



C0078401A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.029, DE 2019
(Do Sr. Coronel Tadeu)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-6722/2013.

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 7.565/86, tipificando os atos de possuir artefatos para fabricação, fabricar, vender, transportar, guardar, manter em depósito ou soltar balões sem dirigibilidade, que possam provocar perigo à segurança da navegação aérea.

Art. 2º A Lei nº 7.565/86, passa a vigorar acrescida do seguinte art.

95-A:

“Art. 95-A Constitui crime possuir artefatos para fabricação, fabricar, vender, transportar, guardar, manter em depósito ou soltar balões sem dirigibilidade, que possam provocar perigo à segurança da navegação aérea.

Pena - reclusão de 2 (dois) a 8 (oito) anos, e multa.

§ 1º As penas deste artigo são aplicáveis sem prejuízo das penas correspondentes aos crimes resultantes das ações previstas neste tipo penal.

§ 2º Para os efeitos desta lei, entende-se por balões que possam provocar perigo, qualquer artefato inflado com ar quente ou gás, não tripulado, sem dirigibilidade, que utilize ou não fogo, que exponha à perigo ou dificulte a navegação aérea.” (NR)

Art. 3º Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A segurança da aviação do mundo é prioritária pois permite preservar a vida, o patrimônio e a mobilidade de passageiros e tripulantes, quer seja em atividades comerciais ou de lazer.

Nesse sentido devem ser adotadas medidas legais para prevenir e reprimir a prática de atos atentatórios à segurança da aviação nacional e internacional.

Os balões não tripulados, que não são detectados por radares e dificultam o trabalho de pilotos e controladores de voo, provocam riscos que envolvem desde uma colisão com aeronaves até a necessidade de manobras evasivas abruptas e a interrupção de pousos e decolagens – o que acarretam atrasos e ônus financeiro para todo o setor da aviação civil.

Essa prática também pode causar danos à rede elétrica e cair em florestas, residências, indústrias e edificações, provocando incêndios de grandes proporções e colocando em risco a segurança da população.

É válido destacar que mesmo os balões chamados de “ecológicos”, apesar de não causarem incêndios, também põem em risco o tráfego aéreo, uma vez que obstruem os tubos de pitot e probes.

A prática desregrada do balonismo proporciona risco potencial ao ambiente, às pessoas e ao patrimônio em geral, não servindo como tese para seu exercício a mera questão cultural, que em uma visão antropológica poderia até ser regulamentada numa área e local específico, entretanto o que hoje ocorre é uma prática desregrada, irresponsável e que coloca em risco toda a sociedade.

O ordenamento jurídico brasileiro, visando coibir esta prática irresponsável, na legislação ambiental tipificou as condutas de fabricar, vender, transportar e soltar balões que possam provocar incêndios, de acordo com a Lei nº 9.605 de 1998; a pena vai de multa a detenção de um a três anos.

Porém essa mesma tipificação não tem previsão expressa nem no Código Penal Brasileiro e tão pouco no Código Brasileiro de Aeronáutica, valendo-se muitas vezes de aplicação genérica do art. 261 do Código Penal.

Portanto a Lei Penal não contempla de forma expressa a repressão dessa conduta que viola a segurança da aviação, uma vez que é princípio de direito penal que não cabe a sua aplicação por analogia.

São inúmeros os registros de casos que demonstram a necessidade premente de adoção de medidas legislativas para que possam ser responsabilizados aqueles que praticam clandestinos que põe em risco a segurança da aviação no Brasil, dentre esses registros citamos:

1 - O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) em 2015, registrou 355 notificações de balões em região de tráfego aéreo. São Paulo e Rio de Janeiro, por concentrarem boa parte do tráfego aéreo nacional, registraram o maior número de ocorrências. Os relatos são feitos por tripulantes, controladores de tráfego aéreo e por funcionários dos aeroportos, por meio de sistema digital disponível no site do centro. Englobam avistamentos, manobras de desvios, poucos de precaução e arremetidas, que é quando o piloto interrompe o procedimento de pouso e retoma o voo;

2 - A Associação Brasileira de Pilotos, registrou mais de 300 ocorrências envolvendo a proximidade de balões em locais de tráfego aéreo ao longo de 2016.

3 - O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) registra que, desde o começo deste ano (2017), pilotos e controladores de voo já reportaram 18 ocorrências com balões nas cidades de Belo Horizonte (MG); Guarulhos (SP); Campinas (SP); São José dos Pinhais; Bragança Paulista (SP); Pirassununga (SP); Curitiba (PR); Ilhéus (BA); Florianópolis (SC) e Rio de Janeiro (RJ).

Na capital catarinense, em 1º de janeiro, o piloto do voo 3996 da TAM foi obrigado a fazer um pouso de precaução ao avistar muito próximo um balão munido de material explosivo e cangalha. Felizmente, ninguém se feriu.

Em outras duas ocasiões, uma no Rio de Janeiro, no primeiro dia do ano, e outra em Curitiba, em 15 de janeiro, os comandantes tiveram que desviar dos artefatos. Segundo um desses pilotos, a manobra foi necessária para evitar a colisão com um "balão que estava no curso da aproximação do aeroporto, em altitude compatível com a trajetória da aeronave".

Essa situação grave precisa de medida legislativa com urgência para a proteção da vida e do patrimônio daqueles que utilizam como meio de locomoção o transporte aéreo.

Assim, esse projeto moderniza a legislação adequando-a à realidade, sendo uma medida de segurança prevista em todos os países desenvolvidos do mundo.

Temos a certeza que os nobres pares aperfeiçoarão e ao final aprovão esta proposição.

Sala das Sessões, em 19 de novembro de 2019.

**CORONEL TADEU
DEPUTADO FEDERAL
SD/SP**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO III DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

CAPÍTULO VII

SISTEMA DE FACILITAÇÃO, SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL E COORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

Seção II Da Segurança da Aviação Civil

Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.

§ 1º A Comissão mencionada no *caput* deste artigo tem como objetivos:

I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;

II - promover a coordenação entre:

- a) os serviços de controle de passageiros;
- b) a administração aeroportuária;
- c) o policiamento;
- d) as empresas de transporte aéreo;
- e) as empresas de serviços auxiliares.

§ 2º Compete, ainda, à referida Comissão determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.

Seção III

Da Coordenação do Transporte Aéreo Civil

Art. 96. O Poder Executivo regulamentará o órgão do sistema de coordenação do transporte aéreo civil, a fim de:

I - propor medidas visando a:

a) assegurar o desenvolvimento harmônico do transporte aéreo, no contrato de programas técnicos e econômico-financeiros específicos;

b) acompanhar e fiscalizar a execução desses programas;

II - apreciar, sob os aspectos técnico-aeronáuticos e econômico-financeiros, os pedidos de importação e exportação de aeronaves civis e propor instruções para o incentivo da indústria nacional de natureza aeroespacial.

LEI N° 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º (VETADO)

Art. 2º Quem, de qualquer forma, concorre para a prática dos crimes previstos nesta Lei, incide nas penas a estes cominadas, na medida da sua culpabilidade, bem como o diretor, o administrador, o membro de conselho e de órgão técnico, o auditor, o gerente, o preposto ou mandatário de pessoa jurídica, que, sabendo da conduta criminosa de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

DECRETO-LEI N° 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940

Código Penal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta a seguinte Lei:

PARTE ESPECIAL

(Canceladas na Parte Especial quaisquer referências a valores de multas, substituindo-se a expressão "multa de" por "multa", de acordo com o art. 2º da Lei nº 7.209, de 11/7/1984, publicada no DOU de 13/7/1984, em vigor 6 meses após a publicação)

TÍTULO VIII
DOS CRIMES CONTRA A INCOLUMIDADE PÚBLICA

CAPÍTULO II
DOS CRIMES CONTRA A SEGURANÇA DOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO E
TRANSPORTE E OUTROS SERVIÇOS PÚBLICOS

Atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo

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.

Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo

§ 1º Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave:
 Pena - reclusão, de quatro a doze anos.

Prática do crime com o fim de lucro

§ 2º Aplica-se, também, a pena de multa, se o agente pratica o crime com o intuito de obter vantagem econômica, para si ou para outrem.

Modalidade culposa

§ 3º No caso de culpa, se ocorre o sinistro:
 Pena - detenção, de seis meses a dois anos.

Atentado contra a segurança de outro meio de transporte

Art. 262. Expor a perigo outro meio de transporte público, impedir-lhe ou dificultar-lhe o funcionamento:
 Pena - detenção, de um a dois anos.
 § 1º Se do fato resulta desastre, a pena é de reclusão, de dois a cinco anos.
 § 2º No caso de culpa, se ocorre desastre:
 Pena - detenção, de três meses a um ano.

FIM DO DOCUMENTO
