Art. 37 da referida lei).

Atualmente, o GRAESP possui quatro helicópteros modelo AS350B2, um helicóptero modelo EC130B4 e dois aviões modelo AMT200 SO (Superximango), o que possibilitará realizar a pretendida capacitação dos pilotos do Amapá.

Da mesma forma, o Estado do Amapá, conforme Lei Nº 1016, de 30 de junho de 2006, possui unidade aérea integrada no âmbito da SEJUSP, denominada Coordenadoria de Operações Aéreas (COPAER), porém, utiliza a denominação de Grupo Tático Aéreo (GTA). A unidade possui pilotos, tripulantes e mecânicos, porém, atualmente, não possui aeronaves alocadas para exercer a atividade aérea.

O GTA tem por competência executar, em caráter complementar e integrado, ações de defesa social, operações de policiamento preventivo e repressivo, busca e salvamento, atendimento pré-hospitalar básico e avançado, defesa civil, prevenção e resposta a acidentes ambientais e outras operações de relevante interesse público, com a utilização de aeronaves de asa fixa e rotativa.

Em contrapartida, seguindo uma realidade nacional, em 2010, a Polícia Militar do Amapá criou o Grupo de Policiamento Aéreo. Essa unidade aérea não está em funcionamento, apesar de constar em lei<sup>57</sup>. Atualmente, os pilotos, tripulantes e mecânicos da Polícia Militar do Amapá atuam no GTA da SEJUSP.

Posto isso, o referido termo, manterá a proficiência dos pilotos do Amapá, até que seja adquirida aeronave para o estado, além de possibilitar maior integração entre os entes federados.

#### 4.8 Estágio operacional oferecido pelo GRPAe a outras Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares.

Além das ações integradas de polícia ostensiva e de defesa civil realizadas pelo GRPAe, sob o enfoque da cooperação federativa, a unidade tem recebido, após tratativas bilaterais e mediante autorização do Comando da Instituição, oficiais de outros estados da Federação para realização de estágios operacionais nas aeronaves AS350 (Esquilo).

Por conta dos inúmeros pedidos oriundos de diversas Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares do Brasil e considerando o espírito de colaboração e intercâmbio entre as mesmas, foi instituída, pelo Grupamento de Radiopatrulha Aérea, a Nota de Instrução Nº GRPAe-001/325/12.

---

<sup>57</sup> Lei Complementar Nº 0063, de 06 de Abril de 2010. Publicada no Diário Oficial do Estado do Amapá, Nº. 4711, de 06/04/10.

O GRPAe já recebeu e recebe militares estaduais de diversos estados da Federação. Já participaram das ações rotineiras da unidade, militares estaduais de Alagoas, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Paraná, Rio de Janeiro, Tocantins, etc.

A partir do momento que passam a integrar o GRPAe, esse militares são alocados, conforme necessidade estratégica da unidade, na sede ou em Bases de Radiopatrulha Aérea. Exercem a função de segundo piloto em comando (comandantes de operações) e realizam os referidos estágios operacionais, bem como estágios nas atividades administrativas de interesse comum.

Com isso, o objetivo da nota foi estabelecer um processo de ensino e treinamento aos oficiais oriundos de outras forças auxiliares, a fim de adquirirem experiência operacional e de voo, atuando com as equipes operacionais do GRPAe. Além disso, a referida nota oferece maior segurança jurídica às operações com tripulações integradas.

A nota estabeleceu critérios e fases do estágio, onde, a Escola de Aviação do GRPAe, tem a responsabilidade de planejar o estágio operacional desses oficiais. Para tanto, deve-se observar a disponibilidade de vagas nas funções de segundo piloto em comando, pois, segundo o critério adotado, esses militares não podem exercer a função de comandante de aeronave nos helicópteros da Polícia Militar de São Paulo.

A nota não definiu, de forma específica, a necessidade de o estagiário receber informações sobre as funções do comandante de operações, ou seja, para que ele exerça essa função a bordo da aeronave, além das questões referentes ao voo em si, precisará conhecer o modo de operação praticado pela Polícia Militar de São Paulo, inclusive sobre a forma de operação do rádio policial.

Muito embora um militar estadual de outro ente federado possa exercer função a bordo das aeronaves da Polícia Militar de São Paulo<sup>58</sup>, a nota não é clara quanto às garantias, responsabilidades e atribuições desses militares estaduais, enquanto tripulantes das aeronaves. Nesse sentido, essas questões serão abordadas no próximo capítulo.

---

<sup>58</sup> Decreto N° 88.777, de 30 de setembro de 1983 (R-200), Art. 20, parágrafo único.

## 5 A responsabilidade jurídico-administrativa das tripulações na atuação integrada

Como dito, além do que foi abordado sobre a cooperação e solidariedade federativa, importante relembrar e contextualizar o tema. O Decreto N° 88.777, de 30 de setembro de 1983 (R-200), o qual regulamentou o Decreto-Lei N° 667/69, apresenta possibilidades de cooperação entre os serviços policiais de entes federados para a preservação da ordem pública.

Ao falar sobre integração, o R-200 aborda esse assunto de formas diversas. Muito embora, refira-se às ações policiais no âmbito do território estadual, do ponto de vista da solidariedade constitucional, não se pode pensar em ações de segurança pública de forma isolada ou compartimentada. Segurança Pública é um tema de interesse nacional e não só regional. O referido decreto assim descreve essas ações:

Art. 2º - Para efeito do Decreto-lei nº 667, de 02 de julho de 1969 modificado pelo Decreto-lei nº 1.406, de 24 de junho de 1975, e pelo Decreto-lei nº 2.010, de 12 de janeiro de 1983, e deste Regulamento, são estabelecidos os seguintes conceitos:

[...]

8) Controle Operacional - Grau de autoridade atribuído à Chefia do órgão responsável pela Segurança Pública para acompanhar a execução das ações de manutenção da ordem pública pelas Polícias Militares, por forma a não permitir desvios do planejamento e da orientação pré-estabelecidos, possibilitando o **máximo de integração dos serviços policiais das Unidades Federativas**. (grifo nosso)

[...]

33) Vinculação - Ato ou efeito de uma Corporação Policial-Militar por intermédio do Comandante Geral atender orientarão e ao planejamento global de manutenção da ordem pública, emanados da Chefia do órgão responsável pela Segurança Pública nas Unidades da Federação, **com vistas a obtenção de soluções integradas**. (grifo nosso)

[...]

Art. 33 - A atividade operacional policial-militar obedecerá a planejamento que vise, principalmente, à manutenção da ordem pública nas respectivas Unidades Federativas.

Parágrafo único - As Polícias Militares, **com vistas à integração dos serviços policiais das Unidades Federativas**, nas ações de manutenção da ordem pública, atenderão às diretrizes de planejamento e controle operacional do titular do respectivo órgão responsável pela Segurança Pública.

Tanto é verdade essa assertiva, que o Decreto-Lei N° 667/69 considerou estar no exercício de função policial-militar os policiais militares colocados à disposição de outra Corporação Policial-Militar:

Art. 6º - O Comando das Polícias Militares será exercido, em princípio, por oficial da ativa, do último posto, da própria Corporação.

[...]

§ 9º - São considerados também no exercício de função policial-militar os policiais-militares **colocados à disposição de outra corporação Policial-Militar.** (grifo nosso)

[..]

No mesmo sentido, o R-200, ao regulamentar o referido decreto-lei, fez a mesma consideração, ao afirmar que:

Art 20 - São considerados no exercício de função policial-militar os policiais-militares da ativa ocupantes dos seguintes cargos:

[...]

Parágrafo único - São considerados também no exercício de função policial-militar os policiais-militares **colocados à disposição de outra Corporação Policial-Militar.** (grifo nosso).

No mesmo contexto, no âmbito do Estado de São Paulo, a Lei Nº 616, de 17 de dezembro de 1974, muito embora, delimita a área de atuação da Polícia Militar no território estadual, possibilita a cooperação. Nesse sentido, permite o auxílio a outros órgãos de segurança interna, desde que solicitados por autoridade competente ou por determinação do Governo do Estado, conforme segue:

Artigo 2.º - Compete à Polícia Militar:

[...]

IX - auxiliar os demais órgãos de segurança interna, quando solicitada por autoridade competente;

X - **cumprir missões especiais** que o Governo do Estado lhe determinar. (grifo nosso)

Atualmente, a Aviação de Segurança Pública segue o rito estabelecido pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica Nº 91, subparte K, expedido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), onde o seu parágrafo 91.957, ao falar sobre tripulações, aduz a ideia de integração e cooperação, conforme segue:

As tripulações de aeronaves exclusivamente destinadas à realização de operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil devem pertencer ao efetivo do Órgão. **Nas situações excepcionais, onde o efetivo de tripulantes venha a ser composto por pessoas colocadas à sua disposição por outros Órgãos, tais pessoas devem ser subordinadas operacionalmente ao Órgão que opera as aeronaves.** (grifo nosso)

A proposta de regulamento denominada RBAC Nº 90 que se encontra em análise pela ANAC, também considerou tal situação:

90.59 – TRIPULAÇÕES DE VOO: GERAL

[...]

(b) **Nas situações excepcionais em que a tripulação, ou parte dela, seja composta por pessoas colocadas à sua disposição por outros órgãos, estas ficam subordinadas administrativa, técnica e operacionalmente ao órgão que opera as aeronaves, ficando sob sua responsabilidade a gestão desse pessoal.** (grifo nosso)

[...]

Diante disso, vê-se que, apesar de existir limitações territoriais impostas à atuação das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares, as normas vigentes permitem, considerando inclusive o princípio constitucional da solidariedade federativa, a atuação de militar estadual em outro ente federado.

### 5.1 Responsabilidade Penal

Com relação à possibilidade de atuação policial do GRPAe da PMESP em outro estado da Federação, é importante delimitar suas ações em três situações distintas, ou seja:

- a) Quando solicitado por ente da Federação para realização de ações de polícia ostensiva, desde que autorizado pelo Governo do Estado;
- b) Para repressão imediata de um delito, atuando como polícia de preservação da ordem pública;
- c) Quando solicitado por ente da Federação para realização de ações típicas de bombeiro e/ou de defesa civil.

Na primeira situação, como dito, muito embora a Polícia Militar seja um órgão estadual, adstrita à sua circunscrição territorial, existe a possibilidade de atuação da Polícia Militar em ações de polícia ostensiva em outra Unidade Federativa.

Essa ação fundamenta-se no princípio da solidariedade federativa, na função social da segurança pública e na garantia da dignidade da pessoa humana. Evidente que, para a atuação nesses casos, há a necessidade de solicitação e autorização do Governo estadual, exceto nos casos em que já existam convênios, termos de cooperação técnica ou quaisquer outros termos que permitam essas ações integradas.

Quanto à segunda hipótese de atuação das Polícias Militares, ou seja, aquela que se dá após a ocorrência do delito e exige a repressão imediata, verifica-se que a doutrina reconhece a legitimidade da atuação fora dos limites estaduais, especialmente na hipótese de acompanhamento para capturar o infrator da lei no caso de flagrante delito. Cabe ressaltar que, se capturado, o preso deve ser

apresentado ao Distrito Policial da área onde foi efetuada a sua prisão, conforme disposto no Código de Processo Penal.

**Art. 250 -** A autoridade ou seus agentes **poderão penetrar no território de jurisdição alheia, ainda que de outro Estado**, quando, para o fim de apreensão, forem no seguimento de pessoa ou coisa, devendo apresentar-se à competente autoridade local, antes da diligência ou após, conforme a urgência desta. (grifo nosso)

§ 1º - Entender-se-á que a autoridade ou seus agentes vão em seguimento da pessoa ou coisa, quando:

- a) tendo conhecimento direto de sua remoção ou transporte, a seguirem sem interrupção, embora depois a percam de vista;
- b) ainda que não a tenham avistado, mas sabendo, por informações fidedignas ou circunstâncias indiciárias, que está sendo removida ou transportada em determinada direção, forem ao seu encalço.

§ 2º - Se as autoridades locais tiverem fundadas razões para duvidar da legitimidade das pessoas que, nas referidas diligências, entrarem pelos seus distritos, ou da legalidade dos mandados que apresentarem, poderão exigir as provas dessa legitimidade, mas de modo que não se frustre a diligência.

No terceiro caso, quando o GRPAe estiver em atividade típica de bombeiro ou de defesa civil, faz-se necessária subdivisão. A primeira situação seria, por exemplo, as hipóteses de transporte de órgão humano, resgate aeromédica e salvamento. Na segunda situação seriam as hipóteses de ações de defesa civil, decorrentes de calamidades públicas.

Assim, no primeiro caso, pode-se aludir a dignidade da pessoa humana, fundamento da República Federativa do Brasil, como balizador da conduta de ajudar pessoa enferma ou ferida.

Nesse aspecto, o Art. 135 do Código Penal Brasileiro, ao tipificar a omissão de socorro, não fez qualquer restrição quanto ao seu limite territorial de atuação dos órgãos responsáveis, muito menos o Código de Processo Penal. Nesse sentido, a Constituição Federal de 1988, em seu Art 5º, estabelece o direito à vida como um direito fundamental individual e o Art 6º estabelece o direito à saúde como um direito fundamental social.

Nesse escopo, o Código Penal Brasileiro, em seu Art. 22, afirma que não há crime quando o agente pratica o fato por estado de necessidade, estrito cumprimento de dever legal ou no exercício regular de direito. Portanto, salvar uma vida não pode ser encarado como crime, mesmo que solicitado para fazê-lo fora de sua circunscrição.

Da mesma forma, o Art. 188 do Código Civil Brasileiro, também não considerou ato ilícito os praticados no exercício regular de um direito reconhecido,

chegando até a permitir a deterioração ou destruição da coisa alheia, ou a lesão à pessoa, desde que o objetivo seja remover perigo iminente.

Exemplo desse tipo de atuação ocorreu em 25 de fevereiro de 2012, quando duas pessoas ficaram feridas após *paragliders* (parapente) se chocarem no ar, no Pico do Gavião, em Andradas, no sul de Minas Gerais. De acordo com o Corpo de Bombeiros de Minas Gerais o local era de difícil acesso e solicitaram apoio da aeronave mais próxima. O helicóptero “Águia 01” da Polícia Militar de São Paulo, vindo da Base de Radiopatrulha Aérea de Campinas, interior de São Paulo, fez o salvamento.

Prosseguindo, na segunda hipótese, as ações de Defesa Civil, como dito, são reguladas por legislação federal<sup>59</sup> e tem como objetivo fundamental, realizar ações preventivas, de socorro, assistenciais e reconstrutivas, destinadas a evitar ou minimizar os desastres naturais e os incidentes tecnológicos, preservar o moral da população e restabelecer a normalidade social. Para isso, é formada pela atuação cooperativa de todos, portanto, nessas ações, a atuação do GRPAe, desde que solicitada, está fundamentada legalmente, como aconteceu nos Estados de Santa Catarina, em 2008 e 2011, e do Rio de Janeiro, em 2011.

## 5.2 Responsabilidade Penal Militar

Na esfera penal militar, analisando o Código Penal Militar e o Código de Processo Penal Militar, conforme apontou Leônidas Pantaleão (2008, p. 122) em seu trabalho monográfico, a atuação extraordinária de policiais militares e bombeiros militares em outros entes federativos não encontra obstáculos para a aplicação da lei castrense em caso de prática de ilícito penal militar, durante o atendimento de ocorrências e prossegue, afirmando que:

No que diz respeito à lei penal militar material, os delitos praticados por policiais militares em território de outro Estado, desde que o fato esteja previsto na parte Especial e que se verifique uma das circunstâncias do artigo 9º, serão considerados crimes militares.

No tocante à lei processual penal militar, o feito de polícia judiciária militar, Auto de Prisão em Flagrante Delito (APFD) ou Inquérito Policial Militar (IPM), deverá ser instaurado e conduzido por autoridade policial-militar local,

---

<sup>59</sup> Lei Nº 12.608, de 10 de abril de 2012; Lei Nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010 e Decreto Nº 7.257, de 4 de agosto de 2010. Brasil.

ou seja, da Polícia Militar do outro Estado, que deverá remeter os autos à Justiça Militar correspondente que, ao julgar-se incompetente para processar o militar de outro Estado, encaminhará o feito à Justiça Militar do Estado a que pertencer o sujeito ativo, ressaltando-se a visão do Superior Tribunal de Justiça, inscrita na Súmula nº 78, que diz: “Compete à Justiça Militar processar e julgar o policial de corporação estadual, ainda que o delito tenha sido praticado em outra unidade federativa”<sup>60</sup>.

A exceção refere-se aos crimes dolosos contra a vida de civil, quando o IPM ou APFD, ainda que conduzidos pela Polícia Militar de outro Estado, será remetido pela Justiça Militar ao Tribunal do Júri com competência sobre o local dos fatos, de acordo com o artigo 82, § 2º, do CPPM, combinado com o artigo 125, § 4º, da Constituição Federal. [...]

O Art. 42 da Constituição Federal de 1988 asseverou que os membros das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares são militares do estado. O mesmo artigo constitucional definiu esses órgãos como sendo instituições organizadas com base na hierarquia e disciplina, assim, qualquer norma infraconstitucional que descumpra tal diretriz, não terá eficácia.

Assim, nesse sentido, é importante analisar as questões atinentes à hierarquia militar e conceito de antiguidade, quando militar de determinado estado estiver à disposição de outro, exercendo função policial-militar a bordo de aeronave.

Inicialmente, o Art. 24 do Código Penal Militar considera superior, o militar que, em virtude da função, exerce autoridade sobre outro de igual posto ou graduação.

Conforme o Art. 38, não será culpado quem comete o crime em estrita obediência a ordem direta de superior hierárquico, em matéria de serviços, onde responderá pelo crime o autor da coação ou da ordem. Entretanto, também será punível o inferior, se a ordem do superior tiver por objeto a prática de ato manifestamente criminoso, ou houver excesso nos atos ou na forma da execução.

Importante salientar que o Direito Penal Militar, conforme assevera Célio Lobão (2002, p. 38-45), “[...] é especial em razão do bem jurídico tutelado, isto é, as instituições militares, no aspecto particular da disciplina, da hierarquia, do serviço e do dever militar”.

Nesse diapasão, o R-200 apresentou conceitos importantes para o entendimento dessas diferenciações entre superior e inferior hierárquico. A norma considerou hierarquia militar como sendo a ordenação da autoridade, em níveis diferentes, dentro da estrutura das Forças Auxiliares. Nesse sentido, definiu escala

<sup>60</sup> STJ. Súmula nº 78. Disponível em <[http://www.trt02.gov.br/geral/Tribunal2/Trib\\_Sup/STJ/SUM\\_STJ.html](http://www.trt02.gov.br/geral/Tribunal2/Trib_Sup/STJ/SUM_STJ.html)>. Acesso em: 17 jan. 2013.

hierárquica como sendo a fixação ordenada dos postos e graduações existentes nas Polícias Militares.

Por conseguinte, definiu graduação como sendo o grau hierárquico da praça e posto, o grau hierárquico do oficial.

Diante disso, considerando o escalonamento hierárquico entre postos e graduações, sempre haverá um superior, porém, nos casos de mesmo posto ou graduação, será a antiguidade ou a precedência funcional que definirá quem será o superior.

Assim, a ordenação ou precedência dentro de um mesmo grau hierárquico se faz pela antiguidade no posto ou na graduação, que é, basicamente, definida pelo tempo de efetivo serviço em cada um deles<sup>61</sup>, onde, como regra geral, será definida pela data da última promoção.

Nesse mesmo sentido, existe ainda a figura da precedência funcional, que é verificada entre militares de mesmo posto ou graduação, mas de diferentes antiguidades. Assim, pode ocorrer, por exemplo, em decorrência de situações especiais definidas em lei, num mesmo posto, determinado militar possuir antiguidade inferior ao outro, entretanto, em razão da função ou cargo que exerça, exija superioridade funcional sobre ele.<sup>62</sup>

Considerando que todos os Estados e o Distrito Federal são autônomos e possuem capacidade de auto-organização e normatização própria, autogoverno e auto-administração, as Polícias Militares cumprem regulamentos e legislações próprias. Entretanto, a base estrutural dessas normas seguem princípios regidos pela Constituição Federal de 1988, além de normas federais. Como todas as forças auxiliares são instituições organizadas com base na hierarquia e disciplina, pode-se concluir que, estando, o militar estadual, à disposição de outro estado, esses princípios hierárquicos deverão ser seguidos.

Partindo para o caso concreto, o Art. 166 da Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que instituiu o Código Brasileiro de Aeronáutica, estabelece que o comandante é o responsável pela operação e pela segurança da aeronave e que possui superioridade hierárquica sobre os demais membros da tripulação.

<sup>61</sup> Art. 4º da Lei Complementar Nº 893, de 09 de março de 2001. RDPM. São Paulo; e Art. 17, § 1º, da Lei Nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980. Estatuto dos Militares. Brasil.

<sup>62</sup> Art. 5º da Lei Complementar Nº 893, de 09 de março de 2001. RDPM. São Paulo; e Art. 17, *caput*, da Lei Nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980. Estatuto dos Militares. Brasil.

Importante salientar, que a figura do comandante definido pelo CBA refere-se àquele que atua em aeronave civil, em serviço aéreo público ou privado<sup>63</sup>, portanto, de aplicação limitada às atividades das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares. Assim, é preciso certo cuidado ao interpretar tal artigo, pois ele pode conferir condição diversa ao preconizado pela hierarquia militar.

Nesse sentido, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), criado em 1971, por meio do Decreto Nº 69.565, como órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), possui normas que abarcam toda a Aviação Civil. Assim, a Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3-1 apresenta conceitos importantes, conforme segue:

#### 3.20 COMANDANTE DA AERONAVE

Piloto responsável pela operação e segurança da aeronave. Exerce a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui.

#### 3.26 CO-PILOTO

Piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave.

Em contrapartida, o Exército Brasileiro, por ser uma instituição militar, apresenta conceito de comandante de aeronave diferente do preconizado pela aviação civil. Definição mais próxima à realidade das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares.

De acordo com o Manual de Emprego da Aviação do Exército (IP 1-1)<sup>64</sup>, os conceitos de comandante de aeronave, piloto e piloto comandante são tratados em razão dos graus hierárquicos dos militares a bordo da aeronave, independentemente do posto de pilotagem que ocupam, conforme segue:

**Comandante de aeronave** - Oficial, piloto da Av Ex, de maior grau hierárquico a bordo da Anv.

**Piloto** - Oficial da Av Ex, habilitado para a pilotagem da Anv considerada, responsável pela operação do aparelho, segundo orientação do Piloto Comandante.

**Piloto Comandante** - Oficial da Av Ex, habilitado para a pilotagem da Anv considerada, responsável pelo cumprimento da missão atribuída à tripulação. É o piloto de maior grau hierárquico ocupando posto de pilotagem, à exceção dos vôos de instrução, nos quais a função é desempenhada pelo instrutor de voo.

<sup>63</sup> Os Arts. 174 a 179 da Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que instituiu o Código Brasileiro de Aeronáutica, definem os **serviços aéreos públicos** como sendo aqueles realizados por empresas de transporte aéreo regular, não-regular e serviços especializados, para transporte de pessoas e coisas. Os **serviços aéreos privados** são aqueles realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador. Assim, não é possível afirmar, nem por analogia, que a aviação das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares seja considerada serviço aéreo. (grifo nosso)

<sup>64</sup> Manual do Exército Brasileiro, aprovado pela Portaria Nº 058-EME, de 29 de junho de 2000. Instruções Provisórias. 1<sup>a</sup> Edição. 2000. Brasil.

Conforme Robbins (2002, p. 351), “autoridade refere-se aos direitos inerentes a uma posição administrativa para dar ordens e esperar que elas sejam obedecidas”, assim, para facilitar a coordenação dentro da cadeia de comando a bordo de uma aeronave, o comandante recebeu grau superior de autoridade, a fim de realizar suas responsabilidades.

Assim, imaginando que esteja no comando da aeronave da Polícia Militar de São Paulo, um capitão, conforme o CBA, indistintamente, ele exercerá autoridade sobre todos os demais membros da tripulação, independentemente dos postos dos demais. Importante lembrar que o conceito de comandante de aeronave instituído pelo CBA foi estendido, por analogia, às atividades policiais militares, em descompasso com os ditames constitucionais.

Nesse sentido, à luz da legislação castrense, ele somente exercerá essa aludida autoridade sobre os demais tripulantes se possuir posto superior, ou, se no mesmo posto, for mais antigo. Portanto, não se pode considerar, conforme estrutura hierarquizada das instituições militares, o comandante ser inferior hierárquico a qualquer membro da tripulação, exceto nos casos de precedência funcional.

Conforme assevera Honorato (2012, p.249), os pilotos militares das Policiais Militares e Corpos de Bombeiros Militares, no exercício de suas atividades, “têm sido classificados como no exercício de uma operação de aeronave civil, retirando o caráter militar, no que tange às regras aeronáuticas”, e, de forma singular, afirma que:

Em apertada síntese, pode-se afirmar que policiais militares, tripulando aeronaves a serviço do Estado, no cumprimento de missões de polícia militar ou de bombeiro militar, estão em típica atuação militarista. No entanto, interpretação administrativa atual tem qualificado tais operações, no âmbito aeronáutico, com *status* de atividade civil, pois as aeronaves empregadas têm recebido a classificação de aeronaves civis, para fins aeronáuticos, em absoluta divergência com ditames constitucionais.

Diante disso, o CBA não pode ser utilizado como fundamento irrecorrível, mas sim de forma subsidiária. A norma constitucional, bem como a legislação especial castrense, estabelece a hierarquia e a disciplina como base da organização policial militar. Assim, qualquer tentativa de atuação diversa da estabelecida pela hierarquia e pela disciplina, não encontrará respaldo legal.

Nesse sentido, muito embora se refira às Forças Armadas, o Supremo Tribunal Federal, através do Relator, Ministro Ayres Brito, ao falar sobre hierarquia e disciplina em decisão sobre Habeas Corpus 108811/PR-Paraná<sup>65</sup>, afirmou que:

[...] A hierarquia e a disciplina militares não operam como simples ou meros predicados institucionais das Forças Armadas brasileiras, mas, isto sim, como elementos conceituais e vigas basilares de todas elas. Dados da própria compostura jurídica de cada uma e de todas em seu conjunto, de modo a legitimar o juízo técnico de que, se a hierarquia implica superposição de autoridades (as mais graduadas a comandar, e as menos graduadas a obedecer), a disciplina importa a permanente disposição de espírito para a prevalência das leis e regramentos que presidem por modo peculiar a estruturação e o funcionamento das instituições castrenses.[...]

Dentro do que foi apresentado, a figura da precedência funcional, confere uma condição especial, qual seja, a possibilidade do comandante da aeronave não ser o mais antigo, desde que, possua o mesmo posto dos demais tripulantes a bordo.

O CBA, mesmo que de aplicabilidade limitada às instituições policiais militares, aduz a ideia de superioridade ao comandante da aeronave, então, no caso de estar no comando um capitão e como copiloto também um capitão, porém mais antigo, com base na definição legal de precedência funcional, o capitão que exerce o comandamento da aeronave terá autoridade sobre os demais.

Portanto, com base na legislação especial castrense, o CBA será utilizado de forma complementar, somente para resolver questões de antiguidade, quando o comandante da aeronave e copiloto possuírem o mesmo posto ou graduação. Nos demais casos o CBA não prevalece.

### 5.3 Responsabilidade Administrativa-Disciplinar.

Da mesma forma, conforme apontou Leônidas Pantaleão (2008, p.124), a esfera administrativa-disciplinar, também não se vislumbrou empecilhos na atuação de policiais militares da PMESP em outro estado da Federação, muito embora tenha enfatizado somente os casos excepcionais em atuação repressiva, como assevera o Art. 250 do Código de Processo Penal.

---

<sup>65</sup> Supremo Tribunal Federal. AC 108.811. Disponível em <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=1834486>>. Acesso em: 30 jan. 2013.

Da mesma forma, pode-se afirmar que, estando o policial militar atuando em atividade de polícia ostensiva, como aconteceu nas operações policiais desencadeadas no Estado de Alagoas, o referido policial responderá por eventuais transgressões disciplinares lá praticadas. Essa conduta transgressional poderá ser comunicada pelo Comando Geral da polícia do outro estado à PMESP, que irá processá-la conforme seu Regulamento Disciplinar (RDPM)<sup>66</sup>. Importante salientar que o RDPM não impõe limite territorial para a sua aplicação, bastando que o acusado esteja sujeito a ele nos termos do Art. 2º:

Artigo 2º - Estão sujeitos ao Regulamento Disciplinar da Polícia Militar os militares do Estado do serviço ativo, da reserva remunerada, os reformados e os agregados, nos termos da legislação vigente.

