

BALÃO É COISA SÉRIA

MANUAL DE ORIENTAÇÃO ÀS FORÇAS DE SEGURANÇA PÚBLICA PARA A FISCALIZAÇÃO DE BALÕES NÃO TRIPULADOS (Balões Juninos)

Sumário

Definições.....	3
1 Introdução.....	5
2 Desenvolvimento	14
3 Orientações Gerais às Forças de Segurança Pública	17
Anexo 1 – Informações Complementares	24
Anexo 2 – Arcabouço Legal	25
Anexo 3 – Modelo de Parecer Favorável do DECEA	34
Anexo 4 - Anexo B da ICA 100-12	36

Definições

- **Aeronave:** Dispositivo que é usado ou que se pretenda usar para voar na atmosfera, capaz de transportar pessoas e/ou coisas;
- **ABEAR:** Associação Brasileira de Empresas Aéreas;
- **Alcance Visual:** Distância máxima em que um objeto pode ser visto sem o auxílio de lentes (excetuando-se lentes corretivas);
- **ANAC:** Agência Nacional de Aviação Civil;
- **ANEA:** Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos;
- **Balão:** Aeronave mais leve que o ar que não dispõe de propulsão própria;
- **Balão Livre Não Tripulado:** Aeronave não motorizada, não tripulada, mais leve que o ar, em voo livre. Os balões livres não tripulados são classificados como leves, médios ou pesados, conforme disposto no Anexo B da ICA 100-12;
- **BCAST:** *Brazilian Commercial Aviation Safety Team*;
- **CENIPA:** Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos;
- **COMAER:** Comando da Aeronáutica;
- **ICA:** Instrução do Comando da Aeronáutica
- **IFALPA:** *International Federation of Air Line Pilots' Associations*;
- **Infraero:** Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária;
- **NOTAM¹: Notice to Airmen:** Aviso que contém informação relativa ao estabelecimento, condição ou modificação de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo pronto conhecimento seja indispensável para o pessoal encarregado das operações de voo;
- **OACI:** Organização de Aviação Civil Internacional;

¹ Um NOTAM tem por finalidade divulgar antecipadamente a informação aeronáutica de interesse direto e imediato para a segurança e regularidade da navegação aérea. A divulgação antecipada só não ocorrerá nos casos em que surgirem deficiências nos serviços e instalações que, obviamente, não puderem ser previstas.

- **Órgão de Controle de Tráfego Aéreo:** Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a um Centro de Controle de Área (ACC), a um Centro de Operações Militares (COpM), a um Controle de Aproximação (APP) ou a uma Torre de Controle de Aeródromo (TWR);
- **Órgão Regional do DECEA²:** São órgãos que desenvolvem atividades na Circulação Aérea Geral (CAG) e na Circulação Operacional Militar (COM), responsáveis por coordenar ações de gerenciamento e controle do espaço aéreo e de navegação aérea nas suas áreas de jurisdição.
- **SAC:** Secretaria de Aviação Civil;
- **SENASP:** Secretaria Nacional de Segurança Pública;
- **SNA:** Sindicato Nacional dos Aeronautas;

² São Órgãos Regionais do DECEA os CINDACTA I, II, III e IV e o SRPV-SP.

1 Introdução

Com base no ordenamento jurídico atual, a soltura de balões é considerada crime em várias situações, pois coloca em risco as aeronaves, dificulta ou até inviabiliza a navegação aérea, conforme estabelecido no art 261 do Código Penal (Decreto Lei 2.848/1940). Além disso, esta atividade pode ser considerada como crime ambiental, se enquadrado no art 42 da Lei 9.605/98, pois pode causar incêndios em áreas florestais e urbanas.

Tendo em vista a competência estabelecida, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão do Comando da Aeronáutica (COMAER), criou regulamentação, em conformidade com recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), para que a soltura de balões livres não tripulados não se configure um risco ou ameaça à navegação aérea, imputando à mesma requisitos e obrigações, de acordo com a Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-12, instrução que regulamenta as Regras do Ar, em seu Anexo B, fazendo notar que o mesmo não pode ser operado sem a devida autorização prévia do DECEA.

Isto posto, é importante ressaltar que a colisão em voo de uma aeronave com um balão deste tipo que pode pesar centenas de quilos, dentre sua estrutura e carga útil, poderá ter efeitos catastróficos como será exposto neste relatório.

A soltura de balões mesmo aqueles sem fogo, ditos ecológicos, representa um real perigo para a aviação por manter como principais elementos de sua periculosidade a não controlabilidade, a ausência de visualização pelos radares/controladores de tráfego aéreo e a impossibilidade de interrupção do voo.

Além de efeitos adversos à segurança operacional da aviação, os balões não tripulados podem acarretar mudanças não programadas na malha aérea, impactando a pontualidade de voos e do sistema como um todo, acarretando perdas econômicas significativas e degradando a qualidade dos serviços aos usuários do transporte aéreo.

É importante também citar o perigo que os balões não tripulados causam aos aeroportos, principalmente em sua área operacional que concentra aeronaves, pessoas, combustíveis e outros materiais inflamáveis.

Além dos impactos no setor de aviação civil, ainda pode-se citar o potencial risco de incêndios em áreas naturais ou em comunidades, curto-circuitos em linhas de transmissão, incêndios em refinarias e outras consequências à sociedade em geral.

Diante da chegada das Olimpíadas ao Brasil e tendo em vista a gravidade do potencial dano que os balões causam à sociedade, esta Secretaria de Aviação Civil (SAC) coordena um Grupo de Trabalho (GT) objetivando estabelecer as diretrizes e ações para mitigar o risco baloeiro nas atividades relacionadas à aviação.

Dentre as ações, encontra-se a necessidade de maior informação à população em geral sobre os riscos que a soltura de balões “juninos” pode causar e os crimes em que podem ser enquadrados, além de também orientar sobre qual órgão procurar em caso de denúncia sobre crimes contra a segurança do transporte aéreo e o meio ambiente.

O combate à pratica baloeira deve ser intensificado a partir de abril chegando ao ápice com as festas juninas e julinas. As Figuras 1 e 2 a seguir mostram as ocorrências por aeródromos e a distribuição anual dos reportes por mês. Nota-se uma concentração significativa nas áreas dos aeroportos dos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná que representam mais de 75% das notificações de avistamento realizadas ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), principalmente entre abril e setembro, fato que comprova que esta prática se concentra nos meses próximos ao meio do ano, no espaço aéreo mais movimentado do país.



Figura 1 – Distribuição dos reportes por aeródromo (Fonte: CENIPA, 2016³)



Figura 2 - Distribuição dos reportes por mês (Fonte: CENIPA, 2016³)

³ Estatísticas de avistamentos de Balões não tripulados do CENIPA.
<<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/baloeiro/pesquisa>>

Com base nestas informações, o Grupo de Trabalho (GT) elaborou este Manual de Orientação às Forças de Segurança Pública como uma forma de incentivar e sensibilizar as mesmas dos efeitos nocivos que esta prática poderá ter no setor de aviação civil e na sociedade como um todo.

