

PORTARIA CONJUNTA SEJUS/PPES Nº 6-R, DE 4 DE NOVEMBRO DE 2025.

Regulamenta a utilização e a operação de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) no âmbito da Secretaria de Estado da Justiça (SEJUS) e da Polícia Penal do Estado do Espírito Santo (PPES).

O **SECRETÁRIO DA JUSTIÇA DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**, respondendo por meio do Decreto Nº 2165-S, de 07/10/2025, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 98, inciso II, da Constituição do Estado do Espírito Santo e o art. 46, alínea "h", da Lei 3.043, de 31 de dezembro de 1975, e o **DIRETOR-GERAL DA POLÍCIA PENAL DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**, no uso de suas atribuições legais previstas no artigo 9º, inciso IV, da Lei Complementar Nº 1.061, de 18 de dezembro de 2023,

CONSIDERANDO a competência da Secretaria de Estado da Justiça (SEJUS) para coordenar, articular, planejar, implantar e controlar a Política Penitenciária Estadual, conforme estabelece o artigo 1º da Lei Complementar nº 233, de 10 de abril de 2002;

CONSIDERANDO a Lei Complementar nº 1.059, de 07 de dezembro de 2023 que cria o cargo de Policial Penal, o Plano de Carreira dos Policiais Penais e dá outras providências;

CONSIDERANDO a Lei Complementar 1.061, de 18 de dezembro de 2023, que cria, no âmbito do Poder Executivo, como órgão de segurança pública, a Polícia Penal do Espírito Santo (PPES);

CONSIDERANDO que é dever do Estado adotar providências necessárias para coibir práticas criminais e disciplinares nos estabelecimentos penitenciários;

CONSIDERANDO que a missão da SEJUS é aplicar a Lei de Execução Penal de forma humanizada, garantindo a segurança do estado e de todos os envolvidos no ambiente prisional, primando sempre pelo controle absoluto e seguro do ambiente carcerário por parte do estado;

CONSIDERANDO que compete à PPES, dentre outras atribuições, realizar a vigilância e custódia de presos; a recaptura de presos fugitivos; planejar, coordenar, integrar e orientar a inteligência penitenciária, promover ações de inteligência em cooperação junto aos demais órgãos de segurança pública; atuar de forma cautelar na manutenção e no controle da ordem e disciplina no ambiente prisional; intervir para restabelecer a ordem e a disciplina em casos de motins e rebeliões;

CONSIDERANDO o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;

CONSIDERANDO o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial (RBAC-E) nº 94 e suas emendas, que aborda os requisitos gerais de competência da ANAC para aeronaves não tripuladas;

CONSIDERANDO a Portaria DECEA nº 928/DNOR8, de 15 de maio de 2023, que aprova a reedição da ICA 100-40, que instrui sobre "Aeronaves não Tripuladas e o Acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro";

CONSIDERANDO A Portaria do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) nº 929/DNOR8, de 15 de maio de 2023, que aprova a edição do MCA 56-5, manual que trata de "Aeronaves não tripuladas para uso exclusivo em operações aéreas especiais";

RESOLVEM:**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Regulamentar, no âmbito da Secretaria de Estado da Justiça (SEJUS) e da Polícia Penal do Estado do Espírito Santo (PPES), a utilização e a operação de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPA - *Remotely Piloted Aircraft*) classe 3, com peso máximo de decolagem menor ou igual a 25kg.

**CAPÍTULO II
DA BASE DE OPERAÇÕES DE RPAS**

Art. 2º Fica instituída a Base de Operações de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) no âmbito da PPES, com as seguintes atribuições:

I - centralizar as atividades relacionadas ao uso de RPAs, incluindo armazenamento, manutenção e gestão dos equipamentos;

II - coordenar o planejamento e execução das operações com RPAs;

III - monitorar e documentar as atividades realizadas com RPAs, garantindo sua conformidade com os regulamentos aplicáveis;

IV - realizar treinamentos regulares e certificação de operadores e observadores remotos, nos termos da Portaria nº 299-R de 04 de dezembro de 2024 e Instrução Normativa nº 005, de 05 de abril de 2024 da PPES;

V - implementar diretrizes de resposta a situações operacionais emergenciais, com a utilização de RPAs.

Art. 3º A Base de Operações de RPAS deverá contar com infraestrutura adequada para:

I - armazenamento seguro dos equipamentos e seus acessórios;

II - espaço para manutenção técnica e calibração das aeronaves;

III - salas de planejamento e monitoramento em tempo real das operações;

IV - arquivo centralizado de registros operacionais, relatórios e vídeos capturados pelas RPAs.