Conforme o Art. 12 do RDPM é considerada transgressão disciplinar a infração administrativa caracterizada pela violação dos deveres policiais-militares, cominando ao infrator as sanções previstas no regulamento.

O Art. 13, parágrafo único<sup>67</sup>, do RDPM tipificam condutas quanto ao uso ou o emprego de aeronave da PMESP, esteja ela no território do Estado de São Paulo, ou não. Evidente que para as outras condutas tipificadas pelo RDPM vale a mesma regra, pois, conforme dito, o regulamento adota o critério *ratione personae*, tendo em vista que as transgressões disciplinares somente podem ser praticadas por militares do Estado, conforme o Art. 2º do RDPM.

Quanto à competência administrativa para instaurar e decidir sobre o processo administrativo, deverão ser observados os procedimentos previstos nas I-16-PM (Instruções do Processo Administrativo da Polícia Militar):

Determinação da competência

Artigo 11 - A competência administrativa para instaurar e decidir será determinada:

[...]

**Infrações fora do território estadual**

**§ 6º - As infrações administrativas ocorridas fora do território estadual serão apuradas por determinação do Secretário da Segurança Pública ou do Comandante Geral, caso haja necessidade de diligências no local do evento.** (grifo nosso)

Diante do exposto, quando militar estadual estiver atuando em outro estado, em atividades de polícia ostensiva, ou ainda, naquelas situações em que seja necessária a atuação repressiva imediata para a preservação da ordem pública,

<sup>66</sup> Lei Complementar Nº 893, de 09 de março de 2001. São Paulo.

<sup>67</sup> Regulamento Disciplinar da PMESP. Art. 13, parágrafo único, Nós 77, 100, 101, 102, 103 e 107.

haverá respaldo legal. Evidentemente, eventuais excessos serão apurados nas esferas penal, penal militar e administrativa.

#### 5.4 Garantias Securitárias e Previdenciárias

Apesar de já abordado, importante ressaltar que o R-200, também considerou no exercício de função policial-militar, bem como no exercício de função de natureza policial-militar ou de interesse policial-militar, os militares estaduais colocados à disposição de outra Corporação Policial-Militar, bem como aqueles colocados à disposição do Governo Federal<sup>68</sup>

Assim, estando o militar do Estado de São Paulo exercendo função policial-militar e vier a sofrer acidente em serviço será abarcado pelo Decreto Nº 20.218, de 22 de dezembro de 1986, o qual conceitua o acidente em serviço como:

Artigo 1º - Considera-se acidente em serviço, para todos os efeitos previstos na legislação em vigor, relativos aos componentes da Polícia Militar do Estado, aquele que ocorra com o Policial-Militar quando:

**I – no cumprimento das atividades Policiais-Militares, profissionais ou técnicas, e resultante de ordens, disposições regulamentares ou de legislação em vigor;**

[...]

**III – no cumprimento de ordens emanadas de autoridade competente;**

**IV – no decurso de viagens em objeto de serviço, previstas em regulamentos, ou autorizadas por autoridade competente;** (grifo nosso)

[...]

Nesse diapasão, a Lei Nº 5.451, de 22 de dezembro de 1986, que dispõe sobre a concessão de benefícios aos policiais militares do Estado de São Paulo, julgados inválidos ou falecidos em ato de serviço, afirma que:

Artigo 1º - Os policiais militares julgados definitivamente incapazes para a função policial militar serão reformados com vencimentos integrais de seu posto ou graduação independentemente de seu tempo de serviço.

§1º - se a incapacidade resultar de lesão ou enfermidades adquiridas em **conseqüência de exercício de função policial**, o policial militar será promovido ao posto ou graduação imediatamente superior e perceberá, a partir da reforma, vencimentos integrais a que teria direito ao completar 30 (trinta) anos de serviço. (grifo nosso)

Prosseguindo, o Art. 32 do Decreto-lei Nº 260, de 29 de maio de 1970, o qual dispõe sobre a inatividade dos componentes da Polícia Militar do Estado de São Paulo, ao falar sobre invalidez e incapacidade física, aduz que:

Artigo 32 - A invalidez ou a incapacidade física poderá ser consequente de:

---

<sup>68</sup> Art. 20, parágrafo único e Art. 21 do Decreto Nº 88.777, de 30 de setembro de 1983 (R-200).

- I - ferimento recebido em **ato de serviço público** ou enfermidade contraída nessa situação, ou que nela tenha a sua causa eficiente; (grifo nosso)
- II - **acidente em serviço**; (grifo nosso)
- III - doença **adquirida em consequência de exercício de função policial-militar** ou com relação de causa e efeito às condições inerentes ao mesmo serviço; (grifo nosso)
- IV - tuberculose ativa, alienação mental, neoplasia maligna, cegueira, lepra, paralisia, cardiopatia grave, desde que qualquer delas torne o indivíduo total ou permanentemente inválido para qualquer trabalho;
- V - acidente ou doença sem relação de causa efeito com o serviço.
- § 1º - Os casos de que tratam os incisos I e III deste artigo serão provados por atestado de origem ou inquérito sanitário de origem; os acidentes em serviço serão apurados em processo regular para fins de caracterização dos casos do inciso II do mesmo artigo.

No que diz respeito à cobertura securitária das aeronaves da PMESP, a mesma abrange as condições gerais para seguros aeronáuticos, acrescido do Aditivo A (Garantia CASCO), do Aditivo B (Garantia da Responsabilidade do Explorador ou Transporte Aéreo (RETA), Classes 1, 2, 3, e 4) e da “Responsabilidade Civil 2º RISCO da Garantia RETA”. Conforme o aditivo B, para as classes 1 e 2, nos casos de acidentes envolvendo passageiros e tripulantes, onde haja a ocorrência de morte, invalidez permanente, incapacidade temporária, bem como assistência médica e despesas complementares, haverá reembolso ao segurado no valor de R\$ 49.770,77.

Como dito, as aeronaves da Polícia Militar do Estado de São Paulo possuem cobertura, conforme apólice de seguro, em todo território nacional e possibilita, se aprovado pelo segurado, a inclusão de novos tripulantes, independentemente de comunicação formal à seguradora. Assim, se um militar estadual de outro ente da Federação, ou mesmo do próprio GRPAe, for incluído nesse rol de tripulantes, ele terá cobertura securitária em caso de sinistro.

No mesmo sentido, a Lei Nº 11.473, de 10 de maio de 2007, que dispõe sobre a cooperação federativa no âmbito da segurança pública, prevê em seu Art. 7º que o policial militar vitimado em ação operacional conjunta com a Força Nacional de Segurança Pública, fará jus, no caso de invalidez incapacitante para o trabalho, à indenização de R\$ 100.000,00, e seus dependentes, ao mesmo valor, no caso de morte.

Atualmente, a Polícia Militar e a Polícia Civil do Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Estado dos Negócios da Segurança Pública, possuem contrato de seguro com a empresa Metlife Brasil, cujo objeto é a prestação de serviços de seguro coletivo de acidentes pessoais para todos os policiais civis e militares do quadro ativo da Secretaria.

O valor indenizado para morte e invalidez permanente total é de R\$ 100.000,00, entretanto, a cláusula primeira do contrato de seguro exige algumas condições para que os policiais (segurados) ou seus herdeiros (beneficiários) possam fazer jus à indenização, devendo:

a) estar exclusivamente no exercício da função policial militar

b) estar em horário de trabalho;

c) estar devidamente escalado, sendo que a escala deverá ser fornecida pelo órgão o qual o policial estiver lotado, considerando o percurso de sua residência ao local de trabalho e o retorno;

d) no caso de sinistro, a instituição instaurar sindicância.

Importante lembrar que o Art. 67 das I-16-PM exige a instauração de sindicância nos casos de acidente pessoal de servidor militar ocorridos em razão do serviço ou *in itinere*<sup>69</sup>, assim, desnecessária a exigência posta na referida cláusula contratual.

Considerando que esse contrato apresentou problemas em sua execução, no dia 27 de fevereiro de 2013, o Governo do Estado de São Paulo enviou à Assembleia Legislativa o Projeto de Lei N° 76/2013, que autoriza o pagamento, em caso de morte ou invalidez permanente, total ou parcial, de indenização em até R\$ 200 mil aos militares do Estado e aos servidores sujeitos ao Regime Especial de Trabalho Policial ou que exerçam atividades de risco acentuado em unidades da Secretaria da Administração Penitenciária. Essa proposta também autoriza a contratação de um seguro de vida em grupo, a ser pago pelo Estado.

Segundo o projeto, a indenização será devida em caso de morte ou invalidez que ocorram em serviço; no deslocamento entre o domicílio do militar ou do servidor e o seu local de trabalho; e em razão da função pública, ainda que o evento causador da morte ou invalidez se dê após a passagem do militar ou do servidor à inatividade.

A natureza do evento lesivo e sua relação com uma das hipóteses indicadas acima, bem como o valor da indenização, serão estabelecidos em procedimento administrativo específico, de natureza simplesmente investigativa, colhendo-se, quando couber, o pronunciamento de órgão médico oficial.

<sup>69</sup> Em caminho. No caminho. Pode ser definido como período que o militar do estado despende até o seu local de trabalho e, ao fim da jornada, gasta para o seu retorno ao lar.

Diante disso, se o procedimento administrativo específico indicar a prática de ilícito administrativo ou penal por parte do militar ou servidor vitimado, não será concedida a indenização prevista.

Nesse sentido, no dia 20 de março de 2013, o Plenário da Assembleia aprovou por unanimidade o referido projeto com aprovação de emendas, como, por exemplo, a inclusão dos temporários e servidores da Fundação Casa como beneficiários da indenização e a retirada do termo “domicílio”, bastando que o servidor esteja indo ou vindo de seu local de trabalho.

Assim, estando o policial exercendo, na forma da lei, mesmo que em território de outro estado, função policial-militar, fará jus aos benefícios legais. Salienta-se que esse exercício funcional deve estar revestido de algumas condições essenciais, como, por exemplo, estar escalado para o serviço policial, estar no seu horário de trabalho ou *in itinere*, ou ainda, conforme o referido projeto de lei, sofrer morte ou invalidez em razão da função pública, etc.

## 6 Propostas

Com fundamento no que foi dito, diagnosticando as questões atinentes à cooperação federativa e uma melhor padronização das operações aéreas realizadas pela Segurança Pública, algumas questões deverão ser aprofundadas futuramente, como, por exemplo:

a) A revisão das I-27-PM (Instruções para as Publicações da Polícia Militar do Estado de São Paulo), que estabelecem normas gerais orientadoras da elaboração de minutas, da instrução do processo, da fiscalização da execução e do controle dos convênios que tenham o Estado como partícipe e que envolvam a participação direta ou indireta da Polícia Militar do Estado de São Paulo. Nesse sentido, deve ser incluído o postulado do consórcio público;

b) A elaboração de Nota de Instrução, instituída pela PMESP, sobre estágio operacional de militares estaduais de outros estados federados em aeronaves da Polícia Militar de São Paulo, definindo tratativas de autorização, requisitos para o estágio, formalização do estágio, supervisão, análise dos resultados, custos, responsabilidades comuns e específicas, prazo, etc;

c) A elaboração de Nota de Instrução, instituída pela PMESP, sobre o emprego de aeronave e tripulações em ações conjuntas em outro estado da Federação, balizadas pela Portaria Nº 1.302 do Ministério da Justiça, de 29 de junho de 2012, que dispõe sobre a implantação do Plano de Mobilização Nacional de Aeronaves e Tripulações de Segurança Pública para auxílio nas ocorrências de catástrofes ou desastres coletivos e na prevenção ao delito e à violência.

Tendo representando o Departamento de Políticas, Programas e Projetos (DEPRO) da SENASP e o CONAV na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), no período de outubro de 2010 a julho de 2011, conforme o Ofício Nº 8.000/GAB/SENASP/MJ, de 01 de outubro de 2010, bem como o Ofício Nº 3637/GAB/SENASP/MJ, de 11 de abril de 2011, com o objetivo de viabilizar, bem como elaborar um regulamento que atendesse as necessidades da Aviação de Estado (Pública), foi apresentada minuta da proposta do RBAC Nº 90, a qual consta no Apêndice A desse trabalho.

Esta proposta foi resultado de longos e exaustivos debates sobre o tema com pessoas de todos os setores envolvidos, além do trabalho ter sido apresentado

e debatido no seminário realizado pelo Grupamento Aéreo da PMBA, em Salvador, em 2010, por duas vezes no CONAV, 2010 e 2011, bem como no Seminário realizado pelo DETRAN/DF, em 2011.

Essa proposta encontra-se em análise pela ANAC e deverá ser avalizada pelos setores envolvidos e responsáveis pela análise de regulamentos. Essa incumbência ficará a cargo da Gerência de Padrões e Normas Operacionais (GPNO) e da Gerência de Vigilância de Operações de Aviação Geral (GVAG), além de outras que a ANAC julgar necessário, objetivando sua aprovação.

Considerando que a legislação não é clara quanto às atividades do Poder Público, após análise a ser realizada pela ANAC, o regulamento passará por audiência pública<sup>70</sup> e nova oportunidade será dada aos interessados para manifestações e sugestões.

O número adotado para o regulamento foi o 90, conforme indicação da GPNO/ANAC. Entretanto, conforme o Art. 4º, inc. VI, da Resolução Nº 30/08 da ANAC, esta numeração poderá variar entre os números 90 a 117, pois dizem respeito às operações de aeronaves – regras gerais. Nesse sentido, a construção da referida proposta baseou-se nessa portaria, bem como no RBAC Nº 01, o qual institui definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos RBAC.

A ANAC, antecipando a aprovação deste regulamento, criou setor específico para tratar dos assuntos da Aviação de Estado (Pública), vinculado à GVAG.

A proposta do regulamento contém 12 subpartes e 04 apêndices e abordou, dentre outras coisas, conforme Apêndice A, os seguintes temas:

a) Aplicabilidade, modalidade de operações aéreas especiais, manual de operações, aeronavegabilidade de aeronave, requisitos para manual de voo, marcas e placares das aeronaves, proibição e interferência com os tripulantes, lançamento de objetos, proibições de substâncias psicoativas, produtos controlados e artigos perigosos embarcados, bem como utilização de aéreas aeroportuárias;

- b) Regras de voo;
- c) Requisitos para os aeronavegantes;
- d) Treinamento;
- e) Requisitos de instrumentos e equipamentos especiais;
- f) Sistema de imagem de visão noturna;

---

<sup>70</sup> Art. 27 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e Art. 45 do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006.

- g) Manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos;
- h) Atividades de paraquedismo dos órgãos de segurança pública;
- i) Sobrevida de aeronaves e de seus ocupantes;
- j) Sistema de gerenciamento de segurança operacional;
- k) Estrutura do programa de gerenciamento de risco de fadiga humana;
- l) Operação de veículos aéreos não tripulados.

Além disso, quando da publicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil sobre Aviação de Estado (Pública), muitas outras ações serão necessárias, como, por exemplo, elaboração e aprovação da ANAC de documentos pelo GRPAe, conforme segue:

- a) Elaboração do Manual de Operações;
- b) Elaboração do Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional;
- c) Elaboração do Programa de Treinamento Operacional.

## Conclusão

Muito se caminhou e se trabalhou para evoluir, mas muito ainda deve ser feito, tanto nos campos operacional, regulamentar, legal, de gestão e de segurança operacional. A Aviação de Segurança Pública e de Defesa Civil, ou de forma mais abrangente, a Aviação de Estado (Pública), deve ser tratada como política de Estado. Dessa forma, deve haver a busca, cada vez maior, de uma atuação integrada, favorecendo a cooperação federativa.

No campo operacional, é importante que se incentive a integração e a troca de experiências entre as OASP. Com isso, as tripulações poderão conhecer e difundir as boas práticas, possibilitando voos mais seguros e a criação de procedimentos operacionais mais consistentes e padronizados. A aviação, muito embora integre os órgãos de segurança pública no Brasil, possui características próprias e importantes para sua viabilização com segurança. Os órgãos de segurança pública ainda são carentes de regulamentos específicos sobre as suas atividades. Na maioria das vezes, inferem-se ao vetor aéreo os mesmos requisitos e exigências impostos às viaturas terrestres, causando desequilíbrios para a atividade.

Nesse sentido, na Aviação de Segurança Pública, por ser uma atividade de alto custo e necessitar de grandes investimentos para o seu desenvolvimento, torna-se ainda mais notória a necessidade de integração das OASP no Brasil. Essa necessidade existe, principalmente, para a formação e o treinamento de tripulações. Muito embora existam barreiras jurídicas, a eficiência pela integração cooperativa gerará mais produtividade e um menor custo.

No contexto das ações de cooperação federativa, verificou-se a importância do vetor aéreo no resgate de pessoas e na redução dos índices criminais. Esse é um novo modelo que surge no contexto nacional, pois, além das atuações conjuntas em missões humanitárias coordenadas pela Defesa Civil, adota-se agora um modelo de atuação conjunta em ações de polícia. Esse modelo, evidentemente, auxiliará na redução dos índices criminais, melhorando a qualidade de vida de todos os cidadãos brasileiros.

Além do mais, nota-se também que, muito mais do que se constituir em um excelente mecanismo de racionalização de recursos financeiros e humanos, o consórcio público apresenta-se também como um eficaz instrumento para a

efetivação do federalismo solidário e cooperativo adotado pela Constituição Federal de 1988. Ainda assim, seus efeitos viabilizam a execução de políticas públicas, através da gestão associada de serviços públicos, coadunando, dessa maneira, com os princípios da economicidade e da eficiência, orientadoras da Administração Pública.

Sobre a questão de atuação extraterritorial, observou-se que, apesar de existirem limitações territoriais impostas à atuação das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares, as normas vigentes possuem amparo legal. Esse alinhamento não podia ser diferente, em face da imposição constitucional, relativa ao princípio da solidariedade federativa e da cooperação, que ampara a atuação de policiais e de bombeiros militares em outros estados.

Percebe-se ainda que na ação integrada de órgãos estaduais, nas quais um policial militar lotado em um Estado estiver atuando em outro Estado, devidamente autorizado, em atividade de polícia ostensiva, ou ainda, naquelas situações em que seja necessária a atuação repressiva imediata para a preservação da ordem pública, haverá respaldo legal para a ação, onde, evidentemente, eventuais excessos serão apurados nas esferas penal, penal militar e administrativa.

Quanto aos benefícios legais, estando o policial exercendo, na forma da lei, mesmo que em território de outro estado, função policial-militar, fará jus aos benefícios legais. Salienta-se que esse exercício funcional deve estar revestido de algumas condições essenciais, como, por exemplo, estar escalado para o serviço policial e estar no seu horário de trabalho ou *in itinere* etc.

Em termos de regulamentação, o que se busca é a segurança jurídica nas operações das OASP. Na atividade aérea de segurança pública e de defesa civil não há a possibilidade de desvinculação do risco, mas sim o seu gerenciamento. Daí, ser fundamental uma melhor definição das atribuições legais. O regulamento ou a lei que vier a tratar desse assunto deverá oferecer consistência a essas operações, sob pena de, em tempos não tão distantes, inviabilizar essa atividade.

Quanto à gestão e à segurança operacional, nessa nova estrutura que se consolida, espera-se do Governo Federal a criação de um órgão coordenador central. Sua finalidade será gerir e fomentar a Aviação de Estado, incentivando a difusão e a integração das práticas administrativas, da gestão de excelência, nos processos e nos modelos operacionais comprovados e focados na integração. Além disso, deverá voltar as suas ações para a segurança e para a racionalidade de

recursos, devendo também ser o gestor das necessidades e dos requisitos das OASP. Com isso, criará padrões e, consequentemente, uma demanda em escala, como forma de reduzir os custos da aquisição de produtos e da contratação de serviços aeronáuticos e, adicionalmente, tornar a operação mais segura.

Importante lembrar que as instituições policiais e de bombeiros militares tiveram vital participação na implantação do vetor aéreo em suas jornadas cotidianas e esse sucesso é fruto da competência dessas instituições. Todavia, essa atividade foi ampliada e, hoje, outros órgãos estão utilizando aeronaves para maximizar seus resultados e atender ao cidadão.

Um órgão central com a responsabilidade de gerir esse novo modelo de aviação será o novo desafio. Uma possibilidade seria a constituição do consórcio público, ou então, de forma mais específica, a criação do Departamento de Aviação de Estado. Essa proposta estaria estruturada na Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e, consequentemente, na ANAC.

Dessa forma, isso traria mais consistência às políticas de Estado, pois estaria inserida dentro do contexto da aviação. Ainda assim, estaria interligada com todos os setores da administração pública, sendo plausível implementar políticas específicas para o setor, desde a operação, formação, capacitação e infraestrutura, até as questões atinentes à aeronavegabilidade.

A **problemática** que o trabalho enfrentou na análise dos balizadores jurídicos e constitucionais acerca da atuação do Grupamento de Radiopatrulha Aérea fora dos limites territoriais do Estado de São Paulo, possibilitou identificar, juridicamente, soluções para a sua realização. Essas soluções envolvem, inclusive, instrumentos administrativos e jurídicos, como o consórcio público e os termos de cooperação técnica.

Assim, validou-se a **hipótese** de que é juridicamente possível a integração e a cooperação entre as organizações de Aviação de Segurança Pública e de Defesa Civil. Essa integração ocorrerá, tanto na esfera federal como nas estaduais, oferecendo segurança jurídica às operações integradas do Grupamento de Radiopatrulha Aérea da Polícia Militar do Estado de São Paulo, bem como às suas tripulações.

Assim, o trabalho teve como **objetivo** geral propor doutrina, com base em preceitos constitucionais e infraconstitucionais, sobre a integração cooperativa entre entes federados, nas ações de segurança pública e de defesa civil. Como objetivo

específico, o trabalho buscou analisar as responsabilidades e garantias do militar do estado atuando em outro ente da Federação.

Como **contribuição**, com base no que foi estudado, foi apresentada proposta de Regulamento Brasileiro da Aviação Civil a ser publicado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e sugestões para revisão das I-27-PM (Instruções para as Publicações da Polícia Militar). Ainda assim, foram apresentadas sugestões para elaboração de Nota de Instrução, no âmbito da PMESP, sobre estágio operacional de militares estaduais de outros estados federados em aeronaves da PMESP e, também, sobre o emprego de aeronave e tripulações em ações conjuntas em outro estado da Federação.

Por derradeiro, a Aviação de Segurança Pública e de Defesa Civil no Brasil deixou de ser uma novidade ou um privilégio e passou a ser uma realidade, cruzando os céus, salvando vidas e protegendo o cidadão. Nesse momento, é preciso discutir esse novo formato de atuação conjunta da Aviação de Segurança Pública e, assim, preparar-se para os grandes eventos que acontecerão em breve no Brasil. Da mesma forma, existe a necessidade de se regulamentar o uso de aeronaves pelo Poder Público, como determina o CBA.

## Referências

- AERONÁUTICOS, Manual. São Paulo: **Manuais Técnicos de Seguro**, 1993.
- ALVARENGA, Ricardo, **Direito Aeronáutico, Dos contratos e garantias sobre aeronaves**. Belo Horizonte: Del Rey, 1992.
- ANDRADE, Maria Margarida de. **Como preparar trabalhos para cursos de pós-graduação: noções práticas**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2004.
- ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim, **Curso de Direito Aeronáutico**. Rio de Janeiro: Forense, 1998.
- ARAÚJO, Luiz Alberto David e JÚNIOR, Vidal Serrano Nunes, **Curso de Direito Constitucional**. São Paulo: Saraiva, 2002.
- BENI, Eduardo Alexandre Beni e BARRETO, Alex Mena, **Aviação de Estado: passado, presente e futuro. Piloto Policial**. São Paulo. 2012. Disponível em <http://www.pilotopolicial.com.br/aviacao-de-estado-passado-presente-e-futuro/>. Acesso em: 23 abr. 2012.
- BENI, Eduardo Alexandre. **Aviação de Segurança Pública e a Responsabilidade Cível do Comandante de Aeronave da Polícia Militar do Estado de São Paulo**. Monografia CAO I/09. PMESP. São Paulo: CAES, 2009.
- BOAVENTURA, Edivaldo Machado. **Metodologia da pesquisa: monografia, dissertação, tese**. São Paulo: Atlas, 2004.
- BUONAMICI, Sérgio Claro. Direito Fundamental Social à Segurança Pública. São Paulo. **Revista de Estudos Jurídicos UNESP**. Vol. 15. Nº 21. 2011.
- CERVO, Amado L.; BERVIAN, Pedro A.; DA SILVA, Roberto. **Metodologia Científica**. 6. ed. São Paulo: Pearson Practice Hall, 2006.
- COZBY, Paul C. **Métodos de pesquisa em ciências do comportamento**. São Paulo: Atlas, 2003.
- CRETELLA JÚNIOR, José. **Tratado de direito administrativo**. Rio de Janeiro: Forense, 10 v. 1972.
- \_\_\_\_\_. **Curso de direito administrativo**. 6. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 1981.
- DALLARI, Dalmo de Abreu. **Parecer sobre a Lei de Consórcios Públicos:Lei nº 11.107 de 06 abril de 2005**. Revista Jurídica. Brasília, vol. 7, n. 72, maio 2005.
- DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1994.
- DE ALMEIDA, José Gabriel Assis, **Jurisprudência Brasileira Sobre Transporte Aéreo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2000.
- DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella, **Direito Administrativo**. São Paulo: Atlas, 2004.
- DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella, **Direito Regulatório**. 2. ed., Belo Horizonte: Fórum, 2004.
- FACHIN, Odília. **Fundamentos de Metodologia**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

- FERRAZ, Luciano. **Consórcios Públicos**: ensaio sobre a constitucionalidade da Lei Nº 11.107/2005. Ed. Fórum, Belo Horizonte. 2008.
- FILHO, Marçal Justen. Parecer. **Parecer sobre a Lei de Consórcios Públicos**: Lei nº 11.107 de 06 abril de 2005. Revista Jurídica. Brasília, vol. 7, n. 72, maio 2005.
- FREITAS, Paulo Henrique De Souza, **Responsabilidade Civil no Direito Aeronáutico**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2003.
- GARCEZ NETO, Martinho, **Prática da Responsabilidade Civil**. 2. ed., Rio de Janeiro: Jurídica e Universitária Ltda, 1972.
- GASPARINI, Diógenes. **Direito administrativo**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2001.
- \_\_\_\_\_. **Responsabilidade do Poder Público Municipal na Segurança Pública em face da revisão da Constituição Federal**. Brasil. Biblioteca Digital do Senado Federal. Rev. Inf. Legisl. e. 30. n 117. 1993. Disponível em <http://www2.senado.gov.br/bdsf/bitstream/id/176100/1/000475966.pdf>. Acesso em: 24 jan. 2013.
- GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- HONORATO, Marcelo, A Aviação Militar Estadual e a Interpretação conforme a Constituição Federal do art. 107 do CBA: obediência ao Pacto Federativo. **Revista Jurídica da Seção Judiciária de Pernambuco**, Justiça Federal, edição nº 5. Recife. 2012.
- JUNIOR, Valdir Ferreira de Oliveira. **O Estado Constitucional Solidarista: Concretização constitucional e o pensamento solidarista**. Bahia. Universidade Federal da Bahia. 2008.
- KÖCHE, José Carlos. **Fundamentos de metodologia científica: teoria das ciências e iniciação à pesquisa**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1977.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade (colab). **Fundamentos de metodologia científica**. 7.ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- LIMA, Otacílio Soares, **Policimento Aéreo – Parceria: Estado, Município e Iniciativa Privada – Um Passo na conquista de mais Segurança**. Monografia CSP I/97. PMESP. São Paulo: CAES, 1997.
- LOBÃO, Célio. **Direito Penal Militar. Direito Penal Especial. Direito Penal Comum. Direito Processual Especial**. In Direito Militar – História e Doutrina – Artigos Inéditos. Florianópolis: AMAJME, 2002.
- MACHADO, Alessandro José. **Operação Santa Catarina – Ações da 2ª Companhia do Batalhão de Aviação Catarinense na Tragédia do Morro do Baú**. Ed. Insular. Florianópolis. 2012.
- MATTAR NETO, João Augusto. **Metodologia Científica na Era da Informática**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.
- MEDAUAR, Odete. **Direito administrativo moderno**. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.
- MEDEIROS, João Bosco. **Redação científica: a prática de fichamentos, resumos, resenhas**. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

- MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 29. ed. (atual. Eurico Azevedo et al.). São Paulo: Malheiros, 2004.
- MELLO, Celso Antônio Bandeira de, **Curso de Direito Administrativo**, São Paulo: Malheiros, 2007.
- MORAES, Alexandre de Moraes, **Direito Constitucional**, 23. ed., São Paulo: Atlas 2008.
- MIGUEL, Marco Antonio Alves. **Ciências policiais de segurança e ordem pública. Conceituação e Relevâncias**. Revista LEVS, São Paulo, n.4, Nov. 2009. Disponível em: <<http://www.levs.marilia.unesp.br/revistalevs/edicao4/Autores/marcoantonio.pdf>> Acesso em: 10 Jan. 2013.
- NEVES, Cícero Robson Coimbra e STREIFINGER, Marcello, **Apontamentos de Direito Penal Militar. Volume 2, Parte Especial**, 2. tiragem, São Paulo: Saraiva, 2008.
- NORONHA, Fernando. **Direito das Obrigações: Fundamentos do direito das obrigações: introdução à responsabilidade civil: volume 1**. São Paulo: Saraiva, 2003.
- NUNES, Luiz Antônio Rizzato, **Manual de Monografia Jurídica**. 4. ed., São Paulo: Saraiva, 2002.
- PACHECO, José da Silva, **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. 3. ed., São Paulo: Forense, 1990.
- PAULO, Marcelo Alexandrino Vicente, **Direito Administrativo Descomplicado**. 14. ed., Rio de Janeiro: Impetus, 2007.
- PIRES, Maria Coeli Simões; BARBOSA, Maria Elisa Braz (Coord.), **Consórcios Públicos**. Ed. Fórum, Belo Horizonte. 2008.
- PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de Direito Civil**, v. III. Rio de Janeiro: Forense, 1990.
- RIBEIRO, Airton Edno. **Manual de Redação Policial-Militar**. Monografia. Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais-II/03. São Paulo: Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores da Polícia Militar do Estado de São Paulo, 2003.
- ROBBINS, Stephen Paul, **Comportamento organizacional**, Tradução técnica Reynaldo Marcondes, 9. ed., São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2002.
- ROCHA, Abelardo Júlio, e outros, **Direito Administrativo Disciplinar Militar, Comentários e Anotações ao Regulamento Disciplinar da Polícia Militar do Estado de São Paulo**, 3. ed., São Paulo: Suprema Cultura, 2008.
- RODRIGUES, Silvio, Direito Civil: **Responsabilidade Civil**, Vol 4, 17. ed., Rio de Janeiro: Saraiva, 1999.
- RUDIO, Franz Victor. **Introdução ao projeto de pesquisa científica**. 36. ed. Petrópolis: Vozes, 2009.
- SANTANA, Leônidas Pantaleão de. **A integração da Polícia Militar do Estado de São Paulo com as Polícias Militares dos Estados limítrofes de São Paulo no combate à criminalidade**. Monografia CSP – I/08. PMESP. São Paulo: CAES, 2008.