Destaca-se que a segurança pública é constitucionalmente um dever do Estado, conforme disposto no artigo 144 da Constituição Federal, mas também é um direito e responsabilidade de todos, razão pela qual todos os órgãos devem envidar esforços para inibir a prática de soltar balões juninos, em especial as Polícias Civil e Militar, por terem atuação mais presente na sociedade no tocante à apuração de infrações penais e policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública.

Solicita-se, portanto, que se ampliem as ações de combate a esta prática criminosa, permitindo que as aeronaves venham a operar em espaço aéreo sem a presença do perigo baloeiro que, dado a criticidade dos riscos consequentes, estes devem ser eliminados ou mitigados.

1.1 Riscos à aviação

Quando se fala em risco para as operações aéreas associado aos balões não tripulados muitas pessoas pensam de que se trata de singelos balões lúdicos, com poucos centímetros de altura/largura e uma pequena chama que os mantém acesos, os quais costumavam enfeitar o céu nas festas juninas de não muitos anos atrás.

Na verdade, os balões “juninos” que circulam pelo espaço aéreo de nossas capitais nos dias atuais estão para aquele “brinquedo” assim como uma asa delta está para um Boeing 747 ou um AirBus A380, somente para citar duas das maiores aeronaves de passageiros da atualidade.

Em se tratando de tamanho, atualmente balões entre quinze e trinta metros de altura são bastante comuns. Os recordistas podem ultrapassar os cem metros. Além disso, balões desse porte podem carregar grandes bandeiras ou armações com centenas de quilos de explosivos, sustentadas por longos cabos. Assim, todo o conjunto pode atingir até quatro vezes a altura do balão, conforme ilustrado na Figura 3.



Figura 3 - Estrutura sob balão com 50 metros (Fonte: <http://www.planetabalao.com>)

Além do tamanho destes balões, as buchas que os mantêm no ar representam outro perigo. Periódicos da internet que veiculam informações para os

aficionados da atividade baloeira mostram botijões de gás usados para esse fim. Um deles mostra a maior bucha vista em um evento realizado em 2013 que pesava 195 kg, ilustrada na Figura 4.



Figura 4 - Bucha de um balão de 26 metros (Fonte: <http://www.planetabalao.com>)

Por intermédio de uma fórmula matemática, desenvolvida pelo Centro Técnico Aeroespacial (CTA), calcula-se que uma aeronave em descida, com 250 nós de velocidade, ao colidir com um balão de 150 quilos, receberia um impacto equivalente a 208 toneladas, ou seja, a metade de um Boeing 747 ou Airbus A380.

A regra aplicada à certificação de aeronaves comerciais estipula que seus pára-brisas devem resistir, sem penetração, ao impacto de uma ave de 4 lbs (1,82 kg). Considerando forças da magnitude apresentada acima, não é difícil imaginar o

que aconteceria se um jato comercial colidisse contra um balão, botijão de gás ou uma bucha de massa similar à mencionada anteriormente.

Números como esses são a razão da preocupação daqueles que labutam diariamente em prol da segurança operacional da aviação, a qual é de suma importância ao transporte aéreo.

Há que ser considerado, também, o aumento da carga de trabalho, do nível de estresse e o desvio da atenção dos profissionais de aviação como os pilotos e controladores de tráfego aéreo, os quais deveriam estar apenas gerenciando seus sistemas e não monitorando balões não tripulados a serem evitados nos céus, em especial durante fases de voo onde se requer atenção concentrada, ou seja, aproximação e pouso.

Todos os fatores mencionados no parágrafo anterior já estiveram presentes, como contribuintes, em diversos acidentes investigados pelas principais Agências encarregadas de esclarecer as causas deste tipo de evento.

Após a divulgação dessas informações espera-se obter maior engajamento da população para esta causa que afeta a segurança no espaço aéreo brasileiro, incentivando a denúncia de atividade baloeira ilegal, de modo a permitir a atuação das autoridades policiais para a sua repressão.

1.2 Casos exemplificativos

Existem diversos relatos de colisão entre aeronaves comerciais com balões não tripulados e, a título de ilustração, citamos alguns casos registrados no Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo e no Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro:

- (i) No dia 11 de novembro de 2015, às 23:15, no "pátio 3" do Aeroporto Internacional de Guarulhos, ocorreu a queda de um balão junino de grandes proporções ao lado de um caminhão de combustível que acabava de abastecer uma aeronave, balão este que veio a se

incendiar, paralisando as operações no solo do aeroporto até que a situação fosse controlada.

- (ii) Em 02 de novembro de 2014, por volta das 07:25, ocorreu a queda de um balão de médio porte próximo a uma aeronave da companhia aérea TAM Linhas Aéreas S.A., fato este que foi amplamente divulgado pela mídia;
- (iii) Em 31 de julho de 2014, uma aeronave Boeing 777 da companhia aérea QATAR Airways, realizando o voo QR771, pousou no Aeroporto Internacional de Guarulhos com suspeita de ter ingerido um balão em seu motor direito, durante a fase de aproximação no espaço aéreo da Grande São Paulo.
- (iv) Em junho de 2011 um balão “junino” provocou um incidente grave envolvendo uma aeronave comercial de transporte de passageiros. Poucos minutos após a decolagem do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, a aeronave colidiu com o banner plástico de um balão a 12.000 pés (3.600 metros) de altura. Em consequência da colisão, os tubos “pitots” (dispositivo que colhe dados da pressão do ar para indicação de velocidade) foram obstruídos, causando a desconexão do piloto automático, degradação dos sistemas de navegação e obrigando a tripulação a enfrentar a condição de indicação de velocidade não confiável até o pouso, fato que poderia ter causado um grave acidente aéreo.



Figura 5 – Resíduo de plástico na junção da fuselagem/asa (Fonte: CENIPA)



Figura 6 – Tubo de pitot obstruído por plástico (Fonte: CENIPA)

2 Desenvolvimento

2.1 Objetivo

O Grupo de Trabalho (GT) coordenado pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) buscou estabelecer as diretrizes e ações para mitigar o risco baloeiro às atividades relacionadas à aviação.

O presente Manual tem como intenção orientar e incentivar a atuação das Forças de Segurança Pública, autoridades ambientais e governamentais na fiscalização e repressão da soltura de balões não tripulados que expõe a segurança da navegação aérea e dos aeroportos.

2.2 Ações desenvolvidas

O Grupo de Trabalho (GT) vem orientando uma série de ações relacionadas à difusão de informações para divulgação dos riscos à aviação com o propósito de alertar e conscientizar os envolvidos.

Além disso, por meio da Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça, busca-se orientar e incentivar as ações preventivas e repressivas das Forças de Segurança Pública Estaduais.

2.2.1 Publicação de NOTAM

Foi emitido NOTAM (*Notice to Airmen*) alertando a presença de balões não tripulados nas Áreas Terminais (TMA) de São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, de forma a que os pilotos estejam cientes da possibilidade de encontrar balões no espaço aéreo destas localidades e estejam atentos e prontos para tomar medidas adequadas a prevenir colisões.

2.2.2 Campanha em Mídia

A Secretaria de Aviação Civil (SAC) vem coordenando uma campanha em mídia para a conscientização da sociedade dos sérios riscos que os balões não tripulados causam à segurança operacional da aviação e aos aeroportos.

Neste sentido, foi desenvolvida uma marca para esta campanha descrita na Figura 7.



Figura 7 – Marca da Campanha em Mídia

Esta campanha visa conscientizar a população, por meio de ações de divulgação envolvendo os diversos tipos de mídias, as escolas e demais áreas da sociedade para consolidar o entendimento que a soltura de balões não tripulados é um sério risco à aviação e ao meio ambiente.

2.2.3 Campanha de incentivo aos reportes de avistamentos de balões não tripulados por pilotos

Esta campanha está a cargo das entidades que representam a classe dos pilotos e das empresas aéreas (IFALPA, SNA e ABEAR) cujo objetivo é aperfeiçoar as estatísticas de avistamentos de balões, de forma que estas reflitam com maior precisão a atividade de soltura de balões não tripulados nos céus brasileiros.

Portanto, como exposto, existe uma ação coordenada incentivando que os pilotos reportem mais intensamente os avistamentos de balões não tripulados. Com base nisso, as ações de inteligência e repressão poderão se planejar para atuar de forma mais intensiva e coordenada em áreas onde os avistamentos se tornem mais frequentes. Esta ação será desenvolvida em conjunto com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) que está atualizando sua base de dados e o formulário para reporte.

2.2.4 Orientação às Forças de Segurança Pública

Ação desenvolvida por meio deste Manual.

a) Atuação Preventiva

O constante monitoramento das redes sociais e o acompanhamento permanente de sítios eletrônicos dos grupos baloeiros consistem em importantes ferramentas para a atuação preventiva por parte dos Órgãos de Segurança Pública em face ao lançamento de balões de ar quente, recreativos e não tripulados quando utilizados de forma clandestina e criminosa que colocam a aviação e a população em sérios riscos.

b) Atuação Repressiva

O foco deste Manual de Orientação às Forças de Segurança Pública é orientado a incentivar e reforçar a atuação policial repressiva contra a soltura de balões que não cumprem as regras estabelecidas pela Aeronáutica, se constituindo em ação criminosa, ou seja, aqueles balões que possam causar incêndios, pôr em risco aeronaves em voo e a segurança dos aeroportos.

É necessário, portanto, que as autoridades trabalhem de forma integrada para coibir a ação e buscar a punição dos infratores na forma da Lei. Esta atuação abrange desde ações de identificação de infratores, captura de balões e apreensão de material, até o correto enquadramento das infrações penais para que ocorra o devido processo legal com o objetivo de punir os infratores de forma a tornar os céus brasileiros mais seguros para a aviação.

3 Orientações Gerais às Forças de Segurança Pública

Tendo em vista o arcabouço legal delimitado no Anexo 2, solicita-se que as Forças de Segurança Pública atuem decisivamente para evitar a soltura de balões “juninos”. Para tal, se intenciona orientar as melhores práticas de abordagem e quais os documentos que permitem identificar se o baloeiro está seguindo as regras estabelecidas para o desempenho desta atividade sem colocar em risco a aviação.

3.1 Abordagem

Inicialmente, deve-se verificar qual o tipo de balão que está sendo transportado, fabricado ou solto. Caso seja um balão capaz de causar incêndio, este deverá ser imediatamente apreendido, sendo portanto enquadrado o infrator em crime ambiental e atentado contra a segurança do transporte aéreo, conforme as Leis que constam no arcabouço legal (Anexo 2).

Sendo um balão sem elementos que possam causar incêndios, deve-se verificar junto ao responsável pelo mesmo se este possui a autorização emitida por um órgão do Comando da Aeronáutica (COMAER), documento que consta do Anexo 3, onde obrigatoriamente deverá ter sido emitido parecer FAVORÁVEL à realização do evento.

De posse da autorização do Comando da Aeronáutica (COMAER), deverão ser verificadas todas as informações constantes no mesmo, a fim que se faça a conferência dos dados com o evento realizado.

A comprovação da autenticidade do documento e dos dados constantes no mesmo deve ser realizada por meio de consulta à página web do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), no site <http://portal.cgna.gov.br/>, na aba EVENTOS ESPECIAIS (onde haverá uma réplica do documento) ou em contato direto com aquele Centro, por meio dos seguintes telefones: (21) 2101-6449 ou (21) 2101-6409.

Qualquer diferença entre o que consta no documento de autorização (ex.: horário distinto, número de balões, etc) e o evento em realização invalidará a autorização.

Em caso de o evento não ter recebido parecer FAVORÁVEL proceder de acordo com o previsto em Lei.

Caso os balões já tiverem sido soltos sem a devida autorização ou fora dos parâmetros autorizados (data, hora, quantidade, tamanho, local, etc), a autoridade policial deverá entrar em contato com Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) do Comando da Aeronáutica (COMAER), nos telefones: (21) 2101-6449 ou (21) 2101-6409, reportando a soltura de balões e transmitindo o máximo possível de detalhes como a quantidade de balões, tamanho aproximado, existência de banners, armações, a posição geográfica do evento etc., além de apreender o infrator, enquadrando-o no crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo.

3.2 Enquadramentos Legais

a) Crime de Atentado Contra a Segurança do Transporte Aéreo

A conduta de soltar balões pode comprometer a segurança do transporte aéreo e, nesse sentido, o art. 261 do Código Penal Brasileiro configura como crime: “Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea”, ou seja, independente da consequência advinda, o simples fato de soltar balões sem a devida autorização já se configura crime e possui pena de reclusão de dois a cinco anos.

b) Crime Ambiental

A Lei Federal 9.605 de 1998, Lei de Crimes Ambientais, em seu art. 42, proíbe a fabricação, a venda, o transporte e a soltura de balões que possam

provocar incêndios nas florestas e demais formas de vegetação, em áreas ou qualquer tipo de assentamento urbano. A pena para este crime é a detenção de um a três anos, multa ou ambas.

c) Apologia ao Crime

Os responsáveis pela produção de vídeos, compilação e difusão de imagens de soltura de balões de ar quente, não tripulados, também podem responder pelos crimes de apologia ao crime, disposto no art. 287 do Código Penal, o qual prevê pena de detenção de três a seis meses ou multa; associação criminosa (antigo crime de formação de quadrilha), disposto no art. 288, com pena de um a três anos de reclusão; ou na modalidade de cometimento de crime em concurso de pessoas, previsto pelo art. 29 do Código Penal, onde duas ou mais pessoas com seus comportamentos contribuem para o cometimento do crime, no caso, de atentado contra a segurança do transporte aéreo ou crime ambiental.

d) Dano

Caso da prática dos crimes acima citados decorra algum dano, como destruir, inutilizar ou deteriorar coisa alheia, o Código Penal Brasileiro prevê, em seu art. 163, a pena de detenção de um a seis meses ou multa.

e) Lesão Corporal

Existe, ainda, a possibilidade da prática de soltar balões resultar em lesão corporal, que é ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem, crime tipificado pelo Código Penal Brasileiro no art. 129, com pena de detenção de três meses a um ano.