V - deverá contar com policiais de plantão 24 horas sete dias da semana, preparados para levantar voo sempre que acionados.

CAPÍTULO III DO USO DE RPAS EM SEGURANÇA PENITENCIÁRIA

Art. 4º O uso de RPAs em atividades de segurança penitenciária será realizado com as seguintes finalidades específicas:

- I - monitoramento contínuo de atividades no interior e entorno dos estabelecimentos penitenciários, incluindo pátios, torres de vigilância e áreas sensíveis;
- II - inspeção e vigilância de perímetros externos e/ou internos, para prevenir tentativas de fuga, entrada de objetos ilícitos e/ou acesso não autorizado;
- III - resposta rápida a situações operacionais emergenciais, tais como: motins, rebeliões, tumultos e/ou outras ocorrências que representem riscos à segurança penitenciária;
- IV - registro visual de mapeamento de áreas de interesse da SEJUS e/ou da PPES.

Art. 5º As operações com RPAs em segurança penitenciária deverão observar os seguintes requisitos:

- I - planejamento prévio e avaliação de risco operacional, salvo em caso de urgência e/ou emergência, que deverá ser prudentemente pensada, planejada e executada, a fim de atender à ocorrência;
- II - coordenação com a administração penitenciária e outros órgãos de segurança envolvidos;
- III - restrição de sobrevoo em áreas habitadas por pessoas não anuentes, salvo em cumprimento de determinação legal e/ou em situações de emergência;
- IV - respeito à privacidade de indivíduos, evitando a coleta de informações não autorizadas.

Art. 6º O uso das RPAs está condicionado à autorização prévia de pelo menos uma das autoridades listadas abaixo:

- I - Secretário de Estado da Justiça;
- II - Diretor-Geral da Polícia Penal do Espírito Santo;
- III - Subsecretaria de Estado de Inteligência (SIP/SEJUS);
- IV - Subsecretaria de Estado de Administração do Sistema Penitenciário (SASP/SEJUS);
- V - Divisão de Inteligência da Polícia Penal (DIPP/PPES);
- VI - Diretoria de Operações (DIOP/PPES);

Art. 7º Nas ocorrências envolvendo fuga, rebelião, ou de natureza emergencial, os Chefes de Divisão subordinados à DIOP, estão dispensados do requisito de que trata o artigo anterior, devendo formalizar a comunicação, por escrito, em momento posterior ao Diretor(a), por meio de relatório circunstanciado, indicando as razões para o emprego da RPA.

Art. 8º Os Diretores(as) dos estabelecimentos penitenciários, ou na ausência destes, os responsáveis pela unidade, devem ser comunicados sobre a utilização das RPAs em sobrevoo, salvo em atividades sigilosas conduzidas pelas agências de inteligências da SEJUS e/ou PPES.

Art. 9º O Diretor da unidade prisional poderá solicitar à SIP, DIPP ou DIOP a realização de sobrevoo com RPA no estabelecimento penitenciário, apresentando as razões do pedido.

Art. 10 Os estabelecimentos penitenciários não estão autorizados a utilizarem RPAs, apenas as pessoas devidamente autorizadas, conforme regras estabelecidas nesta portaria.

Art. 11 É proibida a utilização de RPAs não institucionais, devidamente cadastradas na plataforma do Sistema de Aeronaves Não Tripuladas (SISANT/ANAC).

Art. 12 Nas atividades de capacitação e aperfeiçoamento de operadores e de instrutores de RPAs promovidas ou autorizadas pela Academia de Polícia Penal (ACADEPPEN), o sobrevoo no espaço aéreo correspondente aos limites da academia não depende da autorização prevista no artigo 6º desta portaria.

CAPÍTULO IV DA SEGURANÇA DO ESPAÇO AÉREO – NO-FLY ZONES (NFZ)

Art. 13 As áreas dos complexos prisionais e os estabelecimentos penitenciários são considerados zonas de exclusão aérea ou No-Fly Zones (NFZ) e serão cadastrados na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Art. 14 A violação das zonas de exclusão aéreas sujeitará o infrator à penalidade de multa, conforme preconiza o inciso I, do artigo 289, da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), além das responsabilidades administrativas cabíveis.