SANTIN, Valter Foleto. Controle judicial da segurança pública : eficiência do serviço na prevenção e repressão ao crime. São Paulo : **Revista dos Tribunais**, 2004.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado de Economia e Planejamento. **Plano Plurianual 2012-2015**. Disponível em: <<http://www.ppa.sp.gov.br/>>. Acesso em: 13 mar. 2012.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. **Regulamento para as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares (R-200)** (L-2-PM), de 30 de setembro de 1983.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. **Diretriz nº PM3-005/02/97 - Emprego Operacional da PMESP**, de 04 de dezembro de 1997.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. **Convênios** (I-27-PM) - 1ª Edição, de 26 de agosto de 1998.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. **Reorganização da Polícia Militar**, Decreto 44.447, (L-7-PM) - 3ª Edição, de 24 de novembro de 1999.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. **Instruções para a distribuição e o completamento do efetivo policial-militar territorial** (I-28-PM), 1ª Edição , de 07 de abril de 2003.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. **Diretriz nº PM3-001/02/08 - Emprego Operacional do Grupamento de Radiopatrulha Aérea da Polícia Militar “João Negrão” (GRPAe) e das Bases de Radiopatrulha Aérea (BRPAe)**, de 17 de junho de 2008.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. **Instruções para o Atendimento de Ocorrência em que haja o cometimento de Infração Penal praticada por Policial Militar** (I-40-PM), 1ª edição , de 23 de junho de 2009.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. **GESPOL – Sistema de Gestão da Polícia Militar do Estado de São Paulo**. Sexta Seção do Estado Maior. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. **Plano Estratégico de Comando 2011-2012**. Comando Geral da Polícia Militar do Estado de São Paulo, 2011. Disponível em <<http://www.intranet.policiamilitar.sp.gov.br>>. Acesso em: 13 mar. 2012.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. JÚNIOR, Paulo Luiz Scachetti. **Relatório Nº GRPAe-001/200/09**. Fev. 2009.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de São Paulo. FREIXO, José Alexander de Albuquerque. **Parte Nº GRPAe-004/10/1126**. Jan. 2011.

SENASA (Ministério Justiça). Secretaria Nacional de Segurança Pública. **Programa Nacional de Apoio ao Reaparelhamento e à Modernização das OASP – PRONAvSeg**, de janeiro de 2010.

\_\_\_\_\_. Secretaria Nacional de Segurança Pública. **Projeto de Constituição de Consórcio Público Interfederativo de Segurança Pública – CISP**.

\_\_\_\_\_. Secretaria Nacional de Segurança Pública. **Plano Nacional de Mobilização de Aeronaves - PLANAMA - COPA 2014**, de agosto de 2011.

\_\_\_\_\_. Secretaria Nacional de Segurança Pública. **Projeto Preliminar de Aviação de Segurança Pública COPA 2014**, de junho de 2010.

\_\_\_\_\_. Secretaria Nacional de Segurança Pública. **Projeto de Apoio Aéreo Especializado da Força Nacional de Segurança Pública ao PEFRON**, de março de 2009.

SENIFFE, Kleber Roberto de Lima, Tenente Coronel da Brigada Militar do Rio Grande do Sul, Coordenador Aviação SENASP - Jogos Pan Americanos. **Informativo Fundação Brigada Militar**, agosto de 2008.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 9. ed. São Paulo: Malheiros, 1992.

SILVA, Carlos, Antônio Matos da, A Atividade Policial Militar e a Responsabilidade Extracontratual do Estado, **A Força Policial**, Ano 2006, out/Nov/dez, N° 52.

SILVA, Marco Antônio Severo, **Segurança de vôo: Normatização no GRPAe e proposta de criação de um sistema envolvendo as organizações de policiamento aéreo no Brasil**, PMESP, CAES, CAO-II/01, São Paulo, 2002.

TEIXEIRA, Ana Carolina Wanderley. **As novas figuras contratuais nos consórcios públicos**. Ed. Fórum, Belo Horizonte. 2008.

VENOSA, Sílvio de Salvo, Direito Civil: **Responsabilidade Civil**, Vol IV, 3. ed., São Paulo: Atlas, 2003.

## **APÊNDICE A – Proposta de Regulamento Brasileiro da Aviação Civil**

### **REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL - RBAC 90 – MINUTA**

Título: Aviação de Estado (Pública): Serviço do Poder Público Em Operações Aéreas Especiais.

Aprovação: Resolução ANAC nº xxx , de yyyy de zzzz de 2013.

Origem: SSO

#### **SUMÁRIO**

##### **SUBPARTE A – GERAL**

90.1 - Aplicabilidade

90.3 – Definições e Conceitos

90.5 – Modalidade de Operações Aéreas Especiais

90.7 – Responsabilidade das Autoridades dos órgãos

90.9 – Responsabilidade e Autoridade do Piloto em Comando

90.11 - Documentação

90.13 - Manual de Operações (MOP)

90.15 – Aeronavegabilidade de Aeronave

90.17 – Requisitos para Manual de Voo, Marcas e Placares das Aeronaves

90.19 – Proibição e Interferência com os Tripulantes

90.21 – Lançamento de Objetos

90.23 – Substâncias Psicoativas – Proibições

90.25 – Produtos Controlados e Artigos Perigosos Embarcados

90.27 – Utilização de Aéreas Aeroportuárias

##### **SUBPARTE B - REGRAS DE VOO**

90.29 - Aplicabilidade

90.31 - Regras Gerais

90.33 - Atribuições de Pré-Voo

90.35 - Posto de Trabalho de Tripulantes de Voo

90.37 - Uso de Cintos de Segurança

90.39 - Operação Perto de Outra(s) Aeronave(s)

90.41 – Operação com Aeronave em Áreas de Pouso Eventual ou Restritas

90.43 – Operação com Aeronave em Locais não Homologados ou Registrados  
90.45 – Limitações para Operações VFR – Requisitos de Condições Meteorológicas  
90.47 – Atendimento às Autorizações e Instruções do órgão ATC  
90.49 – Operação em Área de Desastre, Emergência, Calamidade Pública ou de Interesse da Segurança Pública.

90.51 – Voo nas Proximidades de Autoridades Governamentais

90.53 – Manobras Operacionais

90.55 - Operação de Helicóptero Sobre Extensões de Água

#### SUBPARTE C - REQUISITOS PARA OS AERONAVEGANTES

90.57 – Aplicabilidade

90.59 – Tripulações de Voo: Geral

90.61 – Requisitos para Mecânico de Manutenção Aeronáutica

90.63 – Experiência Operacional da Tripulação

90.65 – Documentação da Tripulação

90.67 – Registro das Horas de Voo

90.69 – Requisitos para Voo IFR

90.71 – Limitações de Tempo de Voo e Requisitos de Descanso

90.73 – Equipamentos de Proteção Individual e de Segurança

#### SUBPARTE D - TREINAMENTO

90.75 – Programa de Treinamento Operacional - Geral

90.77 – Formação dos Aeronavegantes

90.79 – Instrutores e Examinadores Credenciados

90.81 – Treinamento Periódico de Pilotos

90.83 - Programa de Treinamento Operacional: Currículo

#### SUBPARTE E - REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS ESPECIAIS

90.85 - Aplicabilidade

90.87 - Transmissores Localizadores de Emergência (ELT)

90.89 - Luzes da Aeronave

90.91 – Equipamentos Operacionais Especiais

#### SUBPARTE F - SISTEMA DE IMAGEM DE VISÃO NOTURNA

90.93 - Aplicabilidade

90.95 - Requisitos para Operação SIVN

90.97 - Requisitos de Manutenção

90.99 - Procedimentos Operacionais SIVN

90.101 - Treinamento da Tripulação

**SUBPARTE G - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS**

90.103 – Aplicabilidade

90.105 – Requisitos de Manutenção e Operações Fora de Sede

**SUBPARTE H - ATIVIDADES DE PARAQUEDISMO DOS ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA**

90.107 – Aplicabilidade

90.109 – Conceituação

90.111 – Aeronaves e Tripulações Autorizadas

90.113 – Geral

90.115 – Requisitos Operacionais

90.117 - Responsabilidades das Autoridades de Segurança Pública

90.119 – Responsabilidade do Piloto em Comando

**SUBPARTE I – SOBREVIVÊNCIA DE AERONAVES E DE SEUS OCUPANTES**

90.121 – Aplicabilidade

90.123 – Conceituação

90.125 – Características

90.127 – Requisitos Especiais

90.129 – Aspectos Individuais

90.131 – Sobrevivência dos Ocupantes em Caso de Acidente

90.133 – Ameaças das Operações

90.135 – Conversão de Aeronaves

90.137 – Permissão Especial

**SUBPARTE J - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL**

90.139 – Requisitos Gerais

90.141 – Política e Objetivos de Segurança Operacional

90.143 - Gerenciamento dos Riscos à Segurança Operacional

90.145 – Garantia de Segurança Operacional.

90.147 – Promoção da Segurança Operacional

90.149 – Relatórios

90.151 - Coordenação do Plano de Resposta a Emergências

**SUBPARTE K - ESTRUTURA DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO  
DE FADIGA HUMANA – PGRF**

90.153 – Aplicabilidade

90.155 – Requisitos Gerais

**SUBPARTE L - OPERAÇÃO DE VEÍCULOS AÉREOS NÃO TRIPULADOS**

90.157 – Aplicabilidade

90.159 – Conceituação

90.161 – Classificação

90.163 – Fabricação, Montagem e Manutenção

90.165 – Regras de Voo e Equipamentos Essenciais

90.167 – Qualificação do Operador

90.169 – Responsabilidade do Órgão e do Piloto

90.171 – Registro de Horas de Voo

90.173 – Treinamento

90.175 – Requisitos Operacionais

90.177 – Notificação sobre Operação

90.179 – Permissão Especial

**APÊNDICE A - Elaboração do Manual de Operações (Mop)**

**APÊNDICE B - Elaboração do Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional  
(Mgso)**

**APÊNDICE C - Elaboração do Programa de Treinamento Operacional (PTO)**

**APÊNDICE D - Solicitação para Operação de Veículo Aéreo Não Tripulado**

**SUBPARTE A - GERAL**

**90.1 – APPLICABILIDADE**

(a) Este regulamento estabelece procedimentos e orientações à Aviação de Estado (Pública), realizada por aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, inclusive as requisitadas na forma da lei, dentro do território brasileiro.

(1) este regulamento não se aplica às operadoras ou exploradoras de serviços aéreos públicos contratadas pelo Estado, as quais deverão cumprir os regulamentos da ANAC, específicos às suas operações.

(2) considerando o interesse público todos os assuntos relacionados às aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público, bem como às licenças e habilitações de suas tripulações e outros relacionados à operacionalidade dos

órgãos, cumpridas as exigências legais e regulamentares, serão tratados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) de forma a não interromper ou descontinuar os serviços realizados pelo Estado.

(b) Para os propósitos deste regulamento, Aviação de Estado (Pública), observada a seção 90.5 deste regulamento, comprehende:

(1) operação aérea especial de segurança pública, destinada à preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente e ações de defesa civil, realizada pelos seguintes órgãos:

- (i) polícia federal;
- (ii) polícia rodoviária federal;
- (iii) polícias civis;
- (iv) polícias militares, e
- (v) corpos de bombeiros militares.

(2) operação aérea especial fazendária, destinada a resguardar os interesses da fazenda nacional, bem como, o controle e a fiscalização do comércio exterior, através de atividades de fiscalização federal, tributária e aduaneira, realizada pelo seguinte órgão:

(i) secretaria da receita federal do Brasil, subordinada ao ministério da fazenda.

(c) As operações aéreas especiais de segurança pública que compreendem as atividades destinadas ao monitoramento, fiscalização e controle do trânsito urbano descritas no subparágrafo 90.5, (a), (11) e (12), realizadas, mediante previsão legal, por departamentos de trânsito da administração pública, deverão cumprir esse regulamento.

(d) As operações aéreas especiais de segurança pública realizadas, mediante previsão legal, pela secretaria nacional de segurança pública, através do departamento da força nacional de segurança pública, deverão cumprir esse regulamento.

(e) A menos que se especifique de outra forma, este regulamento aplica-se às tripulações de uma aeronave que seja utilizada ou empregada segundo a presente norma.

(f) Os requisitos deste regulamento previstos para as aeronaves têm aplicação geral e será explicitado no texto quando a aplicabilidade for específica para aviões ou para helicópteros.

- (g) Os requisitos deste regulamento previstos para as operações têm aplicação geral e será explicitado no texto quando a aplicabilidade for específica à determinada modalidade de operação aérea especial.
- (h) Suplementarmente, quando aplicável, serão utilizadas as regras estabelecidas na RBHA 91, ou outra que vier a substituí-la.
- (i) Os órgãos de Estado descritos neste regulamento não estão sujeitos ao pagamento das tarifas da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária (Lei N° 6009, de 26 de dezembro de 1973), bem como das Taxas de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC, administradas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), bem como outros emolumentos que venham a incidir sobre as atividades executadas por esses órgãos.
- (j) Os aeronavegantes descritos na seção 90.57 deste regulamento, não estão sujeitos ao recolhimento das Taxas de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC, administradas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), desde que a atividade desenvolvida por esse aeronavegante esteja vinculada ao serviço do Poder Público, em operação aérea especial.

### **90.3 - DEFINIÇÕES E CONCEITOS.**

(a) Para os propósitos deste RBAC, são válidas as definições do RBAC 01, acrescentando-se os seguintes significados para os termos abaixo:

(1) Aeronave: para os propósitos deste regulamento, são considerados os aviões, os planadores, os motoplanadores, os helicópteros, as aeronaves de decolagem vertical e outros veículos, usados para voar na atmosfera e destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais;

(2) Aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público: são as aeronaves operadas pelos respectivos órgãos da Administração Pública da União, dos Estados e do Distrito Federal, em operações aéreas especiais, cumpridas as exigências estabelecidas pelo RBHA 47, ou outro que vier a substituí-lo;

(3) Aeronavegante: são agentes públicos que exercem funções relacionadas ao voo nas operações aéreas especiais, a serviço do Poder Público, ou seja, os tripulantes, os mecânicos de manutenção aeronáutica e os técnicos de apoio de solo;

(4) Aeródromo e Heliporto incluem respectivamente, aeroporto e heliporto;

(i) Aeródromo, quando aplicável, inclui também heliporto;

(5) Agente Público: é aquele que exerce, por nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, cargo, emprego ou função pública nos órgãos da Administração Pública;

(6) Área de pouso eventual: A área destinada para ser utilizada como pouso eventual ou ocasional no desenvolvimento de uma operação aérea especial;

(7) Artigo Perigoso: significa artigo ou substância que, quando transportada por via aérea, pode constituir risco à saúde, à segurança, à propriedade e ao meio ambiente, conforme definição do RBAC 175.

(8) Aviação de Estado ou Aviação Pública: é o ramo da aviação realizado pelo Poder Público, titular do serviço e o seu executor, através de órgãos da Administração Pública da União, dos Estados e do Distrito Federal, que desempenham atividade estatal permanente e essencial, dentro de suas especificidades, respeitadas as suas atribuições legais;

(i) Exclui-se deste conceito a Aviação Militar.

(9) Ciclo Circadiano: refere-se ao ciclo biológico, processos bioquímicos, fisiológicos e comportamentais de seres vivos, sustentados por mecanismos endógenos cronometrados em aproximadamente 24 horas (fonte: Handbook of Aviation Human Factors);

(10) Consequência: resultado potencial de um perigo;

(11) Defesa Civil: é o conjunto de ações preventivas, de socorro, assistenciais e recuperativas, destinadas a evitar desastres, minimizar seus impactos para a população e restabelecer a normalidade social;

(12) Dia Calendárico: Período de tempo, considerando-se tempo local ou UTC (Co-ordinated Universal Time), que se inicia à meia-noite e se encerra 24 horas depois, à meia-noite seguinte;

(13) Fadiga: estado fisiológico de redução da capacidade de desempenho mental ou físico, resultante da falta de sono, vigília estendida e/ou atividade física, e que pode prejudicar o estado de alerta e a habilidade de utilizar, com segurança, uma aeronave ou desempenhar tarefas relativas à segurança (fonte: OACI);

(14) Gerenciamento dos Riscos à Segurança Operacional: processo contínuo de identificação de perigos, análise e tratamento dos riscos que ameaçam as capacidades de uma organização da aviação civil, posicionando-os em um nível aceitável;

(15) Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional (IDSO): representam uma medição quantitativa do desempenho de segurança operacional de um PSAC, expressos em termos quantificáveis, associados aos resultados de uma dada atividade realizada pelo órgão;

(16) Inspetor de Aviação Civil – INSPAC: Pessoa credenciada pela autoridade de aviação civil que está, como seu representante, autorizada a realizar as atividades de fiscalização da aviação civil;

(17) Metas de Desempenho da Segurança Operacional: representam uma referência de nível de desempenho de segurança operacional desejado para um PSAC, em um prazo definido, devendo ser expresso em termos numéricos e deve ser acordado com a ANAC;

(18) Modelo Biomatemático: sistema de equações utilizado para modelar processos biológicos, com o objetivo de aplicar a ciência do sono na predição do desempenho humano, baseando-se no histórico de sono/vigília e fase do ritmo do ciclo circadiano (fonte: OACI);

(19) Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO): é uma referência mensurável para medir o desempenho de segurança operacional de um provedor de serviços de aviação civil (PSAC), proposto em seu SGSO, como parte de seus objetivos de segurança operacional e que deve ser aceito pela ANAC;

(20) Operação Aérea Especial: É toda e qualquer operação aérea realizada por órgão da Administração Pública da União, dos Estados e do Distrito Federal, dentro de suas especificidades, respeitadas as suas atribuições legais, conforme seção 90.5 deste regulamento;

(21) Orgão: é a organização, unidade, divisão, departamento, centro integrado, coordenadoria, seção, etc, ou seja, setor de aviação pertencente à Administração Pública da União, dos Estados e do Distrito Federal, descritos no parágrafo 90.1 (b) deste regulamento;

(22) Perigo: condição, objeto ou atividade que potencialmente pode causar lesões às pessoas, danos a bens (equipamentos ou estruturas) ou redução da habilidade para desempenhar uma função determinada;

(23) Probabilidade: a possibilidade de que uma consequência possa ocorrer;

(24) Produto Controlado: produto que, devido ao seu poder de destruição ou outra propriedade, deva ter seu uso restrito a pessoas físicas e jurídicas legalmente habilitadas, capacitadas técnica, moral e psicologicamente, de modo a garantir a

segurança social e militar do país (Decreto Nº 3.665, de 20 de Novembro de 2000, R-105);

(25) Programa Brasileiro para a Segurança da Aviação Civil (PSO-BR): documento que orienta a elaboração e contém os Programas de Segurança Operacional Específicos – PSOE para as duas autoridades brasileiras, alinhados com os compromissos assumidos pelo País em Acordos Internacionais;

(26) Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC): Documento que apresenta os requisitos para a atuação da ANAC, como órgão regulador, nas áreas de sua competência legal: Anexos 1, 6, 8 e 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional, conforme estabelecido no PSO-BR, além das diretrizes e requisitos da ANAC para orientar a implantação e desenvolvimento dos SGSO por parte de seus entes regulados (PSAC) e dos órgãos da Administração Pública, conforme este regulamento;

(27) Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana (PGRF): programa incluído no SGSO praticado pelo órgão, em prol da segurança operacional, no que se refere à fadiga humana, durante o trabalho cotidiano e nas operações de voo, devendo ser descrito no MGSO;

(28) Provedores de Serviços de Aviação Civil (PSAC): são as organizações que prestam serviços de aviação civil, definidas no PSOE-ANAC, bem como os órgãos que compõe a Aviação de Estado (Pública) e que devem desenvolver, implantar, manter e adotar a melhoria contínua de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional aceito pela ANAC, visando garantir a segurança operacional em suas atividades;

(29) Requisitos de Segurança Operacional (ReqSO): são os meios e ferramentas a serem utilizados para o alcance das metas acordadas com a ANAC;

(30) Risco: a avaliação das consequências de um perigo, expressa em termos de probabilidade e severidade (gravidade);

(31) Segurança Operacional: é o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens se reduzem e se mantêm em um nível aceitável ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos;

(32) Serviço Público: é toda atividade material que a lei atribui ao Estado (Poder Público) para que exerça diretamente, com o objetivo de satisfazer, concretamente, as necessidades da coletividade ou simples conveniências do Estado;

(33) Severidade (Gravidade): impacto estimado, em termos de perdas e danos, caso uma consequência venha a ocorrer;

(34) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO): é um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de maneira a apoiar as decisões que devem ser tomadas por um provedor de serviços da aviação civil (PSAC), bem como por um órgão que compõe a Aviação de Estado (Pública), com relação ao risco relativo às suas atividades diárias;

(35) Sede Operacional: é o local definido por um órgão onde fica centralizada a maior parte das suas atividades de direção e gerenciamento técnico-operacional, localizada ou não em um aeródromo;

(i) Base Operacional: é o local definido por um órgão a ser utilizado como ponto de apoio para o desenvolvimento de operações aéreas especiais.

(36) Tripulante: quando não especificado no regulamento, são considerados os pilotos, os mecânicos de voo, os médicos e os enfermeiros de bordo, além dos tripulantes operacionais que exercem função a bordo de aeronave a serviço do Poder Público, nas operações aéreas especiais, e

(37) Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT): é um veículo não tripulado, capaz de voar na atmosfera, fora do efeito solo, controlado remotamente ou com capacidade de voo autônomo, usando asas fixas ou rotativas e empregado para realizar operações aéreas especiais.

#### **90.5 - MODALIDADES DE OPERAÇÕES AÉREAS ESPECIAIS**

(a) As operações aéreas especiais realizadas pelos órgãos, a que se refere esse regulamento, estarão adstritas às operações e/ou atividades estabelecidas em seus instrumentos normativos de organização e emprego, observadas as suas respectivas atribuições legais, conforme segue:

(1) As operações aéreas especiais de segurança pública compreendem as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, realizadas pelos órgãos descritos no subparágrafo 90.1, (b), (1), tais como:

- (i) policiamento ostensivo e investigativo;
- (ii) inteligência policial;
- (iii) apoio ao cumprimento de mandado judicial;
- (iv) controle de tumultos, distúrbios e motins;
- (v) escoltas e transporte de dignitários;
- (vi) escoltas e transporte de presos;

- (vii) escoltas e transporte de valores e cargas;
  - (viii) atendimento pré-hospitalar, resgate aeromédico, remoção e/ou transporte de enfermos;
  - (ix) transporte de órgãos humanos;
  - (x) busca e salvamento terrestres ou aquáticos;
  - (xi) controle, monitoramento e fiscalização de trânsito urbano e rodoviário;
  - (xii) atividades de engenharia e de educação de trânsito;
  - (xiii) prevenção e combate a incêndios urbanos ou florestais;
  - (xiv) patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras;
  - (xv) preservação, fiscalização, monitoramento e controle ambiental;
  - (xvi) ações de Defesa Civil;
  - (xvii) garantia do exercício do poder de polícia dos órgãos e entidades públicas;
- e
- (xviii) outras de interesse da Administração Pública;
- (2) As operações aéreas especiais fazendárias compreendem as atividades fiscais de prevenção e repressão aos ilícitos com repercussão tributária e/ou de comércio exterior, tais como: sonegação fiscal, lavagem de dinheiro, contrabando, descaminho e outras infrações aduaneiras, crimes contra a propriedade intelectual e tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, realizada pelo órgão descrito no subparágrafo 90.1, (b), (2), tais como:
- (i) vigilância e repressão aduaneiras;
  - (ii) inteligência fiscal: pesquisa e investigação fiscal;
  - (iii) apoio ao cumprimento de mandado judicial;
  - (iv) acompanhamento fiscal e interdição de veículos terrestres e/ou aquáticos;
  - (v) produção de imagens para instrução de procedimentos fiscais e/ou judiciais, bem como aqueles destinados às atividades de correição do próprio órgão; e
  - (vi) outras de interesse da Administração Pública.

## **90.7 - RESPONSABILIDADES DAS AUTORIDADES DOS ÓRGÃOS**

- (a) Além das responsabilidades citadas neste regulamento, o órgão envolvido em uma operação aérea especial deverá:
- (1) assegurar-se de que cada aeronavegante permaneça informado sobre seus deveres e responsabilidades na condução das operações aéreas especiais;
  - (2) possuir um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados, segundo os preceitos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional

(SGSO) e do Programa de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana (PGRF) constantes, respectivamente, nas Subpartes J e K deste regulamento, com o objetivo de apoiar o planejamento de voo, bem como as decisões a serem tomadas pelo órgão em relação ao risco de suas atividades operacionais;

(3) viabilizar acordos operacionais junto aos órgãos de Controle de Tráfego Aéreo com atribuição sobre a área de operação, a fim de regularizar, coordenar e facilitar os serviços prestados por ambas as partes;

(b) No caso de operação aérea especial de caráter sigiloso, principalmente nas relacionadas à segurança pública, o órgão e/ou o comandante da aeronave deverá(ao), observando o grau de sigilo da operação, manter contato com o órgão de Controle de Tráfego Aéreo respectivo, a fim de coordenar o emprego da(s) aeronave(s) nessas situações.

(c) Cumprir e fazer cumprir as normas deste regulamento.

#### **90.9 - RESPONSABILIDADE E AUTORIDADE DO PILOTO EM COMANDO**

(a) O piloto em comando de uma aeronave, membro da tripulação, designado pelo órgão, é diretamente responsável pela operação aérea especial realizada e tem a autoridade final para tanto.

(b) No caso de emprego de mais de uma aeronave na operação, os pilotos em comando deverão garantir a coordenação entre as mesmas.

(c) O piloto em comando deverá, antes e depois de cada operação, promover o respectivo briefing e debriefing com a tripulação acerca da operação e procedimentos.

#### **90.11 – DOCUMENTAÇÃO**

(a) O órgão deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo durante as operações aéreas especiais:

- (1) Certificado de Matrícula;
- (2) Certificado de Aeronavegabilidade;
- (3) Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM;
- (4) Manual de Operações (MOP), conforme Apêndice A deste regulamento;
- (5) Publicação do COMAER sobre os Procedimentos para a Notificação e Confirmação de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos e de Ocorrências de Solo;

- (6) Publicação do COMAER sobre as Responsabilidades dos Operadores de Aeronaves em Caso de Acidente e Incidente Aeronáutico e de Ocorrência de Solo;
- (7) Apólice de seguro;
- (8) Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO), conforme Subpartes J e K deste regulamento, e
- (10) Este regulamento.

(b) Deverão estar a bordo da aeronave durante as operações aéreas especiais, os seguintes documentos:

- (1) Ficha de peso e balanceamento, e
- (2) Manual de Voo da aeronave;

#### **90.13 - MANUAL DE OPERAÇÕES (MOP)**

(a) O órgão que possuir mais de duas aeronaves deverá elaborar um Manual de Operações (MOP), conforme as operações aéreas que executa.

- (1) cada órgão deverá estar com seu MOP implantado até junho de 2014.
- (b) O Manual de Operações, conforme Apêndice A deste regulamento, será uma ferramenta administrativa para controlar e dirigir as atividades do pessoal envolvido nas operações aéreas especiais e deve refletir os procedimentos, as políticas e os sistemas adotados.
- (c) A elaboração do Manual de Operações deverá ser conduzida, orientada e supervisionada pelo Chefe de Operações do Órgão.
- (d) Cada órgão deverá manter o manual atualizado, contendo instruções e orientações necessárias para todas as categorias de pessoal de voo e de solo, conduzindo operações aéreas especiais.

#### **90.15 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE**

- (a) Nenhum órgão pode empregar uma aeronave em uma operação aérea especial, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis ou possua uma permissão especial, conforme seção 90.137 deste regulamento.
- (b) O órgão e o piloto em comando de uma aeronave são responsáveis pela verificação das condições da aeronave quanto à segurança operacional. O piloto em comando deve descontinuar o voo quando ocorrerem problemas de manutenção ou estruturais, degradando a aeronavegabilidade da aeronave.

(1) os órgãos poderão possuir uma MEL (Minimum Equipment List - Lista de Equipamentos Mínimos), baseada em sua respectiva MMEL (Master Minimum

Equipment List - Lista Mestra de Equipamentos Mínimos), conforme instrução apropriada e colocada à disposição da ANAC, quando solicitado.

(c) As operações aéreas especiais só podem ser conduzidas em aeronaves registradas como aeronaves civis brasileiras, consequentemente, exceto como explicitamente previsto na Subparte I deste regulamento, tais aeronaves devem atender aos RBAC aplicáveis, a saber:

- (1) devem ser certificadas conforme o RBAC 21;
  - (2) devem cumprir os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo RBHA 22, ou o que vier substituí-lo, RBAC 23, RBAC 25, RBAC 26, RBAC 27 ou RBAC 29, quando aplicável à aeronave;
  - (3) devem ser identificadas como previsto no RBHA 45, ou o que vier substituí-lo, e
  - (4) devem ser registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), conforme disposto no RBHA 47, ou o que vier a substituí-lo;
- (d) Qualquer equipamento adicional a ser implantado em uma aeronave, visando adequá-la a uma operação aérea especial, deve ser verificado:
- (1) certificação do equipamento para o tipo de aeronave envolvida;
  - (2) instalação do equipamento de acordo com as instruções do fabricante da aeronave, e
  - (3) aprovação do procedimento pela autoridade de aviação civil.

#### **90.17 - REQUISITOS PARA MANUAL DE VOO, MARCAS E PLACARES DAS AERONAVES**

Exceto como previsto na seção 90.53 deste regulamento, bem como na seção 91.9 do RBHA 91, ou o que vier a substituí-lo, nenhum órgão pode empregar uma aeronave em uma operação aérea especial sem cumprir as limitações operacionais especificadas no manual de voo da aeronave e nas marcas e placares nela afixadas, de acordo com o estabelecido pelas autoridades de aviação civil do país de registro da aeronave.

#### **90.19 - PROIBIÇÃO DE INTERFERÊNCIA COM OS TRIPULANTES**

Ninguém pode ameaçar, intimidar ou interferir na atuação de um tripulante que estiver executando suas atribuições a bordo de uma aeronave em operação aérea especial, de interesse da Administração Pública, de modo que afete, de qualquer forma, a segurança operacional.

#### **90.21 – LANÇAMENTO DE OBJETOS**

(a) Para o lançamento de objetos em voo, deverão ser cumpridos os seguintes requisitos:

(1) o lançamento poderá ocorrer somente nas operações aéreas especiais de segurança pública, proteção do meio ambiente e ações de defesa civil, observadas as Subpartes D, H e seção 90.25 deste regulamento;

(2) deverá ser autorizado pelo órgão ou pelo piloto em comando, conforme o caso, e

(3) deverão ser adotados procedimentos para gerenciamento do risco.

### **90.23 – SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS - PROIBIÇÕES**

(a) É vedado a qualquer tripulante de uma aeronave:

(1) o uso de substâncias psicoativas durante o exercício de suas atividades, e

(2) o exercício de suas atividades enquanto estiver sob o efeito de qualquer substância psicoativa.

(b) Exceto nos casos de resgates, remoções aeromédicas e transporte de enfermos, o piloto em comando deve impedir o embarque de pessoa que demonstre estar sob influência de substâncias psicoativas.

(c) Sempre que houver base razoável para acreditar que um tripulante violou os requisitos do parágrafo (a) desta seção, o órgão deverá tomar as providências administrativas decorrentes.

### **90.25 – PRODUTOS CONTROLADOS E ARTIGOS PERIGOSOS EMBARCADOS**

(a) Os órgãos que, em razão de suas atribuições legais, utilizarem e/ou transportarem produtos controlados em aeronaves, conforme legislação específica (Decreto Nº 3.665, de 20 de Novembro de 2000, R-105), como: armas de fogo, blindagem, granadas de queima e explosivas, munição, explosivos iniciadores e de carga, ou outros produtos controlados necessários para a operação aérea especial, além dos artigos perigosos previstos no parágrafo 175.9 do RBAC 175, deverão:

(1) possuir procedimento para instalação e manuseio, regras de segurança, além de outros procedimentos necessários para o transporte e utilização desses produtos controlados e/ou artigos perigosos, além de fazer parte dos programas de treinamento requeridos na Subparte D deste regulamento;

(2) acondicionar separadamente os explosivos iniciadores dos explosivos de carga, de forma que não se movimentem involuntariamente, e

(3) os produtos controlados e/ou os artigos perigosos estejam acompanhados por pessoa qualificada para utilizá-los ou manuseá-los.

(b) a tripulação da aeronave deverá ter ciência do que será transportado e acompanhar o acondicionamento dos mesmos, bem como avisar o comandante da aeronave quando se intencionar utilizá-los.

### **90.27 - UTILIZAÇÃO DE ÁREAS AEROPORTUÁRIAS**

(a) Em razão do princípio da supremacia do interesse público, os órgãos, a que se refere este regulamento, que utilizarem áreas aeroportuárias para sua administração, serão considerados nos termos do artigo 4º da Resolução ANAC Nº 113, de 22 de setembro de 2009 e, mediante cessão de uso, os órgãos poderão, além da utilização de áreas administrativas, utilizar áreas para abrigo de aeronaves, manutenção, treinamento, formação, etc, destinadas às suas operações.

(1) para os termos desse regulamento cessão de uso é a transferência gratuita da posse de um bem público de uma entidade ou órgão para outro, a fim de que o cessionário o utilize nas condições estabelecidas no respectivo termo, por tempo certo ou indeterminado.

(2) a localização e o tamanho apropriados das áreas a serem utilizadas pelo órgão serão tratados entre o operador do aeródromo e o órgão interessado.

## **SUBPARTE B - REGRAS DE VOO**

### **90.29 – APlicabilidade**

Esta subparte estabelece regras de voo e orientações referentes às operações aéreas especiais aplicáveis às aeronaves públicas destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive as requisitadas na forma da lei, dentro do espaço aéreo brasileiro.

### **90.31 - REGRAS GERAIS**

(a) Nenhum órgão pode utilizar uma aeronave dentro do Brasil, a menos que a operação seja conduzida, no que couber, de acordo com este regulamento e conforme as regras de tráfego aéreo expedidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

(b) Ninguém pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave ou taxiá-la, a menos que essa pessoa seja um piloto habilitado na aeronave, além de adequadamente treinada e autorizada pelo órgão.

(1) nenhuma aeronave poderá permanecer com um ou mais motores em funcionamento, no solo, mesmo em marcha lenta, sem que pelo menos um dos postos de pilotagem esteja ocupado por um piloto habilitado na aeronave, em condições de monitorar o perímetro e a movimentação de pessoas e veículos em torno da aeronave;

(c) As aeronaves em operações aéreas especiais, sob responsabilidade do respectivo órgão e do piloto em comando, podem utilizar um aeródromo, mesmo que ele não seja registrado ou homologado, além de áreas de pouso eventual, desde que sejam apropriados ao tipo de aeronave envolvida, sejam adequados para a operação proposta e atendam o interesse público.

(d) Nenhum piloto em comando pode permitir que passageiros embarquem ou desembarquem da aeronave sob seu comando com o(s) motor(es) da mesma em funcionamento, a menos que:

(1) para um avião, a geometria do mesmo permita que os passageiros possam utilizar uma porta normal de embarque e desembarque sem passar à frente ou atrás de motor(es) em funcionamento;

(2) para um helicóptero a altura do plano mais baixo do rotor principal seja suficiente para permitir, com margem de segurança, o embarque e desembarque dos passageiros sob as pás, e sem passar à frente ou próximo ao rotor de cauda da aeronave, e

(3) o piloto em comando assuma a responsabilidade da operação e tome as providências cabíveis para assegurar a segurança de todo o procedimento.

(e) As aeronaves em operações aéreas especiais poderão ser abastecidas ou reabastecidas com os motores em funcionamento, inclusive em aeroportos, desde que sejam avaliados os riscos dessa operação e sejam adotados os procedimentos descritos abaixo:

(1) haja um procedimento aprovado pelo respectivo órgão e um tripulante, mecânico ou pessoal de apoio de solo, supervisionando esse procedimento;

(2) seja cumprido o manual de voo da aeronave, se possuir procedimento específico para tal.

(3) exista um número adequado de pessoas treinadas para dirigir uma evacuação de emergência e os meios para tal estejam disponíveis;

(4) o piloto em comando esteja no posto de pilotagem, assim como permaneçam desligados os equipamentos elétricos e eletrônicos desnecessários à operação, devendo permanecer nesta condição até o término total do mesmo;

(5) seja possível algum tipo de comunicação entre o pessoal de solo e o piloto na cabine, e

(6) os equipamentos de combate a incêndio estejam disponíveis para pronto emprego, se necessário.

### **90.33 - ATRIBUIÇÕES DE PRÉ-VOO**

Cada piloto em comando deve, antes do início da operação, familiarizar-se com todas as informações disponíveis concernentes ao voo. Tais informações devem incluir:

- (a) para um voo IFR ou fora das vizinhanças de um aeródromo: informações e previsões meteorológicas; requisitos de combustível; aeródromos de alternativa disponíveis, caso o voo planejado não possa ser completado; e qualquer condição conhecida de tráfego aéreo sobre a qual o piloto em comando deva tomar conhecimento junto ao órgão de controle de tráfego aéreo da localidade de saída;
- (b) para qualquer voo, comprimento das pistas e situação dos aeródromos a serem usados e as seguintes informações sobre distâncias de pouso e de decolagem:

(1) para uma aeronave para a qual é requerido que o Manual de Voo da Aeronave contenha dados de distância de decolagem e de pouso, os dados de distâncias de decolagem e de pouso nele contidos, e

(2) para uma aeronave não enquadrada no parágrafo (b) (1) desta seção, outras informações confiáveis, apropriadas à aeronave, relacionadas com seu desempenho conforme os valores conhecidos de altitude do local de pouso, gradiente das pistas, peso bruto da aeronave, vento e temperatura.

### **90.35 - POSTO DE TRABALHO DE TRIPULANTES DE VOO**

(a) Durante decolagens, poucos e enquanto em voo, cada tripulante requerido deve:

(1) estar em seu posto de trabalho, com o cinto e suspensório de segurança devidamente colocado e ajustado, a menos que, sua ausência seja necessária para o desempenho de atribuições ligadas aos procedimentos inerentes à aeronave e à operação aérea especial;

(2) utilizar, enquanto em seu posto de trabalho, os equipamentos de segurança respectivos para o voo ou operação aérea especial, tais como: capacetes de voo, luvas, óculos de proteção, dentre outros, conforme a situação e a função exigir, observada a seção 90.73 deste regulamento, e

(3) utilizar, quando requerido, talabarte de ancoragem ou similar, devidamente certificado ou homologado para o tipo de operação.

(b) O comandante da aeronave deverá permanecer em seu posto de trabalho durante toda a operação da aeronave com o cinto de segurança devidamente colocado e ajustado.

(c) O médico, enfermeiro ou tripulante operacional, durante a realização de operações aéreas especiais de segurança pública, inclusive nas operações descritas na Subparte H deste regulamento, não sendo possível estar com o cinto de segurança ajustado e afivelado, deverá estar conectado à aeronave através de talabarte de ancoragem ou similar, de forma a poder desempenhar suas atividades com segurança e ter mobilidade na cabine da aeronave.

(1) nessas operações o tripulante operacional, médico ou enfermeiro poderá utilizar o assoalho da aeronave, bem como o trem de pouso fixo, tipo “esquis”, do helicóptero como assento, devendo ocorrer a coordenação de cabine, priorizando a segurança operacional.

(d) Nas operações aéreas especiais de segurança pública que exigir o desembarque do tripulante operacional, médico ou enfermeiro, durante o voo, deverá, antes do desembarque, deixar os cintos conectados sobre o assento e recolher, se houver, os objetos soltos dentro da aeronave, devendo ocorrer a coordenação de cabine no momento do desembarque, priorizando a segurança operacional.

### **90.37 - USO DE CINTOS DE SEGURANÇA**

(a) A menos que de outra forma autorizado pelo órgão, em decorrência da modalidade de operação aérea especial realizada:

(1) nenhum piloto pode decolar, pousar ou movimentar na superfície uma aeronave, a menos que se assegure de que cada passageiro tenha sido informado sobre:

- (i) como colocar, ajustar e remover o seu cinto de segurança, e
- (ii) como evacuar a aeronave em caso de emergência.

(2) durante movimentações na superfície, decolagem, pouso e voo de uma aeronave, cada passageiro deve ocupar um assento com um cinto de segurança, apropriadamente ajustado em torno dele.

### **90.39 - OPERAÇÃO PERTO DE OUTRA(S) AERONAVE(S)**

(a) Nas operações aéreas especiais de segurança pública, observando os preceitos da segurança operacional e desde que autorizado pelo respectivo órgão ou piloto em comando, conforme a natureza e exigência da missão requerida, pode-se empregar aeronaves em voo de formação ou, de outra forma, próximo a outras aeronaves, desde que seja precedido por um briefing entre as tripulações envolvidas e seja possível manter permanente comunicação e coordenação entre elas.

(b) O voo em formação deverá estar previsto no Manual de Operações (MOP) do órgão, conforme seção 90.13, bem como no Programa de Treinamento Operacional (PTO) dos pilotos e as tripulações devem possuir o treinamento adequado, conforme Subparte D deste regulamento.

#### **90.41 - OPERAÇÃO COM AERONAVE EM ÁREAS DE POUSO EVENTUAL OU RESTRITAS**

(a) Para os objetivos desta seção, "área de pouso eventual" é uma área selecionada e demarcada para pouso e decolagens de aeronaves e deve atender exigências de segurança, físicas e operacionais, e pode ser usada, esporadicamente, em operações aéreas especiais, sob responsabilidade do órgão ou do piloto em comando, conforme o caso.

(b) A permanência da aeronave nos locais delimitados como áreas de pouso eventual estará vinculada à duração da operação aérea especial, a fim de atender o interesse público.

(c) Os órgãos podem empregar uma aeronave em uma área de pouso eventual, desde que:

(1) a operação aérea especial seja adequada à finalidade para a qual a área foi delimitada e atenda o interesse público,e

(2) se em área controlada, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral com o órgão de Controle de Tráfego Aéreo.

(d) Para os objetivos desta seção, "área restrita" é uma área selecionada e demarcada para pousos e decolagens de helicóptero em operações aéreas especiais e deve atender exigências de segurança, físicas e operacionais, sob responsabilidade do órgão ou do piloto em comando, conforme o caso.

(1) quando for necessário o pouso ou a decolagem com helicóptero em área restrita, a tripulação deverá possuir treinamento adequado, além de estar previsto nos respectivos Programas de Treinamento Operacional.

(2) não obstante a responsabilidade do piloto em comando nas operações em áreas restritas, os tripulantes operacionais, médicos e enfermeiros são responsáveis pelas informações e orientações, quanto às distâncias de obstáculos, pessoas e da superfície, cabendo ao piloto em comando cancelar o pouso ou a decolagem caso algo afete a segurança operacional.

#### **90.43 - OPERAÇÃO COM AERONAVE EM LOCAIS NÃO HOMOLOGADOS OU REGISTRADOS.**

(a) As operações aéreas especiais com aeronaves em locais não homologados ou registrados serão realizadas sob responsabilidade do órgão e/ou do piloto em comando, conforme aplicável, observando o seguinte:

(1) o órgão tenha tomado as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e seus ocupantes e de terceiros;

(2) se em área controlada, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral com o órgão de Controle de Tráfego Aéreo;

(3) seja comunicado, conforme o caso, à ANAC, tão logo seja praticável, qualquer anormalidade ocorrida durante a operação, e

(4) para helicópteros, o local selecionado atenda as seguintes características físicas:

(i) área de pouso: a área de pouso deve ser suficiente para conter, no mínimo, um círculo com diâmetro igual à maior dimensão do helicóptero a ser utilizado, e

(ii) área de segurança: a área de pouso deve ser envolvida por uma área de segurança, isenta de obstáculos, com superfície em nível não superior ao da área de pouso, estendendo-se além dos limites dessa área por, pelo menos, metade do comprimento total do helicóptero a ser utilizado.

(5) para aviões, o local selecionado atenda as exigências físicas apropriadas, considerando o desempenho da aeronave, o comprimento do local de pouso, tipo de pavimento, nível de resistência do solo, elevação, obstáculos, etc, de forma a proceder o pouso e decolagem com segurança.

(b) Para operações de pouso e decolagem em áreas não homologadas ou registradas visando atender as operações aéreas especiais é dispensada a obtenção de autorização prévia da ANAC.

(c) Quando o pouso efetuado nesses locais for rotineiro e/ou freqüente deverá ser precedido de avaliação do setor de segurança operacional do respectivo órgão.

(1) a permanência da aeronave nos locais não homologados ou registrados estará vinculada à duração da operação aérea especial.

#### **90.45 – LIMITAÇÕES PARA OPERAÇÕES VFR – REQUISITOS DE CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS**

(a) As condições específicas nas operações aéreas especiais, além do que for previsto pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), incluem a autorização para o voo em condição VMC abaixo da altura mínima para a operação VFR, desde que:

(1) seja coordenado com o órgão de controle de tráfego aéreo com atribuição sobre a área da operação;

(2) seja provida a segurança da população e das propriedades sob a área da operação; e

(3) não haja conflito com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido.

(b) Adicionalmente, nas condições normais de voo, exceto o previsto no subparágrafo 90.49, (a) e (b) deste regulamento, cada pessoa operando uma aeronave deve obedecer a quaisquer rotas ou altitudes especificamente estabelecidas pela autoridade aeronáutica com atribuição sobre a área da operação.

(c) Nas operações aéreas especiais de segurança pública, destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, bem como nas ações de defesa civil, a aeronave poderá, sob total responsabilidade do piloto em comando, pousar e decolar quando os mínimos meteorológicos predominantes nestes locais estiverem abaixo dos mínimos para operação VFR, desde que a operação possa ser realizada com segurança.

(d) Os pilotos de aeronaves envolvidas em operação aérea especial estarão dispensados, quando necessário o sigilo na operação, de reportar posições, exceto quando expressamente requerido pelo órgão de controle de tráfego aéreo local. Entretanto, será compulsório o reporte de início e término da missão, observado o parágrafo 90.7 (b) deste regulamento.

(e) Devido às características das operações aéreas especiais, poder-se-á voar sem restrições de altitude mínima, bem como em distância de obstáculos menores que 600m de raio em torno da aeronave, desde que a operação possa ser realizada com segurança para a aeronave, seus ocupantes, bem como construções, veículos e pessoas na superfície.

#### **90.47 - ATENDIMENTO ÀS AUTORIZAÇÕES E INSTRUÇÕES DO ÓRGÃO ATC**

(a) As operações aéreas especiais que impliquem em poucos e decolagens em vias públicas urbanas ou em locais com grande movimentação de pessoas ou veículos, observadas as condições previstas nas seções 90.41 e 90.43 deste regulamento, deverão atender os seguintes requisitos:

(1) o objetivo da missão atenda o interesse público e esteja em consonância com a modalidade de operação aérea especial realizada pelo órgão, conforme seção 90.5 deste regulamento, e

(2) o órgão responsável tenha estabelecido procedimentos padronizados de operação e de segurança operacional, com a finalidade de orientar a conduta das tripulações nestas condições especiais.

(b) Para a aplicação das condições especiais de operação, o piloto deverá solicitar tratamento especial por parte dos órgãos ATS:

(1) antes da decolagem, inserindo no item 18 do PLN o designador STS/, seguido da expressão SEGP ou DEFC; ou

(2) quando em voo, diretamente ao órgão ATS pertinente.

(c) Quando for solicitado tratamento especial, o órgão ATS considerará que todas as exigências previstas no parágrafo (a) desta seção foram atendidas.

(d) Adicionalmente, o órgão ATS atribuirá prioridade SAR para pouso e decolagem à aeronave a serviço do Poder Público em operação aérea especial.

(e) Cada piloto em comando que, em uma emergência ou em resposta a um alerta de colisão, desviar-se de uma autorização ou instrução ATC deve notificar o controle de tráfego aéreo tão cedo quanto possível, dispensado do relatório estabelecido 91.123 (d) do RBHA 91, ou outro que vier a substituí-lo.

#### **90.49 – OPERAÇÃO EM ÁREA DE DESASTRE, EMERGÊNCIA, CALAMIDADE PÚBLICA OU DE INTERESSE DA SEGURANÇA PÚBLICA.**

(a) Quando um NOTAM tiver sido emitido face à ocorrência de incidente ou eventos na superfície, designando restrições temporárias de voo, as aeronaves a serviço do Poder Público poderão operar dentro da área designada, desde que estejam participando de atividades de assistência, transporte, socorro, etc., relacionadas à operação, incidente, calamidade ou emergência.

(b) As aeronaves em operações aéreas especiais poderão adentrar espaços aéreos condicionados, em caráter excepcional, desde que exista aquiescência do órgão ATS/ATC e do responsável pelo respectivo espaço aéreo condicionado, ficando a cargo do piloto em comando a avaliação dos riscos atrelados ao sobrevoo desses espaços aéreos.

(c) Nas operações aéreas especiais de segurança pública, após coordenação entre os órgãos envolvidos, deverá ser designado um gestor responsável pela operação aérea, nas seguintes situações:

(1) Em eventos nacionais ou internacionais em que haja atuação integrada entre os órgãos a serviço do poder público, sobretudo os alusivos à Segurança Pública, e

(2) Ações de Defesa Civil, nas situações de emergência ou estado de calamidade pública, provocados por desastres. (Lei Nº 12.340, de 1º de dezembro de 2010 e Decreto Nº 7.257, de 4 de agosto de 2010).

(d) Nas operações aéreas especiais de segurança pública, o gestor responsável, designado conforme o parágrafo 90.49, (c) deste regulamento, deverá:

(1) pertencer, preferencialmente, ao órgão de segurança pública que possui a atribuição ou competência territorial sobre a operação, e

(2) confeccionar plano de ação, estabelecendo regras relacionadas à:

(i) segurança operacional;

(ii) prioridades de atendimentos;

(iii) utilização e emprego das aeronaves;

(iv) realização de briefing e debriefing com as tripulações

(v) delimitações das aéreas de pouso eventual para as aeronaves envolvidas na operação;

(vi) coordenação entre as aeronaves, e

(vii) outros procedimentos necessários para o desenvolvimento da operação com segurança.

#### **90.51 - VOO NAS PROXIMIDADES DE AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS**

As aeronaves a serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, desde que designadas e autorizadas pelo órgão responsável, mediante coordenação prévia e com o objetivo de garantir a segurança de autoridades governamentais nacionais ou estrangeiras, podem operar no espaço aéreo ou na vizinhança de qualquer área a ser visitada, bem como realizar a escolta de veículos e dignitários aos destinos estabelecidos.

#### **90.53 - MANOBRAS OPERACIONAIS**

(a) Uma aeronave a serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, coordenadas com o órgão ATC, sob responsabilidade do piloto em comando e do órgão, asseguradas a segurança de pessoas e coisas e onde a missão assim o exigir, pode realizar manobras com mudanças bruscas de altitude e acelerações, necessárias exclusivamente à atividade respectiva, devendo, nas condições normais de voo, cumprir a seção 91.303 do RBHA 91, ou outro que vier a substituí-lo.

(b) Ninguém pode operar uma aeronave do respectivo órgão sem o devido treinamento, nem desviar-se da finalidade da operação aérea especial.

#### **90.55 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTERO SOBRE EXTENSÕES DE ÁGUA**

(a) Nas operações aéreas especiais sobre extensões de água, em condições VMC, a uma distância horizontal do litoral (ou margem) inferior a 93 km (50 milhas marítimas) poderá ser utilizado helicóptero monomotor, desde que possua:

- (1) colete individual adequado para cada tripulante;
  - (2) dispositivo de ar comprido autônomo para saída de emergência de helicóptero submerso;
  - (3) guincho instalado na aeronave quando a finalidade da operação for o salvamento de vítima em embarcação à deriva ou dentro d'água;
  - (4) uma luz de localização aprovada;
  - (5) um dispositivo de sinalização pirotécnica aprovado, e
  - (6) flutuadores, ou equipamento de flutuação para o helicóptero de tipo inflável por comando da cabine.
- (b) Na falta de pelo menos um dos equipamentos descritos no parágrafo 90.55, (a) deste regulamento, a operação aérea especial com helicóptero monomotor sobre a água não poderá exceder uma distância de segurança de 19 km (10 milhas marítimas) da margem.
- (c) Para um helicóptero, uma operação conduzida sobre grande extensão de água, a uma distância horizontal do litoral (ou margem) superior a 93 km (50 milhas marítimas), além dos equipamentos previstos no parágrafo 90.55, (a) deste regulamento, será exigido:

- (1) utilização de helicóptero bimotor;
- (2) bote salva-vidas com capacidade para todos os tripulantes e passageiros, contendo, pelo menos, um dos seguintes conjuntos:
  - (i) um conjunto de sobrevivência, apropriado à rota a ser voada; ou
  - (ii) uma capota (para servir de vela, fazer sombra e coletar água de chuva);
  - (iii) um refletor de radar;
  - (iv) um conjunto para reparos no bote;
  - (v) um recipiente para retirar água do bote;
  - (vi) um espelho para sinalização;
  - (vii) um apito;
  - (viii) uma faca de bote (sem ponta);
  - (ix) uma cápsula de CO<sub>2</sub> para enchimento do bote;
  - (x) uma bomba para enchimento manual;
  - (xi) dois remos;

- (xii) um cordel com 23 m (75 pés) de comprimento;
  - (xiii) uma bússola magnética;
  - (xiv) um marcador de mar;
  - (xv) uma lanterna com, pelo menos, duas pilhas de tamanho “D” ou equivalente;
  - (xvi) um suprimento de rações de emergência para dois dias, fornecendo pelo menos 1000 calorias/dia para cada pessoa;
  - (xvii) um conjunto de dessalinização de água do mar para cada duas pessoas da capacidade do bote, ou 600 g de água para cada pessoa da capacidade do bote;
  - (xviii) um conjunto de pesca; e
  - (xix) um manual de sobrevivência adequado à área onde a aeronave será operada.
- (d) Mensagens necessárias para operações sobre água: para todo voo que se realize sobre a água, a uma distância maior que 93 km (50 milhas marítimas), é necessário que seja endereçado ao órgão ATS adequado ou à estação de comunicações do órgão responsável pela operação, além das mensagens de pouso e decolagem, notificação de posição de 30 em 30 minutos de voo.
- (e) Autonomia Mínima: para operação sobre a água é necessário que o helicóptero esteja abastecido com combustível e lubrificantes suficientes para voar até o destino, regressar ao litoral ou se dirigir para uma alternativa, em velocidade de cruzeiro, e dispor, ainda, no mínimo, de mais 30 minutos de voo.
- (f) Auxílio à Navegação: na realização de voo é necessário que o helicóptero esteja equipado, independentemente das exigências previstas para seu certificado de aeronaveabilidade, com equipamentos de auxílio à navegação compatíveis com a área de operação.
- (g) Comunicações:
- (1) durante os voos sobre o mar, os helicópteros deverão manter contato bilateral, em radiotelefone, com o local da procedência e de destino (órgãos ATS ou do órgão responsável pela operação).
  - (2) as estações rádio do órgão no continente, em ilhas ou áreas flutuantes, deverão estar em condições de informar ao órgão ATS adequado, diretamente ou através de outro órgão ATS e sempre em tempo útil, os itens do voo, bem como hora do pouso e da decolagem do helicóptero.

(h) O voo sobre a água deverá estar previsto no Programa de Treinamento Operacional (PTO), cujo procedimento deverá constar do Manual de Operações (MOP), conforme a seção 90.13 deste regulamento.

(i) As tripulações que irão operar helicóptero sobre extensões de água deverão possuir treinamento a cada 18 (dezoito) meses de:

(1) escape de plataforma submersa, considerando pouso n'água e evacuação;

(2) instrução individual sobre localização, funcionamento e operação dos equipamentos de emergência;

(3) primeiros socorros;

(4) operação e uso das saídas de emergência, e

(5) uso do oxigênio para tripulantes.

## **SUBPARTE C - REQUISITOS PARA OS AERONAVEGANTES**

### **90.57 – APlicabilidade**

Esta subparte estabelece requisitos para os aeronavegantes que exercem funções relacionadas ao voo nas operações aéreas especiais, a serviço do Poder Público, segundo este regulamento.

(a) os órgãos poderão constituir um Conselho de Voo, destinado a avaliar seus aeronavegantes, bem como os fatos que afetem a segurança operacional.

### **90.59 – TRIPULAÇÕES DE VOO: GERAL**

(a) As tripulações de aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público, na realização de operações aéreas especiais, devem pertencer ao respectivo órgão, enumerados na seção 90.1 deste regulamento.

(b) Nas situações excepcionais em que a tripulação, ou parte dela, seja composta por pessoas colocadas à sua disposição por outros órgãos, estas ficam subordinadas administrativa, técnica e operacionalmente ao órgão que opera as aeronaves, ficando sob sua responsabilidade a gestão desse pessoal.

(c) Para cada modalidade de operação aérea especial o órgão deverá definir em seu Manual de Operações (MOP), conforme seção 90.13 deste regulamento, uma tripulação simples e/ou operacional, conforme o tipo de operação pretendida, considerando como requisito mínimo o seguinte:

(1) a tripulação simples de uma aeronave será aquela estabelecida pelo seu certificado de aeronavegabilidade, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo, observado o RBHA 61.9 (a) e (b), ou o que vier substituí-lo;

(i) a tripulação simples poderá ser utilizada nas operações aéreas especiais, definidas na seção 90.5 deste regulamento, desde que, por questões técnicas, operacionais ou de urgência, não seja possível sua execução com uma tripulação operacional.

(2) a tripulação operacional de uma aeronave será aquela estabelecida pelo respectivo órgão, definidos na seção 90.1 deste regulamento, para as operações aéreas especiais, definidas na seção 90.5, e será constituída, no mínimo, por dois pilotos, um deles designado como piloto em comando e demais tripulantes necessários à realização do voo, devendo:

(i) o piloto em comando da aeronave possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PC ou PCH), de piloto de planador ou de balão livre, conforme a exigência para o desempenho da função, conforme o RBHA 61.9 (a), ou o que vier substituí-lo, além das habilitações técnicas requeridas, conforme o RBHA 61.9 (b), ou o que vier substituí-lo;

(ii) o copiloto ou segundo em comando possuir, no mínimo, licença de piloto privado (PP ou PPH), de piloto de planador ou de balão livre, conforme a exigência para o desempenho da função, conforme o RBHA 61.9 (a), ou o que vier substituí-lo, além das habilitações técnicas requeridas, conforme o RBHA 61.9 (b), ou o que vier substituí-lo, e

(iii) os demais tripulantes necessários (médicos, enfermeiros e tripulantes operacionais), conforme atividade requerida, possuir treinamento certificado ou reconhecido pelo órgão e o certificado de capacidade física de Operador de Equipamentos Especiais, conforme RBAC 67.

(A) o médico ou enfermeiro empregado em uma operação aérea especial que não cumprir o requisito do subparágrafo 90.59 (a) e (b), utilizado de forma eventual em razão da urgência ou emergência, está dispensado da exigência do subparágrafo acima, entretanto, deverá receber instruções antes do voo sobre os procedimentos a serem adotados a bordo da aeronave.

(3) a operação deverá ser conduzida por pilotos adequadamente treinados e qualificados para a função que exercem a bordo, devendo possuir certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que operam e que atendam aos requisitos do RBHA 61, além de possuírem certificado de capacidade física válidos, conforme RBHA 67, ou os que vierem a substituí-los.

(4) nas operações aéreas especiais de combate a incêndio, realizadas pelos órgãos da Administração Pública, respeitando o disposto no art. 202 da Lei Nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), não será exigida a habilitação de piloto agrícola, conforme o disposto no subparágrafo 61.9 (b), (4), (iii) e Subparte K do RBHA 61, ou outro que vier substituí-lo, bem como o disposto no RBHA 137, ou outro que vir substituí-lo.

(i) a tripulação de voo deverá possuir treinamento específico para execução de uma operação aérea especial de combate a incêndio, aprovado pelo órgão e colocado à disposição da ANAC, quando solicitado, conforme Subparte D deste regulamento.

(d) Quando o certificado de aeronavegabilidade exigir dois pilotos ou houver emprego de uma tripulação operacional, um deles deverá ser designado piloto em comando da aeronave;

(e) Os Mecânicos de Voo pertencentes aos órgãos devem possuir, além certificado de capacidade física válido, conforme RBHA 67, ou o que vier a substituí-lo, as Licenças e Certificados conforme o RBHA 63, ou o que vier substituí-lo;

(f) Para grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina, a tripulação deve atender, no que couber, ao estabelecido pelo RBHA 91, ou o que vier a substituí-lo.

(g) Poderão ser admitidos como tripulantes, em caráter provisório, instrutores brasileiros ou estrangeiros, na impossibilidade de tripulantes brasileiros. O prazo se encerra no momento em que os tripulantes, pertencentes ao efetivo do órgão, possuírem as licenças, certificados e habilitações, expedidas pela ANAC e tenham cumprido o Programa de Treinamento Operacional, conforme Subpartes C e D deste regulamento, para exercerem suas atividades.

(1) o tripulante contratado segundo a Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, está, conforme o caso, sujeito à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercício da profissão de aeronauta.

#### **90.61 – REQUISITOS PARA MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA**

(a) Os Mecânicos de Manutenção Aeronáutica pertencentes aos órgãos, colocados à sua disposição por outros órgãos ou os contratados, devem possuir as Licenças e Certificados conforme o RBHA 65, ou o que vier a substituí-lo e possuir, caso seja exigido pelo órgão, o certificado de capacidade física válido para a função de Mecânico de Voo.

- (b) O mecânico de manutenção aeronáutica habilitado do órgão poderá acompanhar ou auxiliar na manutenção da aeronave na empresa de manutenção contratada, conforme parágrafo 90.103, (c) deste regulamento, devendo esta, a pedido do órgão, emitir certificado de acompanhamento da aeronave, nominando o mecânico, datando, incluindo os serviços realizados e o tempo de execução da manutenção.
- (c) O mecânico de manutenção aeronáutica pertencentes aos órgãos, possuidor de certificado de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em Escola das Forças Armadas, ou em convênio com a ANAC, não precisam realizar novo curso ou prestar os exames teóricos da ANAC, mas devem atender ao estabelecido no parágrafo 65.75(d) do RBHA 65, ou outro que vier a substituí-lo, a fim de obter licença/CHT em suas qualificações existentes
- (d) A experiência profissional dos mecânicos de manutenção aeronáutica, conforme esta seção, poderá ser comprovada em unidades aéreas dos órgãos. O reconhecimento dessa experiência profissional será de responsabilidade do gestor do órgão em que foram exercidas as atividades de mecânico.
- (e) O mecânico de manutenção aeronáutica, possuidor de certificado de conclusão de curso de formação de mecânico de aeronaves realizado em seu órgão, ou outro, conforme este regulamento, tem isenção de curso, devendo prestar os exames teóricos da ANAC, dentro da habilitação pertinente.

### **90.63 – EXPERIÊNCIA OPERACIONAL DA TRIPULAÇÃO**

(a) Para aeronaves engajadas nas operações aéreas especiais de segurança pública, fazendária, de meio ambiente, de trânsito, governamentais e indigenistas, os tripulantes, além de satisfazerem aos requisitos aplicáveis na seção 90.59 deste regulamento, devem satisfazer, adicionalmente, aos requisitos relacionados à experiência operacional da tripulação de voo, definidos pelo órgão, para o tipo de operação aérea especial a ser conduzida.

(1) cada órgão deverá estabelecer, conforme o caso, requisitos mínimos para o efetivo exercício da função de tripulante a bordo de aeronave, considerando a experiência operacional necessária para exercer a função de piloto em comando, copiloto ou segundo em comando, mecânico de voo, médico, enfermeiro e tripulante operacional.

(i) os requisitos estabelecidos pelos órgãos ficarão à disposição da ANAC e apresentados quando solicitado.

(2) o treinamento específico requerido para execução adequada de uma determinada operação aérea deve ser proposto e aprovado pelo órgão no contexto do Programa de Treinamento Operacional, definido na Subparte D deste regulamento, e colocado à disposição da ANAC, quando solicitado, respeitado o grau de sigilo adotado pelo órgão.

#### **90.65 – DOCUMENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO**

(a) Todas as licenças, certificados de habilitação e qualificação requeridas pelos subparágrafos 90.59 e 90.61 deste regulamento devem estar em poder de seus respectivos detentores, devem estar dentro de seu prazo de validade e devem ser apresentadas aos INSPAC, quando requerido.

(1) em caso de impossibilidade temporária de apresentação de qualquer dos documentos citados, valem as informações contidas no sítio da ANAC, desde que atualizadas.

#### **90.67 – REGISTRO DAS HORAS DE VOO**

(a) O registro de horas de voo dos pilotos dos órgãos, voando em aeronaves a serviço do Poder Público, em operações aéreas especiais, serão tratados conforme a IAC 3252. (seção 6.2 da IAC 3203), ou o que vier a substituí-la;

(b) Para fins de contagem das horas de voo, inclusive para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto, mesmo quando atuar como copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, o tempo de voo será considerado integralmente.

#### **90.69 – REQUISITOS PARA VOO IFR**

(a) Ninguém pode operar sob Regras de Voo por Instrumento - IFR com uma aeronave registrada no Brasil, a menos que a tripulação da mesma atenda aos requisitos aplicáveis pelo parágrafo 90.59 (c) deste regulamento e, adicionalmente:

(1) a aeronave seja certificada para voo IFR e a operação conduzida segundo os procedimentos para voo IFR estabelecidos pelo Manual de Voo da Aeronave;

(2) para aeronaves com configuração para passageiros com 9 (nove) ou menos assentos:

(i) com piloto automático em funcionamento, a tripulação deve ser composta, no mínimo, por um piloto qualificado designado piloto em comando da aeronave e com habilitação IFR, e

(ii) sem piloto automático, a tripulação deve ser composta por dois pilotos, ambos com habilitação IFR, sendo um deles qualificado e designado piloto em

comando da aeronave e o outro qualificado, pelo menos, como segundo em comando.

(3) para aeronaves não citadas no subparágrafo 90.69 (a), (2) deste regulamento, a tripulação deve ser composta por dois pilotos, ambos com qualificação IFR, sendo um deles designado piloto em comando da aeronave e o outro qualificado como copiloto ou segundo em comando da aeronave.

(b) As operações aéreas especiais que utilizam helicópteros homologados para serem operados por um único piloto, certificados para operações de voo visual e para voo por instrumentos, o solicitante está dispensado da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente, desde que a operação aérea especial realizada seja, obrigatoriamente, sob as regras de voo visual (VFR).

#### **90.71 – LIMITAÇÕES DE TEMPO DE VOO E REQUISITOS DE DESCANSO**

(a) Os aeronavegantes que exercem funções a bordo de aeronave nas operações aéreas especiais, a serviço do Poder Público, conforme seção 90.59 deste regulamento, não estão sujeitos à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercício da profissão de aeronauta.

(1) cada órgão deverá estabelecer regras sobre escala de serviço, jornada de trabalho, sobreaviso, reserva, limites de voo e de poucos, períodos de repouso e de folga de suas tripulações de voo, dos seus mecânicos de voo e de manutenção aeronáutica, além dos técnicos de apoio de solo, considerando:

- (i) o interesse da segurança operacional;
- (ii) os aspectos psicofisiológicos do tripulante;
- (iii) as características da operação e do voo;
- (iv) funções administrativas exercidas concomitantemente com a atividade de voo;
- (v) como princípio, a utilização do aeronavegante em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a segurança do trabalho, e
- (vi) a programação a ser cumprida.

(2) a escala de serviço do aeronavegante deverá respeitar os períodos de folga e repouso regulamentares e poderá ser feita:

- (i) por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento/treinamento e verificação de proficiência técnica;

(ii) por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subsequentes, e

(iii) mediante convocação, por necessidade de serviço.

(3) a duração da jornada de trabalho, sobreaviso, reserva, limites de voo e de pousos, períodos de repouso e de folga de cada aeronavegante deverá respeitar legislação do respectivo órgão, entretanto, não poderá estabelecer requisitos ou critérios que tornem a operação insegura ou perigosa, devendo, para isso, cumprir o previsto na Subparte K deste regulamento.

(4) as regras estabelecidas pelos órgãos ficarão à disposição da ANAC e serão apresentadas quando solicitadas.

(i) as informações sigilosas receberão tratamento especial, conforme sua classificação.

### **90.73 – EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL E DE SEGURANÇA**

(a) Os órgãos deverão, conforme a modalidade de operação aérea especial realizada, estabelecer os equipamentos de proteção individual e de segurança necessários para que a atividade seja desempenhada de forma segura, tais como:

(1) capacete antichoque, dotado de dispositivos para fixação de viseiras e abafadores de ruído;

(2) macacão de voo, com mangas compridas de tecido resistente à chama;

(3) luvas de voo, em tecido resistente à chama.

(4) óculos de proteção;

(5) calçados especiais, e

(6) outros equipamentos necessários para o tipo de operação aérea especial realizada.

## **SUBPARTE D - TREINAMENTO**

### **90.75 – PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL - GERAL**

(a) Tendo em vista as condições específicas das operações aéreas especiais, conforme seu Manual de Operações (MOP), conforme seção 90.13 deste regulamento, os órgãos deverão, com a finalidade de orientar, treinar, formar, aperfeiçoar e atualizar seus aeronavegantes, elaborar e executar um Programa de Treinamento Operacional (PTO), de acordo com o Apêndice C deste regulamento, que assegure que cada aeronavegante, credenciado ou não pela ANAC, seja adequadamente treinado para o desempenho de suas atribuições.

(1) cada órgão deverá estar com seu PTO implantado até junho de 2014.

(b) O órgão fornecerá à ANAC, quando solicitado, cópias dos manuais e programas de treinamento de seus aeronavegantes, assim como de suas modificações e acréscimos.

(1) os manuais e programas de treinamento referem-se aos estabelecidos pelo órgão devido à manutenção elevada de índices de segurança operacional e ao desempenho nas operações aéreas especiais, desde que não possuam grau de sigilo que restrinja a sua divulgação.

#### **90.77 – FORMAÇÃO DOS AERONAVEGANTES**

(a) Os órgãos podem formar seus próprios aeronavegantes, desde que possuam, quando exigido, Centro de Treinamento de Aviação Civil (CTAC), segundo o RBHA 142, ou o que vier a substituí-lo, Escola de Aviação Civil, segundo o RBHA 141, ou o que vier a substituí-lo, Centro de Instrução de Aviação Civil (CIAC), conforme RBAC 147, ou um Programa de Treinamento Operacional (PTO) estabelecido e aprovado pelo órgão, desde que o objeto do treinamento não coincida com os previstos para a capacitação de pessoal para a aviação civil prevista no RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo.

(1) podem, ainda, formar aeronavegantes para outros órgãos da Administração Pública, nacional ou estrangeira, dentro dos cursos que possuírem;

(2) exceto por questões de interesse público, fica vedado ao órgão oferecer ou ministrar cursos ao público em geral, em concorrência com escolas de aviação civis pertencentes à iniciativa privada;

(3) para a constituição de uma Escola de Aviação o órgão está dispensado da apresentação dos documentos exigidos na seção 141.13 do RBHA 141, ou a que vier a substituí-lo, devendo, consequentemente, apresentar os seguintes documentos:

(i) decreto ou Portaria de criação do órgão;

(ii) comprovante de propriedade do imóvel ou contrato de locação com cessão de direitos de uso para funcionamento da escola de aviação civil ou qualquer outro documento de cessão de uso do imóvel, devidamente registrado, por prazo nunca inferior a 30 meses, em qualquer caso;

(iii) fichas cadastrais (anexo 2 do RBHA 141) do diretor e do diretor substituto;

(iv) designação do chefe, diretor ou comandante do órgão;

(v) declaração, assinada pelo chefe, diretor ou comandante do órgão que virá a ser mantenedor da escola, de que a mesma só iniciará as atividades de ensino após receber a autorização para funcionamento, e

(vi) devem também ser anexados os documentos indicados na Subparte C do RBHA 141, ou outro que vir a substituí-lo, para homologação de, pelo menos, 1 (um) curso.

(4) no caso específico de treinamento para obtenção de licença de tipo, para seus tripulantes, na aeronave operada, o órgão interessado poderá utilizar sua própria aeronave na fase de instrução prática, através de instrutores pertencentes ao seu efetivo ou mediante a contratação de instrutores ou ainda requisição de instrutores de outros órgãos, inclusive das Forças Armadas, sem necessidade de certificação de curso junto à ANAC.

(b) A realização de cursos e treinamentos em escolas mantidas pelas Forças Armadas, por tripulantes citados nos parágrafos 90.59 e 90.61 deste regulamento, no interesse dos órgãos, será considerada, para fins de obtenção de licenças e ou habilitações, como tendo sido obtida em escolas certificadas pela ANAC, mantida a necessidade de aprovação em cheque de avaliação de perícia com examinador credenciado pela ANAC ou INSPAC.

(c) As normas para obtenção e revalidação de licenças e habilitações para os tripulantes de um órgão são aquelas estabelecidas pelo RBHA 61, ou outro que vier a substituí-lo, e estão sujeitos à supervisão da ANAC.

(1) para a realização da instrução prática em aeronave a serviço do poder Público, não é necessária autorização prévia da ANAC para a realização desses voos no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida, ficando a cargo do órgão o controle das instruções;

(2) caso o piloto deixe de atender aos requisitos de experiência recente, previstos no parágrafo 61.23 (b) do RBHA 61, ou outro que vier a substituí-lo e estando a habilitação ainda dentro do seu período de validade, estabelecido no parágrafo 61.23 (a) do RBHA 61, ou outro que vier substituí-lo, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação deverá realizar voo de readaptação, sob supervisão de um piloto detentor de habilitação válida nessa aeronave e com nível de experiência de piloto em comando, e

(3) os treinamentos e/ou exames de perícia podem ser realizados em aeronave ou através de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.

#### **90.79 – INSTRUTORES E EXAMINADORES CREDENCIADOS**

(a) Os instrutores e os examinadores credenciados pela ANAC pertencentes aos órgãos devem possuir as qualificações mínimas estipuladas pelos respectivos órgãos, além das exigidas pela ANAC para o exercício de tais atividades.

(b) No que diz respeito à verificação de proficiência de pilotos e mecânicos dos órgãos:

(1) cumpridos os requisitos previstos nos respectivos regulamentos expedidos pela ANAC, para concessão ou revalidação de habilitação ou licença, o requerente realizará a respectiva avaliação de perícia com o examinador credenciado do órgão, sem que para isso precise solicitar autorização específica da ANAC:

(i) é necessário que antes da revalidação e verificação de perícia o requerente esteja aprovado nas provas pertinentes segundo o regulamento específico, expedido pela ANAC;

(ii) o examinador credenciado deve preencher as respectivas Fichas de Avaliação pertinentes, conforme regulamentação específica;

(iii) os documentos, juntamente com as Fichas de Avaliação preenchidas, devem ser encaminhados pelo órgão à ANAC, via protocolo ou correio, para análise e aprovação, e

(iv) caso o órgão não possua o referido examinador credenciado pela ANAC, o exame será realizado por um INSPAC ou examinador credenciado de outro órgão.

(2) cabem ao órgão os exames relativos à verificação dos padrões de eficiência estabelecidos nesta subparte.

(b) Cada órgão deverá dispor de número suficiente de instrutores e examinadores credenciados, conforme a categoria, classe e tipo da aeronave indicados em suas licenças e habilitações, para conduzir os referidos treinamentos e exames considerados por esta subparte.

(1) o examinador do órgão poderá ser credenciado em mais de um equipamento, condicionado à categoria, classe ou tipo de aeronave utilizada pelo órgão;

(2) nos casos de exame de proficiência de piloto, mesmo que ele seja examinador credenciado pela ANAC, será realizado por outro examinador credenciado

pertencente ao órgão, conforme a categoria, classe e tipo da aeronave indicados em suas licenças e habilitações, e

(3) para o credenciamento de examinadores em escolas de aviação dos órgãos que ministram a parte prática de cursos de piloto e de instrutor de voo, bem como as respectivas prerrogativas, deverão cumprir, no que couber, a RBHA 141, Subparte D, ou o que vier a substituí-lo.

#### **90.81 – TREINAMENTO PERIÓDICO DE PILOTOS**

(a) Os órgãos deverão submeter periodicamente seus pilotos à realização de treinamentos práticos de procedimentos de emergência, a fim de garantir o desenvolvimento e a manutenção das habilidades necessárias à execução eficiente e segura dos procedimentos de emergência críticos das aeronaves operadas, condição necessária para a efetiva segurança das operações aéreas.

(1) caberá a cada órgão, em função das características operacionais e da complexidade da aeronave operada, determinar a freqüência dos treinamentos e os procedimentos que serão treinados, sendo exigido um intervalo máximo de 18 (dezoito) meses entre treinamentos consecutivos, e

(2) a fim de garantir a preservação do patrimônio público, o treinamento de procedimentos críticos de emergência, assim entendidos aqueles que apresentem elevado risco de danos à aeronave, poderá ser realizado em simulador de voo específico para o modelo de aeronave operada ou em aeronave pertencente à escola de aviação certificada para o referido treinamento.

(b) Em consonância às operações aéreas especiais realizadas pelo órgão, os pilotos deverão ser submetidos à realização de treinamentos práticos de manobras especiais, tais como: carga externa, operações com o guincho e gancho, dentre outros, a fim de garantir o desenvolvimento e a manutenção das habilidades necessárias à execução eficiente e segura das operações aéreas especiais, conforme seção 90.91 deste regulamento.

#### **90.83 - PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL: CURRÍCULO**

(a) Cada órgão deve preparar e conservar atualizado um currículo escrito do Programa de Treinamento Operacional (PTO) para cada categoria de aeronavegante requerido pelo modelo de aeronave ou equipamento e pela modalidade de operação aérea especial realizada.

(b) Cada currículo do PTO deve conter o seguinte:

- (1) uma lista dos principais assuntos de treinamento;

(2) uma lista de todos os dispositivos de treinamento, treinadores de sistemas, treinadores de procedimentos e outros auxílios de instrução a serem usados no treinamento, e

(3) descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergência que serão executados em cada fase de treinamento e de exames em voo, indicando as manobras, funções e procedimentos a serem desempenhados em aeronave durante o treinamento e exames de voo.

(c) Cada órgão para o qual é requerido um Programa de Treinamento Operacional, conforme seção 90.75 desta subparte, deve incluir nesse programa os tipos de treinamentos, tais como:

(1) treinamento inicial: É o treinamento requerido para um aeronavegante que não trabalhou em um determinado órgão. Este treinamento é a primeira experiência do aeronavegante com os procedimentos e regulamentos que regem o funcionamento do órgão, sendo o mais básico treinamento aplicado a um aeronavegante;

(2) treinamento de transição: Treinamento requerido para um aeronavegante que já tenha sido previamente treinado e qualificado para uma específica função técnica ligada diretamente ao voo pelo órgão e que está sendo designado para a mesma função em diferente tipo de aeronave ou equipamento, do mesmo órgão;

(3) treinamento de elevação de nível: Treinamento requerido para um tripulante que tenha sido qualificado pelo órgão e trabalhado como co-piloto em um particular tipo de aeronave antes de começar a trabalhar como comandante no mesmo tipo de aeronave;

(4) treinamento de diferenças: Treinamento requerido para um aeronavegante que foi qualificado e trabalhou em um particular tipo de aeronave ou equipamento antes de começar a trabalhar, na mesma função, em uma variante do mesmo tipo de aeronave ou equipamento, e

(5) treinamentos periódicos: Treinamento requerido para um aeronavegante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente no tipo de aeronave, equipamento ou função técnica ligada diretamente ao voo.

(d) Cada órgão, para o qual é requerido um Programa de Treinamento Operacional deve prover materiais de estudo, apropriados e atualizados, para utilização de cada aeronavegante.

- (e) Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas no Programa de Treinamento Operacional, não havendo necessidade de anexar cópias de tais publicações.
- (f) Sempre que existir currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação de uma aeronave, este deve ser considerado como o mínimo proposto para a elaboração dos currículos de treinamento constantes no subparágrafo 90.83 (c) (1) desta subparte.

## **SUBPARTE E - REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS ESPECIAIS**

### **90.85 – APPLICABILIDADE**

Esta subparte estabelece procedimentos e orientações sobre utilização de equipamentos nas operações aéreas especiais, aplicáveis às aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público, bem como aos equipamentos implantados na aeronave relacionados ao seu projeto e aeronavegabilidade, conforme subparágrafo 90.15, (d) deste regulamento, além de estratégias de emprego que privilegiem a segurança da aeronave e de seus ocupantes.

### **90.87 - TRANSMISSORES LOCALIZADORES DE EMERGÊNCIA (ELT)**

Complementarmente à seção 91.207 do RBHA 91, ou outro que vier a substituí-lo, as aeronaves operadas pelos órgãos deverão possuir um transmissor localizador de emergência (ELT) do tipo automático e que esteja em condições de uso para as operações aéreas especiais, devendo, obrigatoriamente, transmitir simultaneamente nas freqüências 121.5 e 406 MHz.

### **90.89 - LUZES DA AERONAVE**

(a) Em condições normais de operação, durante o período compreendido entre o pôr e o nascer do sol, o órgão deverá:

- (1) operar uma aeronave com as luzes de navegação acesas;
- (2) estacionar ou rolar uma aeronave dentro da área de operações de voo de um aeródromo, desde que essa aeronave:
  - (i) esteja devidamente iluminada;
  - (ii) esteja com as luzes de navegação acesas, ou
  - (iii) esteja em uma área demarcada por luzes de obstrução.
- (3) ancorar uma aeronave, a menos que essa aeronave:
  - (i) esteja com as luzes de ancoragem acesas; ou
  - (ii) esteja em uma área onde luzes de ancoragem não sejam requeridas.

(b) Nas operações aéreas especiais, quando houver necessidade de garantir o sigilo e/ou a segurança para a tripulação e para a aeronave, as luzes da aeronave poderão ser apagadas, desde que mantida coordenação com o órgão ATC da área, se couber.

#### **90.91 – EQUIPAMENTOS OPERACIONAIS ESPECIAIS**

(a) São equipamentos operacionais especiais todos aqueles de salvamento em altura, de salvamento aquático, de evacuação aeromédica ou de tática policial, além de macas, cestos, cesto d'água, farol de busca, imageadores térmicos, equipamentos de captação e transmissão de imagens, óculos de visão noturna, guincho, gancho, ou outros que vierem a ser utilizados pelo órgão.

(b) Para a realização das operações aéreas especiais, poderão ser utilizados equipamentos operacionais especiais, sob responsabilidade do órgão, desde que:

(1) a tripulação tenha familiaridade e treinamento para uso do equipamento, cujo período calendárico de manutenção operacional não exceda a 18 (dezoito) meses;

(2) o uso desses equipamentos deve constar dos Programas de Treinamento da Tripulação, bem como, no Manual de Operações, contendo os procedimentos operacionais padrão, conforme seção 90.13 e Apêndice A deste regulamento;

(3) os equipamentos possuam controle de uso e sejam inutilizados quando colocados fora de operação ou perderam a validade especificada pelo fabricante, e

(4) os equipamentos devem ser acondicionados, quando não estiverem em uso, em bolsas ou estojos específicos e em local apropriado.

#### **SUBPARTE F - SISTEMAS DE IMAGEM DE VISÃO NOTURNA (SIVN)**

##### **90.93 – APlicabilidade**

(a) Os sistemas de imagem de visão noturna (SIVN) poderão ser empregados nas operações VFR noturnas, com aeronaves.

(1) o Sistema de Imagem de Visão Noturna integra todos os elementos necessários para a utilização de Óculos de Visão Noturna (OVN) pela tripulação, durante a operação aérea especial de uma aeronave.

(2) óculos de visão noturna configuram-se em um aparelho de amplificação de luz, binocular, montado no capacete de voo, que aumenta a capacidade de manter referências visuais da superfície durante a noite.

(3) o sistema inclui, no mínimo:

- (i) óculos de visão noturna (OVN);
- (ii) iluminação SIVN;

- (iii) treinamento;
- (iv) aeronavegabilidade, e
- (iii) outros componentes necessários.

(4) para operações noturnas com emprego de SIVN, os seguintes equipamentos e instrumentos devem ser instalados nas aeronaves, desde que estejam operando de forma normal e sejam aprovados para uso pela ANAC:

- (i) os instrumentos e equipamentos requeridos no parágrafo 91.205 (b) do RBHA 91 ou RBAC que venha a substituí-lo;
- (ii) os instrumentos e equipamentos requeridos no parágrafo 91.205 (c) do RBHA 91 ou RBAC que venha a substituí-lo;
- (iii) óculos de visão noturna (OVN);
- (iv) um sistema de luzes internas e externas requeridas para uso com Óculos de Visão Noturna;
- (v) um sistema VHF de radiocomunicação bilateral e pelo menos um equipamento de navegação apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, incluindo fones (ou altofalantes) e microfones associados;
- (vi) gerador com capacidade adequada para os instrumentos e equipamentos instalados; e
- (vii) rádio altímetro.

#### **90.95 - REQUISITOS PARA OPERAÇÃO SIVN**

(a) Devido à natureza técnica, o órgão deverá solicitar a ANAC tanto a certificação de aeronavegabilidade para equipamentos da aeronave, como a aprovação de seus procedimentos operacionais SIVN, definidos através do Manual de Operações do órgão, conforme Apêndice A deste regulamento, antes de realizar voos com os equipamentos ou realizar operações aéreas especiais, respectivamente.

(b) O processo de aprovação dos procedimentos operacionais SIVN irá avaliar a integração de todos os seus elementos e, se considerado adequado, observação de voos de demonstração, podendo ser emitida uma aprovação em dois níveis:

(1) nível I - uma aprovação inicial que limita as operações SIVN a alturas não inferiores a 500 pés acima da superfície, exceto em caso de emergência, objetivando introduzir os benefícios de segurança do SIVN, enquanto limita o potencial de risco de colisões com obstáculos, e

(2) nível II - aprovação para órgãos com uma necessidade de condução de operações aéreas especiais a baixa altura até o nível de superfície do terreno.

Considera-se que uma maior experiência e treinamento são necessários, e a competência para conduzir estas operações serão reconhecidas por uma aprovação Nível II.

- (c) O Manual de Operações (MOP) do órgão, conforme Apêndice A deste regulamento, deverá estabelecer critérios para a seleção e formação de tripulantes para a operação do SIVN. Os comandantes, antes de iniciar a formação, devem ter pelo menos 20 horas de voo VFR noturno, como piloto em comando.
- (d) Para os voos IFR, sobre a água, sem referências visuais, o piloto deve possuir obrigatoriamente a respectiva habilitação e a aeronave deve ser certificada para voar IFR.
- (e) Todos os tripulantes de voo, conduzindo operações SIVN, devem ter realizado 30 minutos de voo noturno SIVN, nos últimos 90 dias. Essa exigência pode ser reestabelecida em um voo noturno SIVN de verificação de proficiência, em uma aeronave ou simulador de voo, aprovado para o efeito.
- (f) A tripulação simples deverá ser definida no Manual de Operações (MOP) do órgão para as operações SIVN, conforme Apêndice A deste regulamento, mas não deve ser inferior a um piloto e um tripulante operacional.

#### **90.97 - REQUISITOS DE MANUTENÇÃO**

Os procedimentos de aeronavegabilidade devem conter as informações necessárias para realização de manutenções e inspeções em equipamentos de SIVN e qualquer alteração posterior ou manutenção devem estar em plena conformidade com a certificação e homologação SIVN.

#### **90.99 - PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS SIVN**

(a) O órgão deve assegurar que os procedimentos operacionais SIVN estejam em conformidade com as diretrizes atuais e adaptadas a cada circunstância específica, contendo, pelo menos:

- (1) uma declaração de que os limites e as condições meteorológicas mínimas para operações SIVN sejam os mesmos que os dos voos noturnos sem emprego do sistema;
- (2) descrição de procedimentos de avaliação de visibilidade durante o voo para garantir que as limitações meteorológicas não sejam ultrapassadas;
- (3) os procedimentos para a transição de/para voos SIVN;
- (4) os equipamentos de bordo e as suas limitações (regra para todos os OVN devem ser de mesma geração, tipo e modelo);

- (5) a análise dos riscos, mitigação e gerenciamento;
  - (6) procedimentos e documentação pré e pós-voo;
  - (7) composição da tripulação;
  - (8) processos CRM da tripulação, incluindo:
    - (i) briefing do voo;
    - (ii) procedimentos quando um tripulante estiver usando OVN, e / ou procedimentos quando dois ou mais membros da tripulação estiverem usando OVN;
    - (iii) utilização de radar altímetro em um voo SIVN, e
    - (iv) entrada inadvertida em IMC e procedimentos de recuperação de aeronave, incluindo procedimentos de recuperação de atitudes anormais.
  - (9) o programa de formação SIVN.
- (b) Os órgãos devem garantir a disponibilidade e a utilização de um método adequado de determinação do nível de iluminação noturna na área de operações.

## **90. 101 - TREINAMENTO DA TRIPULAÇÃO**

- (a) O órgão deverá elaborar um treinamento adequado, conforme Subparte D deste regulamento, incluindo instruções teóricas e práticas e deverá ser adaptado às necessidades do órgão e ser apresentado à ANAC.
  - (1) o órgão poderá possuir examinadores credenciados pela ANAC para a verificação SIVN.
  - (2) um instrutor de voo SIVN deve possuir as qualificações em conformidade com as exigências deste regulamento.
- (b) O Programa de Treinamento Operacional (PTO) da tripulação deverá, pelo menos, possuir o seguinte:
  - (1) princípios de funcionamento SIVN, fisiologia da visão, visão noturna, limitações e técnicas para superar essas limitações;
  - (2) preparação e teste de equipamento SIVN;
  - (3) preparação da aeronave para operações SIVN;
  - (4) procedimentos normais e de emergência, incluindo todos os modos de falha SIVN;
  - (5) aspectos específicos de CRM nas operações SIVN;
  - (6) prática de transição de/para os procedimentos de voo com OVN;
  - (7) consciência dos perigos potenciais relacionados com o ambiente operacional, e
  - (8) análise de riscos, mitigação e gerenciamento.

(c) A verificação periódica da tripulação de voo deverá, pelo menos, cumprir os seguintes requisitos:

(1) verificações de proficiência noturna, conforme o caso, incluindo os procedimentos de emergência a serem utilizados em operações SIVN, com verificações especiais para:

- (i) área de meteorologia local;
- (ii) planejamento de voo SIVN;
- (iii) procedimentos de voo SIVN;
- (iv) As transições de/para OVN;
- (v) procedimentos normais SIVN, e
- (vi) CRM.

## **SUBPARTE G - MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS**

### **90.103 – APPLICABILIDADE**

(a) Um órgão que opere aeronaves em operações aéreas especiais deve mantê-las segundo as regras do RBHA 43, ou outro que vier a substituí-lo, utilizando, no que couber, o disposto do RBHA 91, Subparte E, ou outro que vier a substituí-lo.

(b) Um órgão que utilize aeronaves em operações aéreas especiais, pode possuir oficina própria certificada pela ANAC segundo as regras do RBHA 145, ou outro que vier substituí-lo.

(1) a exigência para a certificação contida no subparágrafo 145.11, (a), (1) do RBHA 145, ou outro que vier a substituí-lo, para esses órgãos deverá ser substituída pela apresentação de seu decreto ou portaria de criação;

(2) a exigência para a certificação contida nos subparágrafos 145.11 (a), (3) e 145.39, (f) do RBHA 145, ou outro que vier substituí-lo, para esses órgãos, se não houver profissional de engenharia contratado, mediante contrato de trabalho, será substituída pela apresentação de ato da Administração Pública comprovando ser do seu efetivo ou estar à sua disposição o profissional de engenharia, e

(3) a manutenção de 100 (cem) horas das aeronaves operadas por órgãos que não disponham de oficina certificada pela ANAC poderá ser executada por mecânico habilitado pela ANAC e este poderá aprovar-a para retorno ao serviço após essa manutenção.

(c) Um órgão que utilize aeronaves em operações aéreas especiais pode contratar os serviços de oficinas certificadas.

- (d) Existir à disposição do piloto e do pessoal de manutenção os manuais de operação, publicações técnicas, boletins de serviços, manuais de equipamentos e demais documentos necessários à adequada condução das operações aéreas especiais.
- (e) O órgão deverá relatar a ANAC, através de relatório de dificuldade em serviço, a ocorrência ou detecção de falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave que resulte na necessidade de uma ação de emergência de voo.
- (f) O órgão deve garantir que as tarefas executadas sejam realizadas de acordo com as instruções de manutenção do fabricante, com a utilização de dados técnicos aprovados e ferramentas adequadas.
- (g) o comandante da aeronave poderá, conforme a necessidade e desde que possua treinamento para tal, realizar manutenção preventiva em aeronave de propriedade ou operada pelo órgão, e aprová-la para retorno ao serviço após essa manutenção, em complemento ao Apêndice A, subparágrafo (c), (30) do RBHA 43 ou RBAC que venha a substituí-lo.

#### **90.105 – REQUISITOS DE MANUTENÇÃO E OPERAÇÕES FORA DE SEDE**

(a) As inspeções programadas, bem como a aplicação de Boletins de Serviço e Diretrizes de Aeronavegabilidade poderão ser realizadas no local da operação aérea ou em outro local designado pelo órgão, sem necessidade de autorização prévia da ANAC, por mecânico de manutenção aeronáutica pertencente ao órgão ou colocado a sua disposição, devidamente habilitado para o procedimento, desde que:

- (1) o serviço seja atestado por um inspetor habilitado;
- (2) o ferramental adequado seja colocado à disposição; e
- (3) o local possua instalações adequadas para a realização do serviço.

(b) Caso o órgão não possua pessoal habilitado ou em condições para a realização dos serviços previstos no parágrafo acima, estes poderão ser executados pelos prepostos da oficina de manutenção de aeronaves contratada pelo órgão, conforme o parágrafo 90.103 (c) deste regulamento.

#### **SUBPARTE H - ATIVIDADES DE PARAQUEDISMO DOS ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA**

##### **90.107 – APLICABILIDADE.**

Face às peculiaridades das atividades de paraquedismo em operações aéreas especiais de segurança pública, esta subparte estabelece normas e procedimentos aplicáveis a tais atividades, incluindo os requisitos para a tripulação.

### **90.109 – CONCEITUAÇÃO.**

As atividades de paraquedismo realizadas em operações aéreas especiais de segurança pública compreendem saltos de pára-quedas com finalidades de busca, salvamento, resgate, cerco, controle de tumultos, distúrbios e motins, treinamento e outras operações definidas pelo órgão de Segurança Pública e Defesa Civil.

### **90.111 – AERONAVES E TRIPULAÇÕES AUTORIZADAS.**

(a) No que diz respeito às aeronaves e tripulações de voo utilizadas para as atividades de paraquedismo, referidas nesta subparte, aplica-se integralmente o disposto nesta subparte e, subsidiariamente, o previsto no RBHA 91, ou RBAC que vier substituí-lo.

### **90.113 – GERAL**

(a) O piloto em comando de uma aeronave só pode autorizar que uma pessoa execute um salto de paraquedas a partir de sua aeronave se:

(1) ele estiver habilitado como piloto lançador de paraquedista segundo o RBHA 61, e

(2) a aeronave estiver com sua situação regularizada perante a ANAC e não possuir qualquer restrição que possa vir a afetar essa operação.

(b) Para que um órgão possa desenvolver atividades de paraquedismo com fins operacionais ela deve:

(1) atender ao disposto neste regulamento nos termos do parágrafo (a) desta seção, e

(2) possuir em seus quadros pessoal qualificado;

(c) Nenhuma pessoa pode executar salto de paraquedas a menos que esteja utilizando, dentro do prazo de validade, materiais, dispositivos e 02 (dois) paraquedas, um principal e um auxiliar, aprovados, inclusive quanto à dobragem, por pessoa qualificada.

### **90.115 – REQUISITOS OPERACIONAIS**

(a) Considerando a necessidade de sigilo e/ou resposta rápida em algumas operações aéreas especiais de segurança pública e a impossibilidade de prever a emergência e o pronto emprego nessas operações, inclusive nas operações entre o pôr e o nascer do sol, fica dispensada a emissão de NOTAM requerido nos subparágrafos 105.3(d)(1), 105.15 (a), 105.17 (a) e 105.25 do RBAC 105, desde que:

(1) o objetivo da missão seja assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas, do patrimônio, do meio ambiente e o cumprimento de ações de defesa civil;

(2) para as operações aéreas especiais de segurança pública é dispensada a emissão de NOTAM, desde que seja para atender às emergências na superfície ou missões prioritárias ligadas diretamente a ações policiais, ações de bombeiros militares e de defesa civil e o objetivo do salto seja restrito ao cumprimento das missões específicas dos respectivos órgãos, principalmente no caso de salvamento de vidas humanas;

(3) um órgão que realize um salto nos termos do subparágrafo anterior deve comunicar o fato a ANAC e DECEA de sua área no prazo de 48 horas após o salto, requerendo sigilo se for necessário, e

(4) para os saltos de paraquedas em atividades de treinamento, apresentações ou demonstrações segue as regras gerais desse regulamento, necessitando para tanto de NOTAM.

(b) A modificação das instruções gerais emitidas pelo DECEA, relativas ao controle de tráfego aéreo, devem ser coordenadas entre o órgão envolvido e os órgãos locais do referido Departamento.

#### **90.117 - RESPONSABILIDADES DAS AUTORIDADES DE SEGURANÇA PÚBLICA**

(a) O órgão envolvido em uma atividade de paraquedismo referentes às operações aéreas especiais de segurança pública é responsável por:

(1) Coordenar com o controle de tráfego aéreo com jurisdição sobre a área de salto a execução do mesmo;

(2) Quando for solicitado tratamento especial pelo piloto em comando da aeronave, o órgão ATS considerará que todas as exigências previstas na seção 90.113 desta subparte foram atendidos;

(3) Adotar medidas de precaução visando à segurança da população e propriedades sob a área da operação;

(4) No caso de emprego de mais de uma aeronave na operação, prover coordenação entre as mesmas;

(5) Nenhum órgão pode autorizar uma atividade de paraquedismo em operações aéreas especiais de segurança pública que conflite com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido, e

(6) Cumprir e fazer cumprir as normas deste regulamento.

#### **90.119 – RESPONSABILIDADE DO PILOTO EM COMANDO**

(a) O piloto em comando de uma aeronave em uma atividade de paraquedismo referentes às operações aéreas especiais de segurança pública é responsável:

(1) A coordenação de fonia para o salto será com o Controle de Tráfego Aéreo responsável, devendo reportar:

- (i) a área prevista para o lançamento;
- (ii) a altitude que irá manter próximo ao lançamento;
- (iii) o ingresso na perna-base para o lançamento, e
- (iv) o momento em que abandona o circuito e inicia a descida.

(2) solicitar tratamento especial por parte dos órgãos ATS antes de autorizar os saltos;

(3) em uma emergência ou em resposta a um alerta de colisão, desviar-se de uma autorização ou instrução ATC deve notificar o controle de tráfego aéreo tão cedo quanto possível, e

(4) além do previsto no subparágrafo 90.117 (a), (5) deste regulamento, em área não controlada, o piloto em comando da aeronave da Organização envolvida será o responsável pela coordenação com outras aeronaves voando no setor, avisando sobre o iminente lançamento de paraquedistas, com o objetivo de garantir também a segurança das operações aéreas.

### **SUBPARTE I - SOBREVIVÊNCIA DE AERONAVES E DE SEUS OCUPANTES**

#### **90.121 – APLICABILIDADE**

Esta subparte estabelece condições desejadas para a sobrevivência da aeronave e de seus ocupantes em operações aéreas especiais, em condições extremas de operação.

#### **90.123 – CONCEITUAÇÃO**

Para fins deste regulamento, a sobrevivência de aeronaves em operações aéreas especiais está ligada ao desempenho de atividades típicas do Estado em condições extremas de operação, com o objetivo de suportar, com segurança, um ambiente hostil, produzido por fenômenos naturais, aspectos da fauna, da flora, do clima, do relevo, ou pela ação do homem.

#### **90.125 – CARACTERÍSTICAS**

- (a) As aeronaves a serviço do Poder Público, preferencialmente, devem possuir características específicas, demonstradas por meio de requisitos diversos que aumentem a sua sobrevivência e de seus ocupantes.
- (b) A sobrevivência da aeronave e de seus ocupantes compreende diversas atividades e funções que concorrem para o seu caráter multidimensional e interdependente.
- (c) O conceito estabelecido na seção 90.123 e todos os assuntos tratados nesta subparte devem estar alinhados com a política de segurança operacional aeronáutica do órgão.

#### **90.127 – REQUISITOS ESPECIAIS**

- (a) Considerando o caráter essencial, irrevogável e indelegável do serviço prestado pelo Estado aos seus cidadãos, é desejado que as aeronaves engajadas nas operações aéreas especiais, em condições extremas de operação, ou seja, hostis, possuam requisitos especiais.
- (b) Em razão da possibilidade de interferência nos resultados de uma operação aérea especial, os requisitos especiais, que trata esta seção, devem aumentar a capacidade de sobrevivência da aeronave e de seus ocupantes.
- (c) Os requisitos desejáveis poderão estar lastreados:
  - (1) em projetos e/ou instrumentos de aquisição de aeronaves;
  - (2) em seus acessórios;
  - (3) nos equipamentos especiais de operação;
  - (4) na escolha da estratégia de emprego operacional, que depende das ameaças presentes em cada localidade;
  - (5) em requisitos mais rígidos de procedimentos de manutenção de aeronaves,
  - (6) na utilização de produtos controlados e/ou artigos perigosos, conforme seção 90.25 deste regulamento, dentre outros.

#### **90.129 – ASPECTOS INDIVIDUAIS**

Considerada a relevância e preservação da vida dos aeronavegantes que desempenham funções a bordo de aeronaves nas operações aéreas especiais, é esperado que esses ocupantes de aeronaves, individualmente, estejam usando os equipamentos de proteção individual descritos na seção 90.73, além de possuírem os treinamentos exigidos neste regulamento.

#### **90.131 – SOBREVIVÊNCIA DOS OCUPANTES EM CASO DE ACIDENTE**

(a) As aeronaves a serviço do Poder Público, preferencialmente, aportarão tecnologias que aumentem a possibilidade de sobrevivência de seus ocupantes em caso de acidente, cuja transferência de energia esteja dentro dos níveis de tolerância humana, através da:

(1) utilização de sistema de restrição de movimentos involuntários que favoreçam a mitigação de danos pessoais;

(2) deformação da estrutura que permita o escape de seus ocupantes; e

(3) utilização de materiais que não favoreçam explosões e propagação de fogo.

(b) Dentre outras circunstâncias, o aumento da possibilidade de sobrevivência dos ocupantes da aeronave é alcançada pela capacidade de dissipação da energia liberada nos acidentes, por meio:

(1) da estrutura da aeronave; e

(2) dos seus assentos.

### **90.133 – AMEAÇAS DAS OPERAÇÕES**

Dentre outras, para os fins desta subparte, são consideradas ameaças as seguintes situações:

(a) aspectos ligados às condições meteorológicas desfavoráveis como:

(1) ocorrência de raios;

(2) baixa visibilidade;

(3) baixa luminosidade;

(4) rajadas de vento, e

(5) turbulência severa.

(b) colisão com obstáculos próximos ao solo, como:

(1) antenas não balizadas;

(2) cabeamento aéreo não balizado;

(c) grande quantidade de particulado e agentes corrosivos em suspensão na atmosfera;

(d) colisão com pássaros; e

(e) disparos de arma de fogo e todo tipo de agressão, fruto da ação humana, contra aeronaves e seus ocupantes operações aéreas especiais.

### **90.135 – CONVERSÃO DE AERONAVES**

Considerados os aspectos de sobrevivência de aeronaves e de seus ocupantes, poderão ser convertidas para emprego civil as aeronaves projetadas e construídas para uso militar, desde que aceita para emprego operacional ou declarada

excedente de uma Força Armada nacional ou estrangeira, atendendo aos demais requisitos da seção 21.27 do RBAC 21.

#### **90.137 – PERMISSÃO ESPECIAL**

Considerado o interesse público e a relevância das atividades exercidas a bordo de aeronaves a serviço do Poder Público, bem como a necessidade alcançada no propósito desta subparte, a critério da ANAC, poderá ser emitida Permissão Especial para as aeronaves descritas na seção 90.135 desta subparte, em atenção ao Art. 20 da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer).

### **SUBPARTE J - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA**

#### **OPERACIONAL**

#### **90.139 – REQUISITOS GERAIS**

(a) O órgão deve desenvolver, implantar e manter, conforme as operações aéreas que executa, um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO, aprovado pelo seu Gestor Responsável.

(1) cada órgão deverá estar com seu sistema implantado até junho de 2014, e

(2) cada órgão deverá elaborar um Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO), conforme Apêndice B deste regulamento.

(b) O órgão deve apresentar seu SGSO de forma a demonstrar como internalizou os requisitos relativos aos seus quatro componentes, contendo, no mínimo:

(1) política e objetivos da segurança operacional:

(i) Estabelecimento de uma política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos;

(ii) definição de uma estrutura organizacional e os responsáveis pela segurança operacional em suas atividades;

(iii) estabelecimento de metas e indicadores de desempenho para melhorar continuamente o nível global de segurança operacional, e

(iv) definição da documentação e dos registros dos processos voltados para segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização;

(2) Gerenciamento dos Riscos à Segurança Operacional pelo órgão:

(i) identificação dos perigos e gerenciamento dos riscos à segurança operacional em suas atividades;

(3) garantia da segurança operacional pelo órgão:

(i) garantia da aplicação das ações corretivas necessárias a manter um nível aceitável de desempenho da segurança operacional, e

(ii) previsão da supervisão permanente e de uma avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado;

**(4) Promoção da Segurança Operacional pelo órgão:**

(i) promoção do treinamento e divulgação do SGSO para assegurar que os recursos humanos necessários estejam aptos a realizar suas atividades.

(c) O SGSO deve ser compatível com o tamanho, natureza e complexidade das operações a serem conduzidas pelo órgão, assim como com os perigos e riscos relacionados com tais operações.

(1) para permitir a verificação da adequação da documentação de seu SGSO, o órgão deve executar uma Análise do Faltante, que pode ser uma Lista de Adequação (Compliance Checklist), relacionando a documentação proposta pelo órgão para o SGSO com os requisitos deste Regulamento.

**90.141 – POLÍTICA E OBJETIVOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL**

**(a) Requisitos gerais:**

(1) o órgão deve estabelecer a política de segurança operacional e os objetivos de segurança operacional, explicitando suas diretrizes e intenções globais;

(2) a política de segurança operacional deve:

(i) estar de acordo com todos os requisitos legais cabíveis e melhores práticas e deve refletir os compromissos do órgão com respeito à segurança de suas operações, e

(ii) assegurar o compromisso de comunicar a ANAC sobre qualquer Evento de Segurança Operacional – ESO que ocorrerem durante suas atividades.

(A) como disposto no PSOE-ANAC, os ESO são acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha o potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação do órgão.

(3) o órgão deve definir em sua política como pretende garantir, no mínimo, seguintes os compromissos:

(i) implantar o SGSO;

(ii) gerenciar os riscos à segurança operacional;

(iii) encorajar os aeronavegantes a relatar questões que afetem ou possam afetar a segurança operacional, assegurando o cunho da não-punibilidade de relatos

da aviação civil,bem como do estabelecimento da cultura justa na organização, padrões organizacionais e comportamentos aceitáveis;

(iv) identificar as responsabilidades da alta direção e dos aeronavegantes com respeito ao desempenho da segurança operacional;

(v) rever a política e os objetivos de segurança operacional periodicamente para assegurar que permaneçam relevantes e apropriados à organização, e

(vi) buscar a melhoria contínua do nível de segurança operacional.

(4) o órgão deve estabelecer objetivos de segurança operacional, que sejam mensuráveis e atingíveis, indicando o que pretende alcançar, de forma consistente com a política de segurança operacional. Estes objetivos de segurança operacional devem estar ligados aos indicadores de desempenho da segurança operacional, metas de desempenho da segurança operacional e requisitos definidos pelo órgão; e

(b) Estrutura organizacional e responsabilidades:

(1) cada órgão deve possuir pessoal técnico e administrativo suficiente e qualificado para assegurar alto grau de segurança em suas operações;

(2) o órgão deve estabelecer a estrutura organizacional de segurança operacional necessária para a implantação e manutenção do SGSO, compatível com a complexidade de sua operação;

(3) o órgão deve ter pessoal qualificado servindo, pelo menos, nas seguintes posições ou posições equivalentes:

(i) Gestor Responsável do órgão;

(ii) Gestor de Segurança Operacional; e

(iii) Chefe de Operações (necessário se houver mais de cinco aeronaves).

(4) o Gestor de Segurança Operacional, qualificado como responsável pelo Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, na forma e maneira definidas neste Regulamento deve ser informado à ANAC, após ato formal de designação pelo Gestor Responsável;

(5) o órgão deve identificar as responsabilidades pela segurança operacional de todos os membros da alta gerência, independentemente de outras atribuições, e

(6) os cargos, competências, autoridades e responsabilidades relativas à segurança operacional devem ser definidos e documentados na política de segurança operacional do órgão e divulgados por toda a organização.

(c) Qualificação do pessoal da direção para operações segundo este Regulamento:

(1) para atuar como Gestor Responsável do órgão uma pessoa deve:

- (i) ser o Comandante, Diretor ou Chefe responsável pelo órgão;
- (ii) ser pessoa única e identificável na estrutura organizacional do órgão, com autoridade final sobre a condução das operações aéreas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional;
- (iii) ter total controle dos recursos humanos e financeiros requeridos para a condução das operações do órgão, e
- (iv) ter responsabilidade e competência derradeira pela implantação e manutenção do SGSO em nome do órgão, independentemente de outras funções.

(2) para atuar como Gestor de Segurança Operacional de um órgão uma pessoa deve:

- (i) pertencer ao órgão e ser designado pelo Gestor Responsável;
- (ii) ter cursado e ter sido aprovado no curso de Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO, ministrado pela ANAC ou por entidade por ela credenciada ou ter cursado e ter sido aprovado em curso de Segurança de Voo, curso de Gerenciamento de Segurança Operacional, ou equivalente, ministrados pelo CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) ou Forças Armadas;
- (iii) ser o responsável individual e o ponto focal do desenvolvimento e manutenção do SGSO;
- (iv) assegurar que os processos necessários ao funcionamento do SGSO sejam estabelecidos, implantados e mantidos;
- (v) reportar diretamente ao Gestor Responsável as informações sobre o desempenho do SGSO, assim como qualquer necessidade de aplicação de recursos para a implantação das medidas mitigadoras identificadas, com o objetivo da melhoria contínua do SGSO do órgão;
- (vi) assegurar a promoção da segurança operacional em todo o órgão, e
- (vii) ser o responsável, frente à ANAC, quanto às atividades dos tripulantes técnicos do órgão.

(3) para atuar como Chefe de Operações uma pessoa deve:

- (i) ter pelo menos 2 anos de experiência como piloto em comando de aeronaves operadas segundo este regulamento, e
- (ii) ser o responsável, frente à ANAC, quanto às atividades dos tripulantes técnicos do órgão.

#### **90.143 - GERENCIAMENTO DOS RISCOS À SEGURANÇA OPERACIONAL**

(a) Requisitos gerais:

(1) o órgão deve desenvolver os procedimentos necessários para realizar a coleta de dados relativos à segurança operacional de sua organização de forma a disponibilizar um banco de dados de segurança operacional, e

(2) o órgão deve desenvolver sistemas de processamento que permitam a identificação de perigos à segurança operacional ou tendências, assim como as análises e avaliações dos riscos associados, permitindo o planejamento de atividades que busquem mitigar os riscos de segurança operacional avaliados.

(b) Identificação de perigos à segurança operacional:

(1) o órgão deve desenvolver e manter meios formais de efetivamente coletar, armazenar, reagir e gerar feedback sobre os perigos das operações, que devem combinar métodos reativos, preventivos e preditivos de obtenção dos dados de segurança operacional;

(2) o órgão deve disponibilizar meios formais de coleta dos dados de segurança operacional, incluindo as Recomendações de Segurança Operacional do CENIPA, sistemas de reporte mandatórios e confidenciais, e os Relatos da Aviação Civil, previstos nas Seções VII e VIII do Capítulo IV do PSOE-ANAC;

(3) o órgão deve incluir como perigo potencial a ocorrência de situações específicas em sua operação, tais como, aumento incomum de Eventos de Segurança Operacional (ESO) ou de infrações a ela, previsão de importantes mudanças operacionais ou períodos de mudanças organizacionais significativas;

(4) o órgão deve acompanhar a evolução de sua operação, de forma que novos perigos sejam identificados;

(5) os processos de identificação de perigos devem incluir os seguintes passos:

(i) identificação de perigos, eventos ou fatos relacionados à segurança operacional;

(ii) coleta e armazenamento de dados de segurança operacional;

(iii) análise dos dados de segurança operacional; e

(iv) distribuição de informações de segurança operacional, obtidas a partir dos dados coletados e analisados.

(6) as ocorrências que indiquem desempenho deficiente da segurança operacional, como dificuldades em serviço, ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes aeronáuticos, consideradas como Eventos de Segurança Operacional - ESO (Art. 30 e 67 do PSOE-ANAC), devem ser reportadas

à ANAC, independentemente de outras comunicações exigidas em regulamento específico. Acidentes e incidentes devem ser reportados imediatamente. As demais ocorrências devem ser reportadas em prazo não superior a sete dias;

(7) fontes de identificação de perigos:

(i) Relato da Aviação Civil (RAC):

(A) o órgão deve desenvolver um sistema de Relato da Aviação Civil, seguindo modelos de formulários padrão ou estabelecendo formulários próprios;

(B) o preenchimento de Relato da Aviação Civil não substitui a realização de outros procedimentos previstos para a mesma situação no âmbito da ANAC;

(C) o sistema de Relato da Aviação Civil deve ser voluntário, confidencial e não punitivo, no que diz respeito a erros não premeditados ou inadvertidos, exceto em casos que envolvam negligência ou violação intencional;

(D) o órgão deve estabelecer em seu SGSO as normas que disciplinam como vão lidar e resolver internamente os desvios e infrações de menor grau ofensivo, bem como a forma de manter a ANAC informada das ações adotadas, e

(E) o órgão deve estabelecer procedimentos para divulgar os resultados das análises do Relato da Aviação Civil, sempre que entender que os ensinamentos podem ajudar a outras organizações e operadores.

(ii) Vistoria de Segurança Operacional:

(A) verificação de segurança operacional envolvendo a realização de vistoria a todas as áreas operacionais do órgão, por meio de conversas com os aeronavegantes, testemunhar as práticas correntes de trabalho, dentre outras atividades, de maneira informal, proporciona percepções valiosas sobre o desempenho da segurança operacional, e

(B) a Vistoria de Segurança Operacional deve ser realizada, no mínimo, uma vez por ano em cada setor do órgão de forma abrangente e com a profundidade suficiente para determinar as condições reais existentes de modo que possam ser detectadas todas as condições e atos inseguros existentes nos setores vistoriados.

(iii) outras fontes:

(A) as fontes para a identificação de perigos a segurança operacional podem incluir ainda, de acordo com a complexidade das operações, fontes internas (análises de dados de voo; pesquisas, entrevistas, investigações internas; etc) ou fontes externas (informes de acidentes e incidentes, sistemas externos de relato da aviação civil, sistemas de reporte mandatórios do Estado, etc).

(c) Avaliação e mitigação dos riscos à segurança operacional:

(1) o órgão deve desenvolver e manter um processo formal de gerenciamento dos riscos à segurança operacional que assegure a análise, avaliação e mitigação de riscos provenientes dos perigos identificados, visando atingir o nível aceitável de desempenho da segurança operacional em suas operações;

(2) os riscos à segurança operacional, avaliados para cada consequência proveniente dos perigos identificados devem ser analisados em termos de probabilidade e severidade de ocorrência, e avaliados de acordo com sua tolerabilidade;

(3) o órgão deve definir quem possui autoridade para tomar decisões acerca da tolerabilidade de riscos de segurança operacional;

(4) o órgão deve suspender as operações sempre que a tolerabilidade dos riscos resultar em inaceitável, amenos que sejam implantadas medidas mitigadoras de efeito imediato que tragam os riscos à segurança operacional para o nível tolerável e que o Gestor Responsável aprove os resultados, e

(5) o órgão deve definir as metodologias de controle para cada risco avaliado como tolerável e estabelecer as ações necessárias e os prazos para sua implantação para baixar os níveis de risco a valores tão baixo quanto seja racionalmente possível.

**90.145 – GARANTIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL.**

(a) Requisitos Gerais:

(1) o órgão deve desenvolver e manter processos formais para:

(i) verificar o desempenho de segurança operacional da organização, em comparação com a política aprovada, seus objetivos e metas, assim como para validar a efetividade das metodologias de controle de riscos de sua operação, e

(ii) identificar as causas de desempenho insatisfatório de seu SGSO, determinar as implicações em sua operação, e retificar situações envolvendo desempenho abaixo do padrão, de maneira a assegurar a contínua melhoria de sua segurança operacional.

(2) uma vez identificadas as áreas deficientes, o órgão deve planejar e implantar ações corretivas concretas, abrangentes e definitivas, de forma a atingir as metas estabelecidas.

(b) Auditoria de segurança operacional:

(1) o órgão, que possuir mais de cinco aeronaves, deve realizar auditorias de segurança operacional como uma atividade básica do controle para avaliação sistemática de como a organização está seguindo seus objetivos de segurança operacional;

(2) as Auditorias de Segurança Operacional devem:

(i) ocorrer, no mínimo, uma vez por ano em cada setor do órgão, fornecendo evidências do nível de desempenho da segurança operacional que está sendo atingido, e

(ii) assegurar uma revisão detalhada do desempenho, processos, procedimentos e práticas de cada unidade ou seção com responsabilidades pela segurança operacional.

(c) Gerenciamento da mudança:

(1) o órgão deve desenvolver e manter um processo formal para o gerenciamento da mudança, como forma de garantir a qualidade de sua segurança operacional em períodos de significativas mudanças organizacionais e/ou operacionais;

(2) o processo formal de gerenciamento da mudança deve:

(i) identificar mudanças no órgão nas quais os processos e serviços estabelecidos possam ser afetados;

(ii) descrever as medidas a serem tomadas para assegurar o desempenho da segurança operacional antes de implantar as mudanças;

(iii) eliminar metodologias de controle de risco que não sejam mais necessárias devido às mudanças no ambiente operacional do órgão, e

(iv) modificar ou desenvolver novas metodologias de controle de risco que sejam necessárias devido às mudanças no ambiente operacional do órgão.

(3) dentre os processos formais de gerenciamento da mudança, o órgão deve desenvolver e executar um processo formal para gerenciar uma possível troca de seu corpo gerencial visando assegurar uma transição segura e planejada, assim como a contínua execução de seu SGSO, e

(4) o órgão deve comunicar à ANAC, sempre que a mudança envolver a troca do titular do cargo de Gestor da Segurança Operacional.

(d) Melhora contínua do SGSO:

(1) o órgão deve estabelecer e manter um processo formal de:

(i) identificação das causas do baixo desempenho;

(ii) determinação das implicações que podem causar um baixo desempenho nas operações, e

(iii) eliminação das causas identificadas.

(2) o órgão deve estabelecer um processo para a melhoria contínua das operações de voo que inclua:

(i) uma avaliação preventiva das instalações, equipamento, documentação e procedimentos através de pesquisas e auditorias;

(ii) uma avaliação preventiva do desempenho individual do pessoal do detentor de certificado para verificar o cumprimento das responsabilidades de segurança, e

(iii) uma avaliação reativa para verificar a eficácia dos sistemas de controle e mitigação dos riscos, incluindo, por exemplo: investigações de acidentes, incidentes e eventos significativos.

#### **90.147 – PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL**

(a) Requisitos gerais:

(1) o órgão deve desenvolver e manter um calendário formal de eventos de conscientização em segurança operacional, além de atividades promocionais, de maneira a criar um ambiente no qual os objetivos e metas de segurança operacional do órgão possam ser atingidos. Este calendário deve incluir, no mínimo, um evento anual para cada programa adotado;

(2) a promoção da segurança operacional deve objetivar a divulgação e a padronização dos processos de segurança operacional do órgão;

(3) o órgão deve garantir a participação dos membros das organizações responsáveis pelos diferentes setores no planejamento da promoção de sua segurança operacional, e

(4) os órgãos devem incluir em seus eventos de conscientização e atividades de promoção da segurança operacional o incentivo ao uso do formulário de Relato da Aviação Civil constante do portal da ANAC ([www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br)).

(b) Treinamento e qualificação:

(1) o órgão deve desenvolver e manter um programa de treinamento de segurança operacional que assegure que o pessoal esteja adequadamente qualificado e seja competente para desempenhar as funções atribuídas, inclusive as necessárias para a operação de um SGSO efetivo;

(2) o alcance da qualificação de segurança operacional deve ser apropriado à participação da pessoa no SGSO do órgão, e

(3) o treinamento deve incluir a capacitação da alta direção e do pessoal operativo em relação à segurança operacional e ao funcionamento do SGSO.

(c) Eventos promocionais do SGSO do órgão:

(1) o órgão deve desenvolver e manter, como parte de suas atividades de promoção da segurança operacional, um programa que apresente os meios formais de divulgação da segurança operacional de maneira a:

- (i) assegurar que todos do órgão estejam cientes de seu SGSO;
- (ii) transmitir informações críticas relacionadas à segurança operacional;
- (iii) motivar a adoção das ações relativas à segurança operacional;
- (iv) explicar porque procedimentos de segurança operacional são introduzidos ou alterados, e
- (v) transmitir informações genéricas acerca da segurança operacional.

(2) os eventos promocionais do órgão devem ser adequados ao seu ambiente organizacional e divulgar os processos particulares incluídos em seu SGSO;

(3) meios formais de divulgação da segurança operacional podem incluir procedimentos e políticas de segurança operacional; campanhas de mobilização; publicação de periódicos; boletins informativos; e anúncios; etc;

(4) os eventos de conscientização do órgão devem ser adequados ao seu ambiente organizacional e à divulgação de seus processos incluídos no SGSO;

(5) o órgão deve, preferencialmente, indicar membros do próprio órgão para ministrar os eventos de conscientização, e

(6) em caso de inexistência de pessoal qualificado para a atividade, um instrutor de outro órgão pode ser solicitado. Contudo, o órgão deve assegurar que o conteúdo a ser transmitido seja adequado às particularidades de seu ambiente organizacional, tendo como ênfase a maneira como os processos de segurança operacional são desenvolvidos (aqui é assim que se faz) e o seu SGSO.

## **90.149 – RELATÓRIOS**

(a) Relatório de Vistoria de Segurança Operacional (RVSO):

(1) o órgão deve elaborar, após a realização de cada Vistoria de Segurança Operacional, um relatório contendo os perigos à segurança operacional identificados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas;

(2) Cada Relatório de Vistoria de Segurança Operacional deve ser elaborado e assinado pelo responsável pela vistoria, devendo ser endossado pelo Gestor de Segurança Operacional do órgão, e

(3) Cada RVSO deve ser guardado por cinco anos, devendo estar disponível sempre que solicitado pela ANAC.

(b) Relatório de Auditoria de Segurança Operacional (RASO):

(1) o órgão que possuir mais de cinco aeronaves, deve elaborar, após a realização de cada Auditorias de Segurança Operacional, um Relatório de Auditoria de Segurança Operacional contendo os perigos e condições latentes identificados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas;

(2) cada RASO deve ser elaborado e assinado pelo responsável pela auditoria, devendo as recomendadas serem endossadas pelo Gestor de Segurança Operacional do órgão, e

(3) cada Relatório de Vistoria de Segurança Operacional deve ser guardado por cinco anos e estar disponível sempre que solicitados pela ANAC.

(c) Relatórios periódicos sobre o SGSO do órgão:

(1) o órgão deve primeiramente registrar e documentar os aspectos relacionados ao cumprimento de seu SGSO, processos de segurança operacional e ciclos de gerenciamento de risco desenvolvidos;

(2) o órgão deve coletar e armazenar dados relativos à sua segurança operacional, entre eles:

(i) quantidade de relatos da aviação civil recebidos;

(ii) dificuldades de serviço encontradas;

(iii) ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes;

(iv) atividades educativas e promocionais realizadas;

(v) necessidades dos responsáveis para a realização de suas funções;

(vi) supervisão das atividades de segurança,e

(vii) Recomendações de Segurança Operacional (RSO) recebidas do órgão de investigação de acidentes e incidentes, indicando quais foram cumpridas.

#### **90.151 - COORDENAÇÃO DO PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIAS**

(a) O órgão deve desenvolver, coordenar e manter um plano de resposta a emergências que assegure:

(1) a designação da autoridade em emergências;

(2) as responsabilidades, e

(3) a coordenação de esforços para fazer frente à emergência.

#### **SUBPARTE K - ESTRUTURA DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA – PGRF**

**90.153 - APLICABILIDADE**

- (a) Esta subparte define os requisitos mínimos do Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF) a serem incluídos no Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) do órgão, referido na Subparte J deste regulamento, no que tange ao gerenciamento do risco da fadiga humana nas operações aéreas que executa.
- (b) O PGRF de cada órgão deverá ser elaborado conforme as operações aéreas que executa.
- (c) Cada órgão deverá estar com seu programa implantado até junho de 2014.
- (d) Aplica-se, prioritariamente, aos seguintes aeronavegantes dentro deste regulamento:
- (1) tripulação de voo (pilotos, tripulantes operacionais, médicos, enfermeiros e mecânicos de voo);
  - (2) mecânico de manutenção aeronáutica, e
  - (3) Técnicos de apoio de solo.

**90.155 – REQUITOS GERAIS**

- (a) Todo aeronavegante deve apresentar-se descansado e apto para desempenhar seu trabalho.
- (b) O órgão não pode designar tarefas de risco a um aeronavegante, nem ele pode assumi-las, caso ele tenha se apresentado fatigada a ponto de não conseguir cumprir sua função de forma segura, ou se o órgão assim o julgar.
- (c) O órgão não pode permitir que um aeronavegante dê continuidade ao trabalho relativo à tarefa de risco se ela tiver reportado estar fatigada a ponto de não conseguir cumprir sua função de forma segura.
- (1) o órgão deve disponibilizar um meio de fácil utilização e acesso que permita ao aeronavegante comunicar impossibilidade de assumir função caso se julgue inapto para assumi-la.
- (d) Um aeronavegante que reporte estar fatigado a ponto de não conseguir cumprir sua função de forma segura não pode realizar tarefas de risco designadas pelo órgão.
- (e) Qualquer pessoa que suspeite que um aeronavegante incluído na aplicabilidade desta subparte esteja fatigada a ponto de não conseguir cumprir sua função de forma segura deve reportar imediatamente essa informação ao órgão.

(1) o órgão deve descrever procedimentos para conduzir informações do teor previsto nesse parágrafo.

(f) As informações reportadas, coletadas e geradas a partir do PGRF deverão ser tratadas dentro do escopo da cultura justa, e não podem ser utilizadas para punir pessoas.

(g) O órgão deve fornecer modelo para reporte de situações de risco relativas à fadiga contendo campo para marcação gradual de estado de alerta e nível de fadiga no momento da ocorrência, espaços para relato do ocorrido e sugestões corretivas. O formulário de reporte deverá conter a opção de ser confidencial e anônimo.

(1) deverá estar prevista no PGRF a política da transmissão e análise da informação confidencial.

(h) Especificamente no que se refere aos processos de identificação de perigos relativos à fadiga, o PGRF deverá contemplar:

(1) processos reativos que identifiquem a contribuição da fadiga em relatórios e eventos associados à segurança operacional, podendo ser desencadeado por qualquer dos abaixo:

- (i) reportes voluntários;
- (ii) reportes mandatórios;
- (iii) relatórios de auditorias;
- (iv) eventos de segurança operacional, e
- (v) eventos de análise de dados de voo.

(2) processos preventivos ou proativos que identifiquem perigos relacionados à fadiga no trabalho, operações e dos voos cotidianos, cujos métodos devem incluir, no mínimo:

- (i) reporte de risco de fadiga que possibilite comunicação antes da realização da atividade;
- (ii) categorização de risco de fadiga das atividades desempenhadas pelos aeronavegantes, e
- (iii) registro e monitoramento da carga horária planejada versus carga horária trabalhada de fato.

(3) processos preditivos que identifiquem os perigos relacionados à fadiga a partir da análise da composição das escalas de trabalho, levando em consideração fatores fisiológicos que sabidamente afetam o sono, os níveis de fadiga e seus efeitos sobre

o desempenho; e fatores sociais que alterem motivação, comportamento e humor. Os métodos devem incluir, no mínimo:

- (i) experiência operacional do setor ou do próprio órgão e dados coletados em tipos similares de operações/tarefas;
  - (ii) práticas de composição de escalas baseadas em evidências, e considerando dados fornecidos pelos próprios profissionais atingidos; e
  - (iii) dados oriundos de modelos biomatemáticos.
- (i) Especificamente no que se refere aos processos de promoção do PGFR, deve-se determinar quais as necessidades de treinamento de seu pessoal; o nível do risco existente relativo à fadiga; e quais os recursos necessários ao treinamento:
- (1) o treinamento deverá ser ministrado a todos os aeronavegantes do órgão;
  - (2) a identificação dos sinais/sintomas físicos, emocionais e mentais devidos à fadiga deve ser incluída no conteúdo do curso;
  - (3) Os profissionais devem receber essas informações e serem estimulados a identificarem os sinais/sintomas de fadiga em si mesmos e nos colegas;
  - (4) os cursos de treinamento devem incluir todas as pessoas à quais se aplica esta subparte e ser realizados anualmente;
  - (5) as informações sobre o curso, incluindo conteúdo, duração e agenda, bem como os nomes dos palestrantes e participantes, devem ser arquivadas por 5 (cinco) anos;
  - (6) o conteúdo programático do treinamento deve incluir, no mínimo:
    - (i) fundamentação regulamentar;
    - (ii) apresentação detalhada do PGFR do órgão;
    - (iii) conceitos: sono e vigília; ciclo circadiano; causas da fadiga (condições individuais e organizacionais); impacto da fadiga sobre o desempenho; carga de trabalho;
    - (iv) prevenção e mitigação da fadiga: estilo de vida, nutrição, hábitos saudáveis, atividades físicas; deslocamento ao local de trabalho e vice-versa de forma responsável;
    - (v) responsabilidades dos aeronavegantes na garantia do descanso e aptidão para o trabalho;
    - (vi) fadiga como fator contribuinte em acidentes e incidentes, e
    - (vii) noção de “cultura justa”.

(j) O Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga (PGRF) deverá estar contido no Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO) do órgão, conforme Apêndice B deste regulamento e deve explicitar, no mínimo, o seguinte:

- (1) responsabilidades do pessoal da direção requerido por este regulamento e dos profissionais atingidos pelo PGRF;
- (2) processos de comunicação e consulta do PGRF adotado pelo órgão;
- (3) estratégias que o órgão oferece de resistência/combate à fadiga nas atividades;
- (4) formulário de reporte de fadiga disponível;
- (5) programa de treinamento/educação sobre o tema, e
- (6) linhas de responsabilidades visando à tomada de decisões relativas ao risco associado à fadiga.

## **SUBPARTE L - OPERAÇÃO DE VEÍCULOS AÉREOS NÃO TRIPULADOS**

### **90.157 – APLICABILIDADE**

- (a) Esta subparte aplica-se à operação de veículos aéreos não tripulados em operações aéreas especiais a serviço do Poder Público.
- (b) Para o uso do espaço aéreo deverão ser cumpridas, além do que prevê esta subparte, as regras estabelecidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

### **90.159 – CONCEITUAÇÃO**

- (a) Para fins deste regulamento, Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) é um veículo não tripulado, capaz de voar na atmosfera, fora do efeito solo, controlado remotamente ou com capacidade de voo autônomo, usando asas fixas ou rotativas e empregado para realizar operações aéreas.

- (b) Para os propósitos desta subparte, um Veículo Aéreo Não Tripulado é considerado uma aeronave.

### **90.161 – CLASSIFICAÇÃO**

- (a) Os veículos aéreos não tripulados com relação ao seu peso e a sua capacidade de carga classificam-se em:

- (1) grupo 1: aqueles que possuem peso máximo de decolagem igual ou inferior a 30 (trinta) kg, e
- (2) grupo 2: aqueles que possuem peso máximo de decolagem maior que 30 (trinta) kg.

### **90.163 – FABRICAÇÃO, MONTAGEM E MANUTENÇÃO**

- (a) Devido à sistematização dos assuntos envolvendo veículos aéreos não tripulados, principalmente no contexto da Aviação de Estado (Pública), incluindo as fases de projeto, certificação e manutenção, a ANAC formará grupos de trabalho com o objetivo de melhor acolher a aeronavegabilidade continuada e, por conseguinte, a segurança operacional aeronáutica, envolvendo este tipo de aeronave.
- (b) Nenhum veículo aéreo não tripulado pode ser operado sem que sua manutenção seja feita de acordo com as instruções elaboradas pelo seu fabricante/construtor ou pelo fabricante do conjunto que lhe deu origem.
- (c) Nenhuma pessoa poderá operar um veículo aéreo não tripulado, a menos que, dentro das 100 horas de voo precedentes, o VANT tenha sofrido uma inspeção anual ou uma inspeção de 100 horas e tenha sido aprovado para retorno ao serviço.
- (d) É obrigatório para os veículos aéreos não tripulados o preenchimento de:
  - (1) Caderneta de célula; e
  - (2) Caderneta do grupo motopropulsor.

#### **90.165 – REGRAS DE VOO E EQUIPAMENTOS ESSENCIAIS**

- (a) Os veículos aéreos não tripulados, conforme o modelo do equipamento: asa rotativa ou asa fixa, deverão atender às mesmas regras de voo visual (VFR) para helicópteros ou aviões, respectivamente, inclusive com relação à utilização do espaço aéreo e o voo deverá ocorrer em condições meteorológicas de voo visual (VMC);
- (b) Um veículo aéreo não tripulado, trafegando no espaço aéreo, segregado ou não, deverá ter capacidade de:
  - (1) cumprir as regras de tráfego aéreo;
  - (2) possuir ações de emergência em caso de degradação de qualquer parte do equipamento ou perda de controle/link de forma a permitir uma trajetória de retorno e um pouso seguros;
  - (3) possuir autonomia de operação;
  - (4) comando e controle;
  - (5) possuir sistema de iluminação e sistema embarcado de prevenção de colisões com aeronaves, desde que seja possível sua instalação/implantação e não comprometa sua operacionalidade.
- (c) A estação remota de pilotagem do VANT deverá ter capacidade de coordenação com o órgão de controle responsável pelo espaço aéreo quando a classe do espaço

aéreo exigir meios de comunicação em radiotelefonia com o órgão de controle do espaço aéreo;

#### **90.167 – QUALIFICAÇÃO DO OPERADOR**

(a) A pessoa que opera remotamente um veículo aéreo não tripulado, empregado em missões aéreas especiais, para os propósitos desta subparte, será considerado piloto em comando e deverá atender aos seguintes requisitos:

- (1) deve pertencer ao órgão responsável pela operação aérea especial;
- (2) deve possuir, para operação do equipamento, treinamento do fabricante/construtor ou do fabricante do conjunto que lhe deu origem;
- (3) o piloto do veículo aéreo não tripulado do grupo 1 deve, no mínimo:
  - (i) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado (PP ou PPH), considerando se o modelo do VANT é de asas fixas ou asas rotativas, respectivamente, e
  - (ii) possuir Certificado de Capacidade Física de 2<sup>a</sup> Classe, previsto no RBHA 67 ou RBAC que venha a substituí-lo.
- (4) o piloto do veículo aéreo não tripulado do grupo 2 deve, no mínimo:
  - (i) possuir licença de piloto privado (PP ou PPH), considerando se o modelo do VANT é de asas fixas ou asas rotativas, respectivamente;
  - (ii) possuir Certificado de Capacidade Física de 2<sup>a</sup> Classe, previsto no RBHA 67 ou RBAC que venha a substituí-lo.

(b) Para os pilotos de VANT do grupo 1 a validade dos exames teóricos será indeterminada, entretanto, a cada 12 meses calendáricos, a partir da emissão do Certificado de Conhecimento Teórico, deverá ser aprovado em prova escrita de regulamento.

#### **90.169 – RESPONSABILIDADE DO ÓRGÃO E DO PILOTO**

- (a) O órgão, titular da operação aérea especial, será o responsável pelas operações no espaço aéreo, devendo suspender, a qualquer momento, as missões que tragam risco para outras aeronaves, pessoas e propriedades no seu entorno.
- (b) O piloto do VANT, designado pelo órgão, é diretamente responsável pela operação aérea realizada, devendo suspender, a qualquer momento, as missões que tragam risco para outras aeronaves, pessoas e propriedades no seu entorno.
- (c) No caso de emprego de mais de um VANT na operação, os pilotos deverão garantir a coordenação entre os mesmos.

(d) O piloto deverá, antes e depois de cada operação, promover o respectivo briefing e debriefing com os envolvidos acerca da operação e procedimentos.

#### **90.171 – REGISTRO DE HORAS DE VOO**

As horas de voo realizadas com veículos aéreos não tripulados serão registradas separadamente, mas seguindo, no que couber, o que preceitua a IAC a IAC 3252. (seção 6.2 da IAC 3203), ou o que vier a substituí-la.

#### **90.173 – TREINAMENTO**

(a) O órgão que opera VANT deverá possuir programa de treinamento, constando manobras e procedimentos específicos, com o objetivo de padronizar o emprego dos veículos aéreos não tripulados em missões a serviço do Poder Público, bem como aumentar a segurança operacional aeronáutica dos elos envolvidos.

(1) caberá a cada órgão, em função das características operacionais e da complexidade do VANT operado, determinar a freqüência dos treinamentos e os procedimentos que serão treinados, sendo exigido um intervalo máximo de 18 (dezoito) meses entre treinamentos consecutivos,

(b) Os órgãos, descritos nesse regulamento, que operarem veículos aéreos não tripulados deverão prever tal operação nos seus respectivos Manuais de Operação (MOP), bem como em seus Programas de Treinamento Operacional (PTO).

#### **90.175 – REQUISITOS OPERACIONAIS**

(a) As operações aéreas especiais com veículos aéreos não tripulados, dentro do espaço aéreo, ficarão condicionadas às seguintes situações:

(1) se a operação for realizada em espaço aéreo controlado e o voo for superior a 150 pés do solo a operação ficará condicionada à emissão de NOTAM, sendo dispensada sua emissão se o voo for inferior ou igual ao limite de 150 pés do solo;

(2) se a operação for realizada em espaço aéreo não controlado e o voo for superior a 300 pés do solo a operação ficará condicionada à emissão de NOTAM, sendo dispensada sua emissão se o voo for inferior ou igual ao limite de 300 pés do solo, e

(3) a operação seja realizada a uma distância não inferior a 9 km (5 milhas marítimas) de qualquer aeródromo e não comprometa sua operação, nem interfira no tráfego das aeronaves, exceto nos casos de autorização especial para tal operação, devendo nesse caso ser mantida comunicação bilateral com órgão de Controle de Tráfego Aéreo.

#### **90.177 – NOTIFICAÇÃO SOBRE OPERAÇÃO**

- (a) Nenhum órgão pode operar um veículo aéreo não tripulado em operações aéreas especiais a mais de 150 pés acima do solo, em espaço aéreo controlado, e acima de 300 pés acima do solo, em espaço aéreo não controlado, a menos que, pelo menos 15 dias antes do início da operação, o órgão apresente requerimento formal, conforme Apêndice D deste regulamento, ao órgão responsável pelo Controle do Espaço Aéreo e esteja em conformidade ao disposto nas normas expedidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo.
- (b) Conforme a modalidade de operação aérea especial a ser realizada será dado o devido grau de sigilo às informações prestadas, bem como as informações que constarão do NOTAM.