Caso a lesão corporal seja de natureza grave, ou seja, resultando na incapacidade para as ocupações habituais por mais de trinta dias, perigo de vida, debilidade permanente de membro, sentido ou função ou aceleração de parto, a pena será de reclusão de um a cinco anos.

Havendo incapacidade permanente para o trabalho, enfermidade incurável, perda ou inutilização do membro, sentido ou função, deformidade permanente ou aborto, a pena estipulada será de dois a oito anos.

f) Lesão Corporal Seguida de Morte

No caso da lesão corporal ser resultada em morte e as circunstâncias evidenciarem que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena será de reclusão de quatro a doze anos.

g) Lesão Corporal Culposa

Havendo o caso de lesão corporal culposa, há previsão de pena de detenção de dois meses a um ano.

3.3 Requisição de Força Policial

Qualquer cidadão, assim como a autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do disposto no art. 290 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que prevê: “*Art. 290. A autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este Código.*”

3.4 Denúncia

Quem presenciar ou tiver informações sobre essa prática ilegal de soltura de balões “juninos” pode e deve denunciar o fato às autoridades competentes para evitar riscos à aviação, incêndios e outras calamidades, além de desestimular a prática de forma criminosa. Os números para contato e os órgãos envolvidos estão descritos no item a seguir.

3.5 Telefones de Contato | Órgãos

ESTADO UF	OCORRÊNCIA COM BALÕES NÃO TRIPULADOS LIGUE OU DENUNCIE					
	POLÍCIA MILITAR		POLÍCIA CIVIL		CORPO DE BOMBEIROS MILITAR	IBAMA
	EMERGÊNCIA	AMBIENTAL	DISQUE DENÚNCIA	DELEGACIA AMBIENTAL		
ACRE	190	(68) 3227-5095	181	-	193	(68) 3211-1700
ALAGOAS	190	(82) 3315-4325	181	(82) 3338-3507	193	(82) 3315-1738
AMAPÁ	190	(96) 3282-1091	181	(96) 2101-2342	193	(96) 2101-6769
AMAZONAS	190	(92) 3214-8904	181	(92) 3654-1084	193	(92) 3878-7102
BAHIA	190	(71) 3116-9151	181	(71) 3676-1132	193	(71) 3172-1650
CEARÁ	190	(85) 3101-3545	181	-	193	(85) 3307-1126
DISTRITO FEDERAL	190	(61) 3910-1965	181	(61) 3234-5481	193	(61) 3035-3453
ESPIRITO SANTO	190	(27) 3636-1650	181	(27) 3236-8136	193	(27) 3089-1150
GOIÁS	190	(62) 3503-1419	181	(62) 3201-2637	193	(62) 3946-8100
MARANHÃO	190	(98) 3249-9154	181	(98) 3221-1471	193	(98) 3131-2347
MATO GROSSO	190	(65) 3684-4244	181	(65) 3314-5809	193	(65) 3648-9100
MATOGROSSO DO SUL	190	(67) 3314-4925	181	(67) 3325-2567	193	(67) 3317-2951
MINAS GERAIS	190	(31) 2123-160	181	(31) 3212-1043	193	(31) 3555-6100
PARÁ	190	(91) 3276-5230	181	(91) 3238-3132	193	(91) 3210-4706
PARAÍBA	190	(83) 3218-7246	181	(83) 3218-5311	193	(83) 3198-0800
PARANÁ	190	(41) 3299-1350	181	(41) 3251-6200	193	(41) 3360-6101
PERNAMBUCO	190	(81) 3181-1703	181	(81) 3184-7119	193	(81) 3201-3800
PIAUÍ	190	(86) 3225-2748	181		193	(86) 3301-2443
RIO DE JANEIRO	190	(21) 2334-7634	181	(21) 2582-7240	193	(21) 3077-4252
RIO GRANDE DO NORTE	190	(84) 3201-5353	181	(84) 3232-7404	193	(84) 3342-0410
RIO GRANDE DO SUL	190	(51) 3320-6300	181	(51) 3264-8323	193	(51) 3214-3401
RONDÔNIA	190	(69) 3230-1088	181	(69) 3229-5395	193	(69) 3217-2701
RORAIMA	190	(95) 2121-7434	181		193	(95) 4009-9431
SANTA CATARINA	190	(48) 3229-6000	181		193	(48) 3212-3300
SÃO PAULO	190	(11) 5085-2100	181		193	(11) 3066-2633
SERGIPE	190	(79) 3248-8306	181	(79) 3198-1146	193	(79) 3712-7400
TOCANTINS	190	(63) 3218-2731	181	(63) 3218-6879	193	(63) 3219-8400

(21) 2101-6449 ou (21) 2101-6409 | Comando da Aeronáutica (CGNA)

Max Carvalho Dias
SAC

Hugo do Vale Christofidis
SAC

Hiúna Rabelo Farias
SAC

Shamash Vicentini
SAC

Ten. Cel. Av. Ricardo Luiz Dantas de Brito
DECEA

Eliane Cristina Arnaldo
Infraero

Cel R1 Antonio Heleno da Silva Filho
CENIPA

Mauricio José A. Gusman Filho
ANAC

Cmte Ronaldo Jenkins
ABEAR

Cmte Adriano Castanho
SNA

Cel. PM Mauro Douglas Ribeiro
SENASP/MJ

Cmte Oswaldo Neto
IFALPA

Douglas Rebouças de Almeida
ANEAA

Suzanne Silvestre
ANEAA

Claudio Cosme Pader Y Terry
GRU AIRPORT

Philippe Pacheco
CNPAA

Anexo 1 – Informações Complementares

Sítios eletrônicos úteis

- ✓ Secretaria de Aviação Civil – SAC
<http://www.aviacaocivil.gov.br>
- ✓ ANAC
<http://www.anac.gov.br>
- ✓ DECEA
<http://portal.cgna.gov.br/>
<http://publicacoes.decea.gov.br/?i=publicacao&id=4275>
- ✓ CENIPA:
<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php>

Anexo 2 – Arcabouço Legal

De acordo com a Constituição Federal é de competência privativa da União legislar sobre matérias concernentes ao espaço aéreo brasileiro. Portanto, qualquer legislação de outras esferas do Poder Público (estadual ou municipal) que trate este assunto, inclusive a soltura de balões “juninos”, deve ser considerada como inconstitucional.

Ou seja, quando um Ente Federado (Estado, Município ou Distrito Federal) legisla sobre matéria em que não possui competência, está-se diante de uma inconstitucionalidade formal orgânica, sendo assim, qualquer lei estadual, municipal ou distrital que verse sobre a possibilidade de soltar balões, está contrariando uma competência privativa da União, caso em que o Supremo Tribunal Federal tem declarado a inconstitucionalidade formal de tal lei.⁴

Conforme consta do Decreto nº 7.476/11, que aprova a estrutura regimental da Secretaria de Aviação Civil (SAC), compete a esta Secretaria a elaboração de políticas e implementação de programas relativos à segurança da Navegação Aérea Civil:

Art. 16. Ao Departamento de Gestão e Planejamento da Navegação Aérea Civil compete:(...)

V - realizar estudos para a elaboração de políticas e diretrizes para a segurança da navegação aérea civil;

VI - acompanhar e coordenar a implementação de programas relativos à segurança da navegação aérea civil;(…)

⁴ Em casos análogos, como leis municipais que legissem sobre direito penal, de trânsito, do trabalho, matérias essas que necessitam de uniformidade nacional, tal qual o direito aeronáutico. Ver: ADI 2220, Relator(a): Min. CARMEN LÚCIA, Tribunal Pleno, julgado em 16/11/2011, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-232 DIVULG 06-12-2011 PUBLIC 07- 12-2011; ADI 3610, Relator(a): Min. CEZAR PELUSO, Tribunal Pleno, julgado em 01/08/2011, DJe-182 DIVULG 21-09-2011 PUBLIC 22-09-2011 EMENT VOL-02592- 01 PP-00077 RTJ VOL-00219- PP-00180; ADI 1991, Relator(a): Min. EROS GRAU, Tribunal Pleno, julgado em 03/11/2004, DJ 03-12-2004 PP-00012 EMENT VOL-02175-01 PP 00173 LEXSTF v. 27, n. 314, 2005, p. 44-51 RTJ VOL 00192-02 PP-00550

Com base no ordenamento jurídico atual, a soltura de balões pode ser considerada crime em algumas situações, tais como quando colocar em risco as aeronaves, dificultar ou inviabilizar a navegação aérea, conforme estabelecido no Código Penal (Decreto Lei n. 2.848/1940):

*“Art. 261 - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:
Pena - reclusão, de dois a cinco anos.”*

Ou ainda, em outra instância, quando houver a possibilidade de causar incêndios em áreas florestais e urbanas, conforme estipula a Lei 9.605/98, sendo considerado crime ambiental:

*“Art. 42 Fabricar, vender, transportar ou soltar balões que possam provocar incêndios nas florestas e demais formas de vegetação, em áreas urbanas ou qualquer tipo de assentamento.
Pena - detenção de um a três anos ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.”*

Ainda, dentro de condutas infracionais ao meio ambiente e suas respectivas sanções administrativas, a Resolução da Secretaria do Meio Ambiente - SMA-48, de 26 de maio de 2014, do Estado de São Paulo, apresenta no seu Artigo 59:

*“Art. 59 Fabricar, vender, transportar ou soltar balões que possam provocar incêndios nas florestas e demais formas de vegetação, em áreas urbanas ou em qualquer tipo de assentamento humano.
Multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), por unidade.
§ 1º - Incorre nas mesmas penas aquele que fabricar, vender ou transportar partes de balões.
§ 2º - Entende-se por balões que possam provocar incêndios, qualquer artefato inflado com ar quente ou gás, não tripulado, sem regulamentação ou autorização do órgão competente da aviação civil ou militar, que utilize ou não fogo, com potencial de combustão em caso de contato com qualquer superfície ou estrutura, expondo a risco o meio ambiente.
§ 3º - A soltura do balão inicia-se nos atos preparatórios ao seu lançamento, encerrando-se com a sua captura, em qualquer local.*

Conforme informação repassada, diversos grupos baloeiros têm usado do argumento de uso de balões ecológicos, que não utilizam fogo quando em voo, e desta forma não causariam incêndios, elidindo-se da criminalização vigente na

referida Lei de crimes ambientais. Entretanto, independente de não causarem incêndios, estes artefatos ainda se configuram um grande risco à navegação aérea.

Tendo em vista o que lhe concerne, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) criou regulamentação, a fim de trazer requisitos e obrigações para a soltura de balões livres não-tripulados. A Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-12 que regulamenta as Regras do Ar, estipula no item 4.1.11:

“4.1.11 BALÕES LIVRES NÃO TRIPULADOS

Um balão livre não tripulado deverá ser utilizado de maneira que se reduza ao mínimo o perigo às outras pessoas, bens e outras aeronaves e de acordo com as condições estabelecidas no anexo B.

NOTA: O lançamento do balão de ar quente não tripulado (ex. balão junino) está condicionado às demais legislações brasileiras em vigor.”

A referida Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) estipula em seu Anexo B as obrigações necessárias à soltura de Balões Livres não Tripulados.

Ressalta-se que ao DECEA não cabe a fiscalização das informações prestadas no documento de solicitação do evento.

Competências Legais de Fiscalização

A Constituição brasileira de 1988 destina-se a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar social, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos.

O poder constituinte, no art. 144, *caput* e incisos I a V, determinou que a segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos e é exercida pela polícia federal, pela polícia rodoviária federal, pela polícia ferroviária, pelas polícias civis e pelas polícias militares e corpos de bombeiros militares. A seguir, o art. 144 dispõe sobre as atribuições de cada um desses órgãos, *verbis*:

§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a:

I - apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas

entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;
II - prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;
III - exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;
IV - exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.

§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.

§ 3º A polícia ferroviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais.

§ 4º Às polícias civis, dirigidas por delegados de polícia de carreira, incumbem, ressalvada a competência da União, as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as militares.

§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.(...)

As Polícias Militar e Civil são responsáveis, portanto, por prevenir, reprimir e investigar o cometimento de crimes.

À Polícia Militar, conforme ordem constitucional, cabe fazer o policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública. Visa prevenir, dissuadir, coibir ou reprimir eventos que violem a ordem pública. Nesse sentido, é o disposto no Decreto-Lei nº 667, de 2 de junho de 1969, *verbis*:

Art. 3º - Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:

a) executar com exclusividade, ressalvas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pela autoridade competente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;

b) atuar de maneira preventiva, como força de dissuasão, em locais ou áreas específicas, onde se presume ser possível a perturbação da ordem;

c) atuar de maneira repressiva, em caso de perturbação da ordem, precedendo o eventual emprego das Forças Armadas;(...)

A Polícia Civil, por sua vez, foi incumbida pela Constituição brasileira, ressalvada a competência da União, a exercer as funções de polícia judiciária e a apurar infrações, exceto as militares.

A Polícia Civil, portanto, exerce a função de Polícia Judiciária, visando a investigação e apuração de crimes e sua autoria, para embasar possível processo judicial. Essa competência não exclui a competência de autoridades administrativas, a quem por lei seja cometida a mesma função, conforme art. 4º do Código de Processo Penal:

Art. 4º A polícia judiciária será exercida pelas autoridades policiais no território de suas respectivas circunscrições e terá por fim a apuração das infrações penais e da sua autoria. (Redação dada pela Lei nº 9.043, de 9.5.1995)

Parágrafo único. A competência definida neste artigo não excluirá a de autoridades administrativas, a quem por lei seja cometida a mesma função.

Com base no exposto, nos casos em que a soltura de balões expõe aeronaves à perigo, ou tendem a impedir ou dificultar a navegação aérea, a competência de repressão e fiscalização se enquadraria nas Polícias Militar e Civil, respectivamente.

Complementarmente, além das atividades de polícia geral, existe o poder de polícia atribuído à Administração Pública.

O poder de polícia visa limitar ou disciplinar direito, interesse ou liberdade, regular a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos, conforme definido pelo art. 78 do Código Tributário Nacional, este conceito é extensível e aplicável aos demais ramos do Direito, a saber:

Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. (Redação dada pelo Ato Complementar nº 31, de 1966).

Em busca da garantia do interesse público e da efetividade do bem-estar social, a Constituição assegura a todos, no art. 225, *caput*, “o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

Cumprindo dever constitucionalmente previsto, o Poder Público editou a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas lesivas ao meio ambiente, descritas no art. 42, descrito no início do presente anexo.

Desta forma, e considerando que a Legislação supracitada determina que a autoridade ambiental que tiver conhecimento de infração ambiental é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de corresponsabilidade, passa-se à análise das autoridades ambientais que detêm Poder de Polícia, que são competentes para investigar e fiscalizar o uso de balões.

A Lei nº 9.605, de 1998, dispõe sobre a aptidão para lavrar auto de infração ambiental, *verbis*:

Art. 70. (...)

§ 1º São autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo os funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitânicas dos Portos, do Ministério da Marinha.(...)

O SISNAMA, portanto, é competente para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo.

De acordo com a Lei nº 7.735 de 22 de fevereiro de 1989 e com a Lei nº 11.516 de 28 de agosto de 2007, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), compõem o Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA), como órgãos instituídos com a finalidade de executar e fazer executar a política e as diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente, de acordo com as respectivas competências.

O Instituto Chico Mendes (ICMBio) foi criado a partir da Lei nº 11.516, de 28 de agosto de 2007, com a finalidade de exercer o poder de polícia ambiental para a proteção das unidades de conservação instituídas pela União, juntamente com o poder de polícia ambiental já atribuído ao IBAMA.

Desta forma, e considerando o disposto no art. 2º, da Lei nº 7.735/1989, o IBAMA é o órgão responsável pelo controle e fiscalização das atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras de recursos naturais, a saber:

Art. 2º É criado o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, autarquia federal dotada de personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira, vinculada ao Ministério do Meio Ambiente, com a finalidade de: (Redação dada pela Lei nº 11.516, 2007)

I - exercer o poder de polícia ambiental; (Incluído pela Lei nº 11.516, 2007)

II - executar ações das políticas nacionais de meio ambiente, referentes às atribuições federais, relativas ao licenciamento ambiental, ao controle da qualidade ambiental, à autorização de uso dos recursos naturais e à fiscalização, monitoramento e controle ambiental, observadas as diretrizes emanadas do Ministério do Meio Ambiente; e (Incluído pela Lei nº 11.516, 2007)

III - executar as ações supletivas de competência da União, de conformidade com a legislação ambiental vigente. (Incluído pela Lei nº 11.516, 2007)

É possível, ainda, que, além das autoridades competentes, qualquer pessoa, constatando infração ambiental, dirija representação às autoridades para lavrar auto

de infração, para efeito do exercício do seu poder de polícia, conforme disposto no art. 70 da Lei nº 9.605, de 1998:

Art. 70. Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.

§ 1º São autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo os funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitânicas dos Portos, do Ministério da Marinha.

§ 2º Qualquer pessoa, constatando infração ambiental, poderá dirigir representação às autoridades relacionadas no parágrafo anterior, para efeito do exercício do seu poder de polícia.

§ 3º A autoridade ambiental que tiver conhecimento de infração ambiental é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de co-responsabilidade.

§ 4º As infrações ambientais são apuradas em processo administrativo próprio, assegurado o direito de ampla defesa e o contraditório, observadas as disposições desta Lei.

Com relação às punições para as infrações administrativas, o Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, assim preceitua:

Art. 3º As infrações administrativas são punidas com as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa simples;

III - multa diária;

IV - apreensão dos animais, produtos e subprodutos da fauna e flora e demais produtos e subprodutos objeto da infração, instrumentos, petrechos, equipamentos ou veículos de qualquer natureza utilizados na infração;

V - destruição ou inutilização do produto;

VI - suspensão de venda e fabricação do produto;

VII - embargo de obra ou atividade e suas respectivas áreas;

VIII - demolição de obra;

IX - suspensão parcial ou total das atividades; e

X - restritiva de direitos.

§ 1º Os valores estabelecidos na Seção III deste Capítulo, quando não disposto de forma diferente, referem-se à multa simples e não

impedem a aplicação cumulativa das demais sanções previstas neste Decreto.

§ 2º A caracterização de negligência ou dolo será exigível nas hipóteses previstas nos incisos I e II do § 3º do art. 72 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

Quanto às medidas administrativas, o Decreto supracitado possibilita que o agente atuante, no uso do seu poder de polícia, realize:

Art. 101. (...)

I - apreensão;

II - embargo de obra ou atividade e suas respectivas áreas;

III - suspensão de venda ou fabricação de produto;

IV - suspensão parcial ou total de atividades;

V - destruição ou inutilização dos produtos, subprodutos e instrumentos da infração; e

VI - demolição.

§ 1º As medidas de que trata este artigo têm como objetivo prevenir a ocorrência de novas infrações, resguardar a recuperação ambiental e garantir o resultado prático do processo administrativo. (...)

As medidas administrativas visam, portanto, a prevenção da ocorrência de novas infrações, o resguardo e a recuperação ambiental, assim como o resultado do processo administrativo.

Notam-se, portanto, duas competências distintas, uma de policiamento e repressão criminal e outra de policiamento e repressão administrativa. A atuação integrada de ambas as forças poderá auxiliar na mitigação e redução de casos de soltura de balões de forma irregular e ilegal.

Anexo 3 – Modelo de Parecer Favorável do DECEA



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Av. General Justo nº 160
Rio de Janeiro – RJ – CEP 20021-130
Tel: (21) 2101-6234 / Fax: (21) 2101-6345 / e-mail: protocolo@decea.gov.br

Ofício nº
Protocolo COMAER nº

Rio de Janeiro, 13 de junho de 2016.

A Sua Senhoria o Senhor
Presidente FULANO DE TAL
Sociedade de Lançamento de Balões do Atlântico
Rua Sem Nome, 10
08100-100 - São Paulo-SP

Assunto: Autorização de evento com soltura de balões

Senhor Presidente

1. Em atenção à solicitação nº XX, de 28 de fevereiro de 2016, encaminhando, a este Centro/ Serviço, solicitação para realização de evento civil com soltura de balões, informo a Vossa Senhoria que este Centro/ Serviço é de parecer FAVORÁVEL ao evento, de acordo com os dados abaixo determinados:

I - Informações acerca do evento:

- a) Local de lançamento: Praça da Cidade - Rua Genérica, 1, São Paulo-SP.
- b) Área de sobrevoos: área com raio de 3 NM (5,4 Km), com centro nas coordenadas XX XX.XX S/ YYY YY.YY W (referência geográfica), limitado verticalmente do solo a 3000 pés de altura (1000 m).
- c) Data e hora do evento: dia 30 de março de 2016, das 14 h às 16 h local.
- d) Data alternativa: caso o evento não possa ser realizado na data acima proposta, também está autorizado o dia 31 de março de 2016, das 10 h às 12 h.

II - Informações acerca dos objetos lançados:

- a) Número de balões: 20.
- b) Classificação dos balões (ICA 100-12, Anexo B, item 1): Médio/ Grande.

c) Descrição dos balões: balões confeccionados em papel de seda, sem fonte de calor, com armação de bambu, de tamanhos variando de 0,50 m a 2 m de (bucha) diâmetro, de coloração variada e peso total variando de 4 a 10 kg.

d) Descrição da carga externa (se houver): bandeiras de papel, sustentadas por varetas, com comprimento variando de 2 a 5 metros.

e) Dispositivos de interrupção de voo:

1) Janela de desinflação acionada por tempo (automática);

2) Esvaziamento calculado do balão, por esfriamento do ar (automático).

III - Informações acerca do responsável pelo evento:

a) Nome ou Razão Social: Sociedade de Lançamento de Balões do Atlântico.

b) Endereço: Rua Sem Nome, 10 - CEP 08100-100 São Paulo/SP

c) Telefone: (11) 998765432

2. Todas as informações acerca do evento estarão disponíveis para conferência do usuário e das autoridades competentes no endereço portal.cgna.gov.br, na aba "TÁTICO".

3. Por fim, Centro/Serviço adverte que a realização de evento de soltura de balões sem a devida autorização do DECEA constitui crime previsto pelo Art. 261 do Código Penal Brasileiro: "Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea", com previsão de penas de dois a cinco anos de reclusão.

Atenciosamente,

Brigadeiro do Ar SICRANO DE TAL
Chefe do SDO

Anexo 4 - Anexo B da ICA 100-12

Anexo B – Balões Livres não Tripulados

1. CLASSIFICAÇÃO DOS BALÕES LIVRES NÃO TRIPULADOS

Os balões livres não tripulados deverão ser classificados como:

- a) Leve: um balão livre não tripulado que transporte uma carga útil de um ou mais pacotes com uma massa combinada de menos de 4 kg, a menos que seja qualificado como um balão pesado de acordo com a 2ª, 3ª ou 4ª subalínea, da alínea c) abaixo;
- b) Médio: um balão livre não tripulado que transporte uma carga útil de dois ou mais pacotes com uma massa combinada de 4 kg ou mais, mas menos de 6 kg, a não ser que seja qualificado como um balão pesado conforme 2ª, 3ª ou 4ª subalínea, da alínea c) abaixo; ou
- c) Pesado: um balão livre não tripulado que transporte uma carga útil que:
 - tenha uma massa combinada de 6 kg ou mais;
 - inclua um pacote de 3 kg ou mais;
 - inclua um pacote de 2 kg ou mais com uma densidade de área de mais de 13g por centímetro quadrado;
 - use uma corda ou outro dispositivo para suspensão da carga útil que exija uma força de impacto de 230 N ou mais para separar do balão a carga útil suspensa.

NOTA: A densidade da área referida na 3ª subalínea da alínea c) é determinada dividindo-se a massa total em gramas do pacote de carga útil pela área expressa em centímetros quadrados de sua superfície menor, resultando na figura 43.

2. REGRAS OPERACIONAIS GERAIS

- 2.1. Um balão livre não tripulado não deverá ser operado sem a devida aprovação prévia da ANAC e do DECEA.
- 2.2. Um balão livre não tripulado, diferentemente de um balão leve usado exclusivamente para propósitos meteorológicos e operado da maneira prescrita nas normas em vigor, não deverá ser operado em território de outro Estado sem a devida autorização desse Estado.
- 2.3. A autorização referida no item 2.2 deverá ser obtida antes do lançamento do balão se houver probabilidades razoáveis, quando do planejamento da operação, de que o balão possa ser levado por deriva para o espaço aéreo sobre o território de outro Estado. Tal autorização pode ser obtida para uma série de voos de balão ou para um tipo particular de voo ocorrendo periodicamente, por exemplo: voos de balão de pesquisa atmosférica.

- 2.4. Os balões livres não tripulados deverão ser operados conforme as condições especificadas pelo Estado de Registro e Estado(s) que pretendem sobrevoar.
- 2.5. Os balões livres não tripulados não deverão ser operados de tal modo que eles, ou quaisquer de suas partes, incluindo sua carga útil, colidam com a superfície do terreno, ocasionando perigo para pessoas ou propriedades não associadas com a operação.
- 2.6. Os balões livres não tripulados pesados não deverão ser operados sobre o alto-mar sem coordenação prévia com a autoridade ATS apropriada.

3. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS E REQUISITOS DO EQUIPAMENTO

3.1. Os balões livres não tripulados pesados não deverão ser operados em qualquer nível inferior à altitude de pressão de 18 000 m (60 000 pés) quando:

- a) houver nuvens ou fenômenos obscurecendo mais de quatro oitavos de cobertura; ou
- b) a visibilidade horizontal for menor de 8 km.

3.2. Os balões livres não tripulados pesados ou médios não deverão ser lançados de modo que venham voar abaixo de 300 m (1 000 pés) sobre áreas congestionadas de grandes ou pequenas cidades, estabelecimentos ou reunião de pessoas ao ar livre não associadas com a operação.

3.3. Os balões livres não tripulados pesados não deverão ser operados a menos que:

- a) sejam equipados com, pelo menos, dois dispositivos ou sistemas para interromper o voo da carga útil, sejam automáticos ou operados por controle remoto que operem independentemente uns dos outros;
- b) tratando-se de balões de polietileno, de pressão zero, são empregados, pelo menos, dois métodos, sistemas, dispositivos, ou combinação deles que funcionem independentemente um do outro para interromper o voo do balão;

NOTA: Balões de alta pressão não requerem esses dispositivos já que sobem rapidamente após haverem lançado a carga útil e estourem sem a necessidade de um dispositivo ou sistema projetado para perfurar o bojo do balão. Nesse contexto, um balão de alta pressão é um bojo simples, não extensível, capaz de resistir a uma diferença de pressão, mais alta interna do que externa. É inflado de forma que a pressão do gás, menor durante a noite, possa ainda estender totalmente o bojo. Tal balão de alta pressão manter-se-á essencialmente em um nível constante até que demasiado gás seja liberado.

- c) o bojo do balão esteja equipado com ou um ou vários dispositivos que reflitam os sinais do radar, de forma a apresentar um eco no radar ATC e/ou que o balão seja equipado com outros dispositivos que permitam sua localização contínua pelo controle de tráfego aéreo.

3.4. Os balões livres não tripulados pesados não deverão ser operados nas seguintes condições:

- a) em áreas onde é utilizado o SSR, a menos que sejam equipados com transponder apropriado, com a capacidade de informar a altitude de pressão continuamente em um código designado ou que possa, quando necessário, ser acionado pela estação de rastreamento; ou
- b) em áreas onde é utilizado o ADS-B, a menos que sejam equipados com transmissor ADS-B, com a capacidade de informar a altitude de pressão continuamente ou que possa, quando necessário, ser acionado pela estação de rastreamento.

3.5. Os balões livres não tripulados equipados com uma antena rastreadora, que requeira uma força maior do que 230 N para quebrar-se em qualquer ponto, não deverão ser operados a menos que a antena possua galhardetes ou flâmulas coloridas em intervalos de até 15 m inclusive.

3.6. Os balões livres não tripulados pesados não deverão ser operados entre o pôr e o nascer do sol, a menos que os balões e seus acessórios e carga útil estejam iluminados, separados ou não, durante a operação.

3.7. Os balões livres não tripulados pesados, que estejam equipados com dispositivo de suspensão (que não seja um paraquedas aberto de cores predominantes visíveis) com mais de 15 m de comprimento, não deverão ser operados entre o nascer e o pôr do sol, a menos que o dispositivo de suspensão ostente cores predominantes visíveis, em faixas alternadas, ou levem galhardetes coloridos.

4. INTERRUPÇÃO DO VOO

O explorador de um balão livre não tripulado pesado deverá ativar os dispositivos apropriados para interromper o voo requeridos em 3.3 a) e b) acima:

- a) quando se tiver conhecimento de que as condições meteorológicas encontram-se abaixo dos mínimos estipulados para a operação;
- b) se um mau funcionamento ou qualquer outra razão fizer com que a operação se torne perigosa para o tráfego aéreo, bem como para pessoas ou propriedades na superfície; ou
- c) antes de entrar, sem autorização prévia, no espaço aéreo de outro Estado.

5. COORDENAÇÃO PRÉ-VOO

5.1. As coordenações referentes ao voo de um balão livre não tripulado na categoria média ou pesada, após aprovado pela autoridade competente, deverão ser realizadas com o órgão ATS apropriado, pelo menos, sete dias antes da data do voo pretendido.

5.1.1. As coordenações referentes ao voo pretendido deverão abranger as informações seguintes, que podem ser exigidas pelo órgão ATS envolvido:

- a) identificação de voo do balão;

- b) classificação e descrição do balão;
- c) código SSR;
- d) nome e número de telefone do operador;
- e) local de lançamento;
- f) hora estimada de lançamento (ou hora de início e conclusão de lançamentos múltiplos);
- g) quantidade de balões a serem lançados e o intervalo planejado entre os lançamentos, no caso de lançamentos múltiplos;
- h) direção esperada de ascensão;
- i) nível (eis) de cruzeiro (altitude de pressão);
- j) tempo estimado que transcorrerá até passar pela altitude de pressão 18 000 m (60.000 pés) ou para alcançar o nível de cruzeiro se este for em 18 000 m (60.000 pés) ou abaixo, juntamente com a localização calculada; e

NOTA: Se a operação consistir de lançamentos contínuos, a hora a ser incluída é aquela estimada em que o primeiro e o último da série alcançarão o nível apropriado (por exemplo. 122136Z—130330Z).

- k) a data e a hora estimadas de término do voo e a localização planejada da área de impacto e de recuperação. No caso de balões que efetuem voos de longa duração, deverá ser usado o termo “longa duração” quando a data e a hora de término do voo e a localização de impacto não puderem ser previstos com precisão.

NOTA: No caso de haver mais um local de impacto e de recuperação, cada local deverá ser listado junto com a hora estimada de impacto apropriada. Caso se trate de uma série de impactos contínuos, a hora a ser incluída é aquela estimada do primeiro e do último da série (por exemplo. 070330Z-072300Z).

- 5.1.2. Toda mudança na informação de pré-lançamento notificada conforme 5.1.1 acima deverá ser encaminhada ao órgão ATS responsável, pelo menos, 6 horas antes da hora prevista de lançamento ou, no caso de investigações de distúrbios solares ou cósmicas que envolvam um elemento crítico de tempo, pelo menos 30 minutos antes da hora estimada de início da operação.

5.2. Notificação de lançamento

Imediatamente após o lançamento de um balão livre não tripulado médio ou pesado o operador deverá notificar o órgão dos serviços de tráfego aéreo apropriado do seguinte:

- a) identificação de voo do balão;
- b) local de lançamento;
- c) hora real de lançamento;

- d) hora estimada em que a altitude de pressão de 18 000 m (60 000 pés) será ultrapassada, ou a hora estimada em que o nível de cruzeiro será alcançado, se em 18 000 m (60 000 pés) ou abaixo, e a localização estimada; e
- e) qualquer mudança na informação previamente notificada, conforme 5.1.1 g) e h).

5.3. Notificação de cancelamento

O operador deverá notificar imediatamente o órgão dos serviços de tráfego aéreo apropriado ao tomar conhecimento de que o voo previsto de um balão médio ou pesado não tripulado, previamente coordenado conforme 5.1, foi cancelado.

6. REGISTRO E INFORMES DE POSIÇÃO

- 6.1. O operador de um balão livre não tripulado pesado que opere na altitude de pressão de 18 000 m (60 000 pés), ou abaixo, deverá monitorar a trajetória de voo do balão e encaminhar os informes de posição do balão como requerido pelos serviços de tráfego aéreo. A menos que os órgãos ATS requeiram informes de posição do balão em intervalos mais frequentes, o operador deverá registrar a posição a cada 2 horas.
- 6.2. O operador de um balão livre não tripulado pesado que opere acima da altitude de pressão de 18 000 m (60 000 pés) deverá monitorar a progressão do voo do balão e encaminhar os informes de posição do balão como requerido pelos serviços de tráfego aéreo. A menos que os órgãos ATS requeiram informes de posição do balão em intervalos mais frequentes, o operador deverá registrar a posição a cada 24 horas.
- 6.3. Se uma posição não puder ser registrada conforme 6.1 e 6.2, o operador deverá notificar imediatamente o órgão ATS apropriado. Esta notificação deverá incluir a última posição registrada. O órgão ATS apropriado deverá ser notificado imediatamente quando o rastreamento do balão for restabelecido.
- 6.4. Uma hora antes do início da descida planejada de um balão livre não tripulado pesado, o operador deverá remeter ao órgão ATS apropriado as seguintes informações relativas ao balão:
 - a) a posição geográfica atual;
 - b) o nível atual (altitude de pressão);
 - c) hora prevista de entrada na altitude de pressão de 18 000 m (60 000 pés), se aplicável; e
 - d) hora prevista e localização do impacto no solo.
- 6.5. O operador de um balão não tripulado pesado ou médio deverá notificar o órgão ATS apropriado quando a operação for encerrada.

CARACTERÍSTICAS		MASSA DA CARGA ÚTIL (Quilogramas)					
		1	2	3	4	5	6 ou mais
CORDA OU OUTRO ELEMENTO DE SUSPENSÃO 230 Newtons ou mais							
PACOTE DA CARGA INDIVIDUAL CÁLCULO DA DENSIDADE DE ÁREA MASSA (g) Área de menor Superfície (cm ²)	DENSIDADE DE ÁREA Maior que 13g/cm ²				PESADO		
	DENSIDADE DE ÁREA Menor que 13g/cm ²	LEVE					
MASSA COMBINADA (Se a Suspensão e a Densidade de área ou a Massa Individual de cada pacote não influenciar).					MÉDIO		

Figura 43 - Classificação dos balões livres não tripulados

BALÃO

É COISA SÉRIA

MINISTÉRIO DA
JUSTIÇA

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES,
PORTOS E
AVIAÇÃO CIVIL