CAPÍTULO V DA EMISSÃO DE CERTIDÃO DE CADASTRO E DO CADASTRAMENTO DE PILOTOS

Art. 15 Todas as RPAs em operação pela SEJUS e pela PPES, serão cadastradas na nova plataforma do SISANT (ANAC) e identificadas, conforme legislação vigente.

Parágrafo único. As aeronaves classe 3, já inseridas na plataforma SISANT (ANAC) anterior, poderão ser recadastradas na nova plataforma, a qualquer tempo, tendo como limite a data de validade das respectivas certidões de cadastro.

Art. 16 O cadastro da aeronave no SISANT (ANAC) será efetuado pelo operador da Diretoria, Divisão ou estabelecimento penitenciário ao qual estiver vinculada e será a unidade central responsável pelo equipamento.

Parágrafo único. Entende-se por unidade responsável pela aeronave aquela na qual estiver localizado o servidor operador nomeado pelo Diretor.

Art. 17 Havendo transferência da aeronave para outra unidade responsável, será providenciada a transferência para o novo operador.

Art. 18 As unidades que receberem os equipamentos deverão manter o Serviço de Aeronaves Remotamente Pilotadas atualizado sempre que houver alteração no quadro de pilotos e aeronaves e/ou quando solicitado.

Art. 19 O piloto remoto será:

Vitória (ES), quarta-feira, 5 de Novembro de 2025.

- I. cadastrado individualmente no Sistema de Acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro (SARPAS) por Aeronaves não Tripuladas;
- II. vinculado, no SARPAS (DECEA), como operador da RPA; e
- III. concluído, no mínimo, o curso de piloto de aeronaves remotamente pilotadas, além de treinamento teórico específico para uso de RPA classe 3, disponibilizado ou autorizado pela ACADEPPEN, nos termos da Instrução Normativa nº 005, de 05 de abril de 2024 (PPES).

CAPÍTULO VI DOCUMENTAÇÃO NECESSÁRIA, AVALIAÇÃO DE RISCOS E LIMITES OPERACIONAIS

Art. 20 São documentos de porte obrigatório, em meio digital ou físico, para realização de qualquer operação real com RPA classe 3:

- I - certidão/certificado de cadastro da RPA no SISANT (ANAC);
- II - selo de homologação da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) para o sistema de comunicação entre o enlace de pilotagem e o próprio RPA;
- III - manual da RPA;
- IV - check-list (Anexo II);
- V - autorização ou confirmação de informação do voo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), obtida via SARPAS (DECEA); e
- VI - avaliação de Risco Operacional assinada e válida. (Anexo I);

Parágrafo único. Caso o sistema da RPA não tenha o selo de homologação da Anatel, o selo poderá ser obtido mediante preenchimento do cadastro no sítio da Anatel (<https://www.gov.br/pt-br/servicos/homologar-produtos-de-telecomunicacoes-anatel>).

Art. 21 A Avaliação de Risco Operacional é obrigatória para as operações reais e de treinamento, com a finalidade de analisar os riscos criados pela operação e se são aceitáveis face aos objetivos.

Art. 22 Avaliações de Risco Operacional que apresentarem ao menos uma situação de risco extremo ou de alto risco, conforme análise de tolerabilidade, deverão ser assinadas:

- I - pela autoridade responsável pela autorização de voo, conforme previsão do artigo 6º desta portaria;
- II - pelo Diretor-Geral da Polícia Penal, nos casos de atividades executadas pela Polícia Penal;
- III - pelo Secretário de Estado da Justiça, nos casos de atividades executadas pela SEJUS.

Art. 23 As Avaliações de Risco Operacional que apresentarem apenas situações de risco moderado ou baixo, conforme análise de tolerabilidade, poderão ser assinadas:

- I - pela autoridade responsável pela autorização de voo, conforme previsão do artigo 6º desta portaria;
- II - pelo chefe de divisão ou servidor responsável pela operação com a RPA.

CAPÍTULO VII DAS CONDIÇÕES E LIMITES OPERACIONAIS PARA O VOO COM A RPA

Art. 24 Os limites operacionais a serem observados pelo operador e pelo piloto, antes de iniciar o voo, obedecerão estritamente aos parâmetros elencados no item 6.2 da Portaria DECEA Nº 929/DNOR8, de 15 de maio de 2023 (MCA 56-5).

Parágrafo único. A identificação e localização dos aeródromos brasileiros poderão ser obtidos no sítio eletrônico: <https://aisweb.decea.mil.br>.

Art. 25 Somente será permitido iniciar uma operação