#### **90.179 – PERMISSÃO ESPECIAL**

Considerado o interesse público e a relevância das atividades exercidas com os veículos aéreos não tripulados a serviço do Poder Público, bem como a necessidade alcançada no propósito desta subparte, a critério da ANAC, poderá ser emitida Permissão Especial para os VANT descritos na seção 90.159 desta subparte, em atenção ao Art. 20 da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer).

### **APÊNDICE A - ELABORAÇÃO DO MANUAL DE OPERAÇÕES (MOP)**

#### **A90.1 - MANUAL DE OPERAÇÕES (MOP)**

- (a) A seção 90.13 requer que cada órgão prepare e mantenha atualizado um manual contendo instruções e orientações necessárias para todas as categorias de pessoal de voo e de solo, conduzindo operações aéreas especiais, bem como contendo todos os procedimentos operacionais, conforme a modalidade de operação aérea especial realizada, a fim de garantir sua padronização.
- (b) Tal manual deve incluir os deveres e responsabilidades de cada categoria de pessoal de voo e de solo e conter também informações adequadas, orientações e diretrizes para a execução segura e eficiente de seus deveres e deverá ser aprovado pelo respectivo órgão.
- (c) Os órgãos possuem total liberdade no modo como estruturam os seus manuais.
- (d) O "Manual de Operações" não é o "Manual de Voo da Aeronave".

#### **A90.2 - FORMATO DO MANUAL**

- (a) O Manual apresentar-se-á no formato de folheto, devendo incluir em cada página a data da última revisão.

(b) Visando facilitar o uso a bordo das aeronaves, o MOP deve seguir às seguintes especificações:

- (1) Dimensão: 148mm X 210 mm (A-5);
- (2) Papel: branco, amarelo claro (somente Seção 06);
- (3) Margens do texto:

FRENTE VERSO

- superior: 1,0 cm superior: 1,0 cm;
- inferior: 1,0 cm inferior: 1,0 cm
- lateral esquerda: 2,0 cm lateral esquerda: 1,0 cm
- lateral direita: 1,0 cm lateral direita: 2,0 cm

- (4) Parágrafo: simples;

(5) Encadernação: Capa dura e prendedor, preferencialmente metálico, com furos, de forma a facilitar a substituição das folhas;

(6) Impressão: frente e verso, a partir da página 01 (um), e

(7) Fonte do Texto: Times New Roman, tamanho 12.

### **A90.3 - CONTEÚDO DO MANUAL.**

O MOP deverá conter, em Seções, o que se segue:

**ÍNDICE:**

SEÇÃO 01 – GENERALIDADES

SEÇÃO 02 – GLOSSÁRIO

SEÇÃO 03 – CONFECÇÃO E CONTROLE DO MOP

SEÇÃO 04 – ORGANIZAÇÃO DO ÓRGÃO

SEÇÃO 05 – TRIPULAÇÃO

SEÇÃO 06 – PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

### **A90.4 - DESCRIÇÃO DO CONTEÚDO.**

**SEÇÃO 01 - GENERALIDADES**

1.1. Finalidade para a qual o Manual foi desenvolvido e aprovação do mesmo pelo órgão.

1.2. Declaração do órgão informando que o Manual está em conformidade com o CBAer, os RBAC, as IS e demais legislações pertinentes.

1.3. Compromisso do órgão, através de sua Alta Administração, de cumprir, divulgar e fazer cumprir as disposições contidas no Manual.

**SEÇÃO 02 - GLOSSÁRIO**

2.1. Abreviaturas e Acronismos;

## 2.2. Definição de Termos.

### SEÇÃO 03 – CONFECÇÃO E CONTROLE DO MOP

3.1. Organização do Manual: descrever os critérios utilizados para organizar o MOP, especificando as divisões em seções e numeração das páginas.

3.2. Lista de Páginas Efetivas;

3.3. Controle de Emendas;

3.4. Processo de Revisões;

3.5. Sistema de Distribuição;

3.6. Lista de Detentores, e

3.7. Declaração do órgão informando que, modificações feitas no Manual de forma não usual (caneta, lápis, etc) não serão aceitas.

### SEÇÃO 04 – ORGANIZAÇÃO DO ÓRGÃO

4.1. Política e Objetivos do órgão;

4.2. Organograma do órgão;

### SEÇÃO 05 – AERONAVEGANTES

5.1 Requisitos de Aeronavegantes, conforme especificado para cada órgão:

5.1.1. Descrever os critérios para Comandante;

5.1.2. Descrever os critérios para Copiloto;

5.1.3. Descrever os critérios para Piloto Examinador Credenciado;

5.1.4. Descrever os critérios para Instrutor de Voo do órgão;

5.1.5. Descrever os critérios para Tripulante Operacional;

5.1.6. Descrever os critérios para Médico de bordo;

5.1.7. Descrever os critérios para Enfermeiro de bordo, e

5.1.8. Descrever os critérios para Mecânico de Manutenção Aeronáutica, e

5.1.9. Descrever os critérios para Técnicos de Apoio de Solo.

5.2. Composição de Tripulação de Voo. Para cada operação aérea especial especificar a tripulação simples ou operacional de voo, conforme for requerida;

5.3. Escala de Voos, Sobreavisos e Reservas;

5.3.1. Limitações de Tempo de Voos e Requisitos de Repouso;

5.4. Controle Técnico de Tripulações

5.4.1. Registro de Horas de Voos;

5.4.2. Registros Individuais de Tripulante, e

5.4.3. Controle dos Certificados de Habilitação Técnica (CHT).

5.5. Procedimentos para Supervisão e Controle das Condições Físicas da Tripulação:

5.5.1. Precauções quanto à alimentação antes e durante o voo;

5.5.2. Consumo de bebidas e/ou drogas, e

5.5.3. Controle do Certificado de Capacidade Física (CCF).

## SEÇÃO 06 - PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

6.1. Descrever as Políticas (Doutrinas) Operacionais do órgão.

6.2. Os procedimentos operacionais padrão, a fim de garantir a padronização de procedimentos para execução de suas operações aéreas, descreverão as modalidades de operações aéreas especiais realizadas, voo sobre água, lançamento de paraquedistas, SIVN, utilização de VANT, bem como as técnicas a serem adotadas para cada modalidade de operação área especial, bem como os equipamentos operacionais especiais utilizados.

6.3. A fim de balizar a confecção dos procedimentos operacionais poderão ser utilizados os seguintes critérios:

6.3.1. Dê um nome ao seu procedimento, assim ele poderá ser associado a um processo;

6.3.2. Material necessário: nesse campo citar todos os materiais imprescindíveis para a execução do procedimento (cordas, mosquetões, freio oito, armamento, equipamentos de proteção individual, etc);

6.3.3. Dê um número ao seu procedimento, assim ele estará inserido dentro de uma sequência, com outros procedimentos;

6.3.4. Estabeleça uma data: é necessário registrar o dia em que o procedimento foi adotado como padrão;

6.3.5. Mantenha o controle de revisão: registrar a data em que a última revisão foi feita, o procedimento operacional pode sofrer atualizações, porém, todas deverão ser registradas e controladas para garantir a lisura do procedimento;

6.3.6. O número de ordem de sua última revisão: os procedimentos deverão ter registrado o número da revisão que está vigendo, em um campo apropriado no formulário; (ex: 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> ou 3<sup>a</sup> revisão);

6.3.7. Quem é o responsável: o responsável deve ser indicado no procedimento-padrão, (ex: Piloto, co-piloto, tripulante operacional, médico, etc);

- 6.3.8. Descreva as atividades críticas: dentre as tarefas descritas, no procedimento, destacar as que poderão gerar prejuízo aos resultados esperados pelo processo, caso não sejam observadas;
- 6.3.9. Descreva a seqüência das ações: descrever todas as tarefas necessárias para que o procedimento seja realizado como um todo, em ordem seqüencial de ações, orientando o operador;
- 6.3.10. Resultados esperados: descrever o que se espera com a execução do referido procedimento;
- 6.3.11. Ações corretivas: estão relacionadas à previsão de possíveis erros a serem cometidos na execução do procedimento, ações de correção devem ser previstas pelo instrumento de padronização;
- 6.3.12. Possibilidades de erro: conforme estatísticas e levantamentos e com base na experiência dos profissionais que já executaram tarefas semelhantes, procure relacionar as ações ou situações comuns de erros na execução do procedimento descrito, e
- 6.3.13. Os esclarecimentos: algumas ações descritas no procedimento, como uso de equipamentos, ou outros que serão condutores do agente público ao sucesso na execução do padrão, aqui você pode apresentar textos, filmes, desenhos, fotografias, esquemas ou outro recurso adequado, para melhorar o entendimento do procedimento e que a ele serão anexados, após aprovados.

## **APÊNDICE B - ELABORAÇÃO DO MANUAL DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (MGSO)**

### **B90.1 – REQUISITOS GERAIS**

- (a) O órgão deve desenvolver e manter seu Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO), conforme Subpartes J e K deste regulamento, em papel ou mídia eletrônica, com o objetivo de formalizar e divulgar a abordagem de segurança operacional do órgão através da mesma.
- (b) O Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional – (MGSO) de um órgão, de acordo com este Regulamento, deve conter, quando aplicável, o seguinte:
  - (1) identificação do órgão;
  - (2) descrição do ambiente operacional do órgão, área de atuação e aeródromos onde opere ou faça manutenção de suas aeronaves ou tenha sua sede;
  - (3) análise do faltante (Declaração de Conformidade);

- (4) plano de implantação do SGSO, refletindo os componentes/elementos existentes no órgão em relação ao disposto neste Regulamento e a proposta em fases, com cronograma, de implantação do que falta;
- (5) política e Objetivos de segurança operacional do órgão;
- (6) Gerenciamento do Risco à Segurança Operacional pelo órgão;
- (7) Garantia de Segurança Operacional do órgão;
- (8) Promoção da Segurança Operacional pelo órgão, e
- (9) Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga (PGRF).
- (c) O órgão deve garantir que a documentação de seu SGSO seja feita de maneira clara e inteligível. Não é exigido um padrão de formatação específico, tendo em vista que diferentes organizações possuem diferentes padrões de programação visual.

#### **B90.2 - ENVIO E PROCESSO INICIAL DO MGSO**

- (a) Uma vez elaborado ou atualizado o MGSO, o órgão deve aprovar-lo e encaminhá-lo para a ANAC para ciência e orientações.
- (b) O MGSO deve ser enviado à ANAC, assinado pelo Gestor de Segurança Operacional e pelo Gestor Responsável, em uma cópia impressa e uma cópia digital em mídia eletrônica (em arquivo do tipo pdf) de seu MGSO para análise.
- (c) O SGSO de um órgão deve cumprir as orientações previstas neste Regulamento.
- (d) Nos casos em que o MGSO apresentado não esteja em conformidade, compete à ANAC recomendar as ações corretivas necessárias para a sua adequação, seguindo o previsto neste Regulamento.
- (e) No caso do parágrafo anterior, cabe ao órgão efetuar a(s) correção(ões) de seu SGSO e dar continuidade ao processo, cumprindo as recomendações recebidas.

#### **B90.3 - VIGÊNCIA DO MGSO**

- (a) O MGSO terá prazo de validade indeterminado.
- (b) O MGSO pode, a qualquer instante, ter sua situação revista, caso seja verificado que o mesmo, naquele momento, não atende aos requisitos da legislação em vigor ou não reflete a situação atual do órgão.

#### **B90.4 - ATUALIZAÇÃO DO MGSO**

- (a) O órgão deve garantir que o MGSO seja alterado, quando necessário, de forma a manter-se atualizado.
- (b) A atualização do MGSO deve ser feita por meio de emendas e/ou revisão, de forma a garantir que este reflita, constantemente, a realidade do órgão.

- (c) As atualizações, emendas e/ou revisões devem ser efetuadas oportunamente, por iniciativa do órgão, em caso de mudanças significativas no órgão, alterações nas características de seu SGSO ou para atualizar seus programas e cronogramas.
- (d) Após realizadas as atualizações, modificações e/ou revisões, o órgão deve enviar nova cópia física e digital do MGSO, aprovado por seu Gestor de Segurança Operacional e Gestor Responsável.
- (e) O órgão deve manter um controle das atualizações, modificações e/ou revisões de seu MGSO.

#### **B90.5 - DIVULGAÇÃO DO MGSO**

- (a) O órgão deve divulgar como está estruturado seu Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, contido no MGSO, a todos os setores e respectivos agentes públicos do órgão.
- (b) A divulgação do conteúdo do MGSO pode ser em sua completude ou somente as partes pertinentes, uma vez que cada um possui sua parcela de cooperação nos seus resultados operacionais e, consequentemente, no desempenho da segurança operacional do órgão.
- (c) O objetivo da divulgação é permitir que as políticas e objetivos de segurança operacional do órgão sejam assimiladas e praticadas de forma abrangente, contribuindo para a minimização dos riscos à segurança operacional existentes e potenciais.
- (d) O órgão deve assegurar que seus funcionários tenham fácil acesso a uma cópia atualizada das partes do MGSO relativas às suas funções e que esteja ciente das alterações correspondentes.

### **APÊNDICE C - ELABORAÇÃO DO PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL (PTO)**

#### **C90.1 – GERAL**

- (a) Este apêndice apresenta a estrutura para elaboração do Programa de Treinamento Operacional (PTO) para operadores de aeronaves de Estado, regidos pelo RBAC 90, com vistas à eficácia dos treinamentos e à segurança operacional aeronáutica.
- (b) São apresentados também procedimentos para orientação sobre apresentação, formatação e composição do PTO, utilizando como orientação o RBAC 90.

(c) O Programa de Treinamento Operacional deve assegurar que o aeronavegante, conforme definido no subparágrafo 90.3 (a) (10), seja adequadamente treinado para o desempenho de suas atribuições.

(d) O órgão deve prover o livre acesso e disponibilizar, quando requerido, cópias do Programa de Treinamento Operacional (PTO) para a ANAC, conforme estabelecido no parágrafo 90.75 (b), exceto àqueles referentes às operações aéreas especiais classificadas com grau de sigilo que restrinjam a veiculação da informação, conforme previsto no subparágrafo 90.75 (b) (1).

## **C90.2 - CONCEITOS E DEFINIÇÕES**

(a) Currículo: Agenda específica para um determinado treinamento, tipo de aeronave e função de um aeronavegante. Um currículo inclui as disciplinas, atividades, conteúdos complementares e a carga horária.

(b) Ementário: Conjunto de informações sobre as disciplinas, atividades ou atividades complementares de um determinado treinamento, incluindo objetivo, conteúdo programático e carga horária.

(c) Disciplina: Conjunto de conhecimentos específicos alinhados com uma área de estudo. A disciplina é uma das partes que compõem um currículo e pode possuir caráter teórico ou teórico-prático.

(d) Atividade: Conjunto de procedimentos eminentemente práticos que se integram aos conteúdos teóricos ensinados em uma disciplina. As atividades incluem as práticas, os estágios, dentre outros. A atividade é uma das partes que podem compor um currículo.

(e) Conteúdo complementar: Conjunto de conhecimentos relevantes para um determinado contexto transmitidos por meio de palestras, seminários, fóruns, congressos etc. O conteúdo complementar é uma das partes que podem compor um currículo.

(f) Ensino à Distância (EAD): É o processo de ensino-aprendizagem, mediado por tecnologias, através do qual é possível a interação de instrutores e alunos separados no espaço e/ou no tempo.

(g) Educação continuada: É o processo constante de ensino-aprendizagem pautado nas oportunidades de aprendizagem constante, presentes nos diversos contextos. Tais contextos se referem ao ambiente regular da sala de aula, mais também o ambiente controlado do trabalho que permite aprender em serviço.

- (h) Material Didático: Material instrutivo desenvolvido utilizado em cada tipo de treinamento, compreendendo planos de aula, guias dos instrutores, manuais de treinamento, programas de computador (software), audiovisuais, livros, apostilas e manuais das aeronaves. O material didático deve refletir, exatamente, o requerido nos Currículos de Treinamento.
- (i) Métodos de Instrução: Metodologia de ensino empregada para transmitir informações aos tripulantes mediante aulas, conferências, demonstrações, apresentações multimídia e estudos dirigidos. Podem ser utilizados na instrução: instrução baseada em computadores, dispositivos de treinamento, simuladores de voo e aeronaves estáticas.
- (j) Missões de Voo: Detalhamento das manobras, procedimentos e respectivas cargas horárias de cada missão de treinamento de voo na aeronave.
- (k) Sessões de Simulador ou em Dispositivos de Treinamento: Detalhamento das manobras, procedimentos e respectivas cargas horárias de cada sessão de treinamento em simulador de voo ou dispositivo de treinamento.

### **C90.3 – TIPOS DE TREINAMENTOS PARA AERONAVEGANTES**

- (a) TREINAMENTO INICIAL. É o treinamento requerido para um aeronavegante que não trabalhou em um determinado órgão. Este treinamento é a primeira experiência do aeronavegante com os procedimentos e regulamentos que regem o funcionamento do órgão, sendo o mais básico treinamento aplicado a um aeronavegante.
- (b) TREINAMENTO PERIÓDICO. Treinamento requerido para um aeronavegante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente no tipo de aeronave, equipamento ou função técnica ligada diretamente ao voo.
- (c) TREINAMENTO DE TRANSIÇÃO. Treinamento requerido para um aeronavegante que já tenha sido previamente treinado e qualificado para uma específica função técnica ligada diretamente ao voo pelo órgão e que está sendo designado para a mesma função em diferente tipo de aeronave ou equipamento, do mesmo órgão.
- (d) TREINAMENTO DE DIFERENÇAS. Treinamento requerido para um aeronavegante que foi qualificado e trabalhou em um particular tipo de aeronave ou equipamento antes de começar a trabalhar, na mesma função, em uma variante do mesmo tipo de aeronave ou equipamento.

(e) TREINAMENTO DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL. Treinamento requerido para um tripulante que tenha sido qualificado pelo órgão e trabalhado como co-piloto em um particular tipo de aeronave antes de começar a trabalhar como comandante no mesmo tipo de aeronave.

(f) TREINAMENTO DE REQUALIFICAÇÃO. Treinamento requerido para um aeronavegante que tenha sido qualificado pelo órgão e que tenha perdido sua qualificação para trabalhar em uma particular função e/ou equipamento, por não ter completado satisfatoriamente o treinamento periódico e/ou os exames de proficiência nos períodos previstos.

(g) TREINAMENTO PARA INSTRUTOR DE VOO. Treinamento requerido para o comandante de aeronave que esteja sendo designado pelo operador para exercer a função de instrutor de voo do órgão.

(h) TREINAMENTO ESPECIAL. Treinamento requerido para um aeronavegante se qualificar nos procedimentos operacionais e/ou em operações aéreas especiais previstas no MOP do órgão, bem como, por ocasião da inclusão de novos equipamentos na aeronave, chegada de novos equipamentos no órgão ou mudanças em procedimentos operacionais, que não estejam previstos no Programa de Treinamento Operacional em vigor do órgão.

(1) os treinamentos especiais são aplicados também para capacitação de aeronavegantes para desempenharem funções técnicas de voo, exceto as que coincidam com a capacitação de pessoal para a aviação civil prevista no RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo, e

(2) as capacitações realizadas por um órgão visam a suprir necessidade de qualificação de pessoal em operações aéreas especiais, dentro do próprio órgão ou de outra instituição regida por este RBAC.

#### **C90.4 - OBSERVAÇÕES SOBRE TREINAMENTOS**

(a) A Experiência Recente adquirida ou readquirida por um aeronavegante deve ocorrer sob a supervisão de um aeronavegante devidamente qualificado e com as prerrogativas em vigor para determinada aeronave ou equipamento do próprio órgão ou pertencente a outro órgão Aviação de Estado (Pública) governado por este RBAC.

(b) A Experiência Operacional de um aeronavegante empregado na função técnica de co-piloto deve ser adquirida sob a supervisão de outro piloto qualificado como piloto em comando, sob a perspectiva da educação continuada das operações.

- (c) Os treinamentos poderão ocorrem em três modelos de ensino: presencial, semipresencial e ensino a distância (EAD). O treinamento que ocorrer no modelo semipresencial e EAD será necessário designar um tutor do órgão que será o facilitador no processo de construção do conhecimento.
- (d) A experiência Operacional de um co-piloto submetido a Treinamento de Elevação de Nível para a função de comandante de aeronave, tendo assento na posição do comandante e assumindo efetivamente os comandos da aeronave, será adquirida durante as missões de voo, em operações aéreas especiais, sob a supervisão de um instrutor de voo do órgão devidamente qualificado e designado.
- (e) Os órgãos poderão contratar centros de treinamento ou diretamente aeronavegantes, realizar convênios, assinar termos de cooperação técnica ou qualquer tipo de protocolo com outros órgãos para viabilizar a qualificação dos seus aeronavegantes, empregados em operações aéreas especiais.
- (f) Cada órgão deverá realizar a confecção de seu Programa de Treinamento Operacional (PTO) privilegiando a segurança operacional aeronáutica, os tipos de operações aéreas especiais desempenhadas, bem como as cargas horárias e os conteúdos programáticos, além de outros necessários para afiançar o desempenho seguro, eficaz e eficiente da missão a serviço do Poder Público.

#### **C90.5 – FORMATO DO PROGRAMA (PTO)**

- (a) O Programa de Treinamento Operacional (PTO) deve ter o seguinte formato:
- (1) configuração do tamanho do papel: 21.0 X 29.7 cm (A-4);
  - (2) formato: folheto;
  - (3) fonte do texto: Times New Roman, tamanho 12;
  - (4) espaçamento: simples;
  - (5) parágrafo: simples;
  - (6) formato eletrônico: quando requerido, deve ser disponibilizado em arquivo único;
  - (7) encadernação: capa e prendedor que permita troca de folhas;
  - (8) identificação: Nome do órgão na lombada do programa;
  - (9) impressão: Frente e verso, a partir das Disposições Preliminares, e
  - (10) paginação: nome do órgão, número da pagina, data e número da revisão.

#### **C90.6 – ESTRUTURA DO PROGRAMA**

- (a) O Programa de Treinamento Operacional (PTO) é composto pela seguinte estrutura:

- (1) preâmbulo;
- (2) termo de comprometimento;
- (3) lista de páginas efetivas;
- (4) controle de revisões;
- (5) sumário;
- (6) generalidades;
- (7) treinamentos; e
- (8) disposições finais.

(b) **PREÂMBULO**

No preâmbulo, o órgão deve informar o objetivo geral do Programa de Treinamento Operacional (PTO), estabelecer os aeronavegantes para os quais o treinamento se aplica, informar a regulamentação aeronáutica que fundamenta o programa e definir as responsabilidades dos setores envolvidos no treinamento, de forma a assegurar que cada aeronavegante seja adequadamente treinado e qualificado para um determinado tipo de operação, função específica e tipo de equipamento, de acordo com os requisitos estabelecidos pelo RBAC 90.

(c) **TERMO DE COMPROMETIMENTO**

O \_\_\_\_(nome do órgão de Aviação de Estado (Pública))\_\_\_\_\_, representado pelo seu \_\_\_\_(Ex.: Comandante, Chefe, Superintendente etc.)\_\_\_\_\_, compromete-se em garantir que nenhum aeronavegante poderá trabalhar no órgão, a menos que tenha completado, com aproveitamento, o treinamento requerido para o desempenho de sua função, descrito neste Programa de Treinamento Operacional, que foi elaborado de acordo com as normas e a legislação vigente.

\_\_\_\_\_ (local) \_\_\_, \_\_ (data) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_(nome do gestor do órgão) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_(Função ou Cargo) \_\_\_\_\_

(d) **LISTAS DE PÁGINAS EFETIVAS**

Deve ser incluída uma lista contendo as páginas efetivas e respectivas datas de revisão, a qual deve ser atualizada após cada modificação para assegurar que o Programa de Treinamento Operacional esteja sempre completo e atualizado.

(e) **CONTROLE DE REVISÕES**

É responsabilidade de cada detentor do Programa de Treinamento Operacional (PTO) manter o programa atualizado e registrar as revisões efetuadas, garantindo o livre acesso ao seu conteúdo e disponibilizar, quando requerido, cópias para a

ANAC, apenas dos treinamentos e/ou conteúdos não protegidos por grau de sigilo que restrinja a sua divulgação. O controle dessas revisões deve constar na lista exemplificada abaixo. O número da revisão e a data de sua efetivação devem constar em cada página modificada do programa.

(f) SUMÁRIO

No sumário, é constada a lista das principais divisões, seções, parágrafos ou subparágrafos e um PTO, estando localizado no início do programa, antes da seção referente às generalidades.

(g) GENERALIDADES

Esta parte deve proporcionar uma visão geral do órgão, permitindo ao aeronavegante se familiarizar com as práticas organizacionais e administrativas, política do operador, tipos de operação e deveres e responsabilidades dos aeronavegantes, de forma a assegurar que adquira os conhecimentos necessários à introdução aos diversos tipos de treinamentos requeridos para o exercício de sua função, tais como:

- (1) Informações gerais sobre o órgão:
  - (i) histórico do órgão, organização e estrutura administrativa;
  - (ii) política e conceitos operacionais, e
  - (iii) área de atuação e tipo de operação.
- (2) frota de aeronaves: modelos de aeronaves empregadas.
- (3) visão geral do PTO:
  - (i) normas e procedimentos aplicados, e
  - (ii) metodologia de instrução.
- (4) critério de avaliação e guarda de registros:
  - (i) registros operacionais dos aeronavegantes (files).
- (5) instrutores:
  - (i) relação de instrutores.
- (6) instalações e facilidades:
  - (i) materiais e auxílios atrelados à instrução.
- (7) modelos de ensino:
  - (i) presencial;
  - (ii) semi-presencial; e
  - (iii) EAD.

(h) TREINAMENTO

Esta parte comprehende uma listagem de atividades de instrução que define os treinamentos a serem aplicados aos aeronavegantes dos órgãos. Inclui: treinamentos, currículos, disciplinas, ementas, objetivos, conteúdos programáticos, cargas horárias, público-alvo, modelo de ensino, instalações, auxílios à instrução e material instrucional.

**(i) DISPOSIÇÕES FINAIS**

Na seção de disposições finais serão elencadas informações importantes para a realização do Programa de Treinamento Operacional (PTO) que não foram incorporadas nas seções anteriores.

**APÊNDICE D - SOLICITAÇÃO PARA OPERAÇÃO DE VEÍCULO AÉREO NÃO  
TRIPULADO**

**(MODELO DE REQUERIMENTO)**

(Local e data)

Do: Nome do órgão a serviço do Poder Público responsável pela operação do VANT;

Ao: Nome do órgão local de controle do espaço aéreo;

Assunto: Solicitação de segregação do espaço aéreo para operação com VANT.

Tendo em vista o estabelecido no parágrafo 90.177 (a) do RBAC 90, bem como no [indicar o regulamento] expedido pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), solicito a V.S.<sup>a</sup> a segregação do espaço aéreo para voo de Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) em operações aéreas especiais, a serviço do Poder Público, no seguinte local: [bairro, município, estado].

[Conforme regulamento expedido pelo DECEA as solicitações deverão conter o maior número de informações de interesse do controle do espaço aéreo]

Nesta operação, será empregado o VANT em uma altitude máxima de [em pés, acima do nível médio do mar (MSL)], a uma altura máxima de [em pés, acima do solo] nas seguintes coordenadas geográficas: [indicar um polígono, ex.: S 22° 20' 00" - W 42° 25' 00"; S 22° 22' 00" - W 42° 27' 00"; e S 22° 23' 00" - W 42° 24' 00"; ou círculo de 5 km de raio, com centro nos pontos de coordenadas S 22° 20' 00"- W 42° 25' 00"; ou setor circular de 5 km de raio com vértice no ponto de coordenadas S 22° 20' 00" - W 42° 25' 00" entre os rumos magnéticos 150° e 245°]. No(s) mês(es) de [nome do(s) mês(es)], no(s) dia(s) [elencar os dias] e no(s) seguinte(s) horário(s) [elencar o(s) horário(s)].

Outrossim, conforme disposto no parágrafo 90.177 (b) as informações aqui reportadas revestem-se de condição de acesso [indicar se o documento é: SEM RESTRIÇÃO, RESERVADO, CONFIDENCIAL, SECRETO ou ULTRA-SECRETO] devido ao grau de sigilo das operações aéreas especiais com emprego de VANT a serviço do Poder Público.

Cordialmente,

[Assinatura do requerente]

Nome do representante do Órgão

Função ou cargo