

PROJETO DE LEI Nº ,2025.

Dispõe sobre a regulamentação da atividade de balonismo turístico e comercial no território nacional e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei estabelece os requisitos a serem cumpridos por todos os operadores de balões, exceto as entidades de projeto ou de produção.

Art. 2º A autoridade responsável pela fiscalização do cumprimento desta Lei será aquela designada pelo Estado-Membro em que o operador possuir seu estabelecimento principal ou, na ausência deste, no local onde o operador estiver estabelecido ou residir. Essa autoridade deverá atender aos requisitos estabelecidos pela ANAC.

Art. 3º A comprovação do atendimento aos requisitos essenciais e demais exigências desta Lei deverá ser apresentada pelo operador sempre que solicitado pela autoridade competente, por meio de:

I – Meios de Conformidade Aceitáveis (AMC);

II – Meios de Conformidade Alternativos (AltMOC).

Art. 4º Os voos de iniciação deverão obedecer aos seguintes critérios:

I – Ser operados segundo as regras de voo visual, exclusivamente em condições diurnas;



II - Ser supervisionados, quanto à segurança, por pessoa designada pela organização responsável pela realização dos voos de iniciação.

Art. 5º O operador deverá adotar as medidas de segurança determinadas pela autoridade competente, bem como cumprir as diretrizes de **aeronavegabilidade** e demais informações obrigatórias emitidas pela Agência, em conformidade com a legislação vigente.

CAPÍTULO II

DAS RESPONSABILIDADES

Art. 6º O operador deverá designar um piloto-comandante qualificado para exercer a função, conforme estabelecido.

Art. 7º Compete ao piloto-comandante:

I - Responder pela segurança do balão, das pessoas e dos bens a bordo durante todas as operações;

II - Decidir sobre o início, continuação ou término do voo, sempre que necessário por razões de segurança;

III - Assegurar o cumprimento de todos os procedimentos operacionais e listas de verificação;

IV - Somente iniciar o voo após certificar-se de que todas as limitações operacionais estão atendidas, incluindo:

a) Conformidade do balão com os requisitos de aeronavegabilidade;

b) Regularidade da matrícula do balão;

c) Instalação e funcionamento dos instrumentos e equipamentos necessários ao voo;

d) Peso do balão dentro dos limites prescritos no Manual de Voo;

e) Adequado carregamento e acondicionamento de equipamentos e bagagens;

f) Não exceder, em nenhum momento, as limitações operacionais;



V - Certificar-se de que a inspeção pré-voo;

VI - Orientar, antes do voo, as pessoas envolvidas no enchimento e esvaziamento do envelope;

VII - Garantir que essas pessoas utilizem vestuário de proteção adequado;

VIII - Assegurar o fácil acesso e uso imediato do equipamento de emergência;

IX - Impedir o fumo a bordo e nas proximidades do balão;

X - Proibir o embarque de pessoas sob influência de substâncias psicoativas que possam comprometer a segurança;

XI - Permanecer aos comandos do balão, exceto quando outro piloto assumir a função;

XII - Em situações de emergência que exijam ação imediata, adotar as medidas necessárias, podendo desviar-se das normas ou procedimentos na medida do indispensável à segurança;

XIII - Não prosseguir o voo além do local operacional mais próximo com condições meteorológicas mínimas, caso sua capacidade esteja significativamente reduzida por fadiga, doença, falta de oxigênio ou outro motivo;

XIV - Registrar no diário de bordo, ao final do voo ou série de voos, os dados de utilização e quaisquer deficiências conhecidas ou suspeitas do balão;

XV - Notificar, sem demora, a autoridade responsável pelas investigações de segurança e os serviços de emergência do Estado em que ocorrer acidente ou incidente grave envolvendo o balão, utilizando os meios mais expeditos disponíveis;

XVI - Apresentar, prontamente, relatório de ato de interferência ilegal à autoridade competente e informar a autoridade local designada pelo Estado onde ocorreu a interferência;

XVII - Informar ANAC e a Aeronáutica sobre condições meteorológicas ou de voo perigosas observadas, que possam afetar a segurança de outras aeronaves.

Art. 8º É vedado ao piloto-comandante exercer funções a bordo do balão nas seguintes situações:

* C D 2 5 9 7 3 5 8 4 8 9 0 0 *



I - Quando estiver incapacitado por qualquer motivo, como ferimentos, doença, uso de medicação, fadiga ou efeitos de substâncias psicoativas, ou se sentir incapacitado;

II - Se não atender aos requisitos médicos aplicáveis.

Art. 9º Havendo tripulação envolvida na operação do balão, o piloto-comandante deverá:

I - Assegurar que, durante fases críticas do voo ou sempre que necessário por segurança, todos os tripulantes permaneçam em seus postos, realizando apenas atividades essenciais à operação segura;

II - Não iniciar o voo caso algum tripulante esteja incapacitado por qualquer motivo, como ferimentos, doença, medicação, fadiga ou efeitos de substâncias psicoativas, ou se sentir incapacitado;

III - Não prosseguir o voo além do local operacional mais próximo com condições meteorológicas mínimas, caso a capacidade de qualquer tripulante esteja significativamente reduzida por fadiga, doença, falta de oxigênio ou outro motivo;

IV - Garantir que toda a tripulação possa comunicar-se em língua comum.

Art. 10º Compete ao piloto-comandante:

I - Emitir ordens e adotar medidas necessárias para garantir a segurança do balão, dos ocupantes e da carga;

II - Recusar o embarque ou transporte de passageiros ou cargas que representem risco potencial à segurança.

Art. 11º Os membros da tripulação são responsáveis pelo desempenho adequado de suas funções durante a operação do balão.

Art. 12º É vedado aos membros da tripulação exercer funções a bordo caso estejam incapacitados por qualquer motivo, como ferimentos, doença, medicação, fadiga ou efeitos de substâncias psicoativas, ou se sentirem incapacitados.



Art. 13º Os membros da tripulação devem comunicar ao piloto-comandante:

I - Quaisquer erros, falhas, mau funcionamento ou deficiências que possam afetar a aeronavegabilidade ou a segurança operacional do balão, incluindo sistemas de emergência;

II - Qualquer incidente ocorrido.

Art. 14º O tripulante que desempenhar funções para mais de um operador deverá:

I - Manter seus registros individuais de períodos de voo e repouso, quando aplicável;

II - Fornecer aos operadores os dados necessários para o planejamento das atividades, conforme os requisitos de limitações de tempo de serviço, voo e repouso.

CAPÍTULO III

DA CONFORMIDADE E DOCUMENTAÇÃO

Art. 15º O piloto-comandante e todos os demais membros da tripulação devem cumprir rigorosamente a legislação, regulamentação e procedimentos estabelecidos pela ANAC onde as operações forem realizadas.

Art. 16º Cabe ao piloto-comandante conhecer integralmente a legislação da ANAC, bem como às zonas sobrevoadas, locais de operação e facilidades de navegação aérea pertinentes.

Art. 17º Todos os voos devem portar a bordo os seguintes documentos, manuais e informações:

I. Limitações operacionais, procedimentos normais, anormais e de emergência, além de outras informações relevantes às características operacionais dos balões;

II. Detalhes do plano de voo ATS apresentado, sempre que exigido em conformidade com a ANAC;



III. Cartas aeronáuticas atualizadas e apropriadas para a área de voo prevista.

Art. 18º Os seguintes documentos, manuais e informações devem estar disponíveis física ou digital a bordo de todos os voos:

- I. Certificado de matrícula;
- II. Certificado de aeronavegabilidade, incluindo seus anexos;
- III. Manual de voo da aeronave (AFM) ou documento(s) equivalente(s);
- IV. Licença de radiocomunicações da aeronave, caso o balão esteja equipado com sistema de radiocomunicação;
- V. Certificado(s) de seguro de responsabilidade civil;
- VI. Diário de bordo do balão ou documento(s) equivalente(s);
- VII. Outros documentos eventualmente requeridos para o voo ou exigidos pela ANAC envolvidos na operação.

Art. 19º Mediante solicitação da autoridade competente, o piloto-comandante ou o operador deverá apresentar a documentação original dentro do prazo especificado pela autoridade, que não poderá ser inferior a 24 horas.

CAPÍTULO IV

DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

Art. 20º O transporte de mercadorias perigosas a bordo de balões fica proibida.

Art. 21º O piloto-comandante é responsável por adotar todas as medidas razoáveis para evitar o embarque inadvertido de mercadorias perigosas a bordo do balão.

Art. 23º O piloto-comandante, ou, em caso de sua incapacidade, o operador, deverá comunicar imediatamente quaisquer acidentes ou incidentes envolvendo mercadorias perigosas à ANAC e Aeronáutica onde ocorreu o evento, aos serviços de emergência locais.



Art. 24º É vedado ao piloto-comandante liberar mercadorias perigosas durante a operação do balão sobre áreas densamente povoadas, tais como cidades, vilas, aglomerações urbanas ou concentrações de pessoas ao ar livre.

Art. 25º Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, paraquedistas somente poderão saltar do balão para realizar demonstrações de paraquedismo sobre áreas densamente povoadas ou sobre concentrações de pessoas ao ar livre quando estiverem portando dispositivos fumígenos, desde que tais dispositivos tenham sido fabricados especificamente para essa finalidade.

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26º A ANAC, em conjunto com o Ministério do Turismo e aeronáutica, regulamentará esta Lei no que couber, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar de sua publicação.

Art. 27º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O balonismo, especialmente o turístico, é considerado uma atividade de alto risco pela ANAC. A falta de regulamentação específica para o balonismo turístico no Brasil gera preocupações com a segurança dos passageiros. Acidentes recentes destacam a urgência de normas mais rigorosas para evitar fatalidades e lesões.

ANAC exige Licença de Piloto de Balão Livre para a prática profissional, mas o balonismo desportivo (RBAC nº 103) não exige habilitação formal, apenas cadastro.

Ausência de certificação de aeronavegabilidade para balões desportivos utilizados comercialmente é um ponto crítico. Regulamentações internacionais (EASA) abrangem operações aéreas, licenciamento, manutenção e certificação de balões, indicando um padrão de segurança mais elevado.

A regulamentação deve estabelecer padrões claros para a manutenção periódica e inspeções de segurança dos balões, garantindo sua aeronavegabilidade, assim a falta de fiscalização adequada pode levar à operação de equipamentos em condições precárias.

O balonismo turístico opera em uma área cinzenta, sem regulamentação específica que o diferencie do balonismo desportivo, com a exploração comercial sem autorização da ANAC é proibida, mas a ausência de normas claras dificulta a fiscalização.



A regulamentação deve definir a responsabilidade civil dos operadores em caso de acidentes, protegendo os consumidores, a obrigatoriedade de seguros específicos para passageiros e terceiros é fundamental para mitigar riscos financeiros.

A regulamentação pode formalizar o setor, permitindo a arrecadação de impostos e o desenvolvimento econômico sustentável, criação de um ambiente regulado atrai investimentos e profissionaliza a atividade.

A regulamentação deve definir áreas de voo permitidas e restritas, minimizando o impacto em áreas sensíveis (reservas ambientais, áreas urbanas densas).

A regulamentação aumenta a confiança dos turistas na segurança da atividade, promovendo o balonismo como atração turística segura e confiável, acidentes não regulamentados podem prejudicar a imagem do turismo local e nacional.

A regulamentação pode impulsionar o desenvolvimento do setor, atraindo mais operadores e turistas, gerando empregos e renda, padronizando serviços e a garantia de qualidade beneficiam tanto os operadores quanto os consumidores.

Diante do exposto, rogamos o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputada CORONEL FERNANDA.
PL/MT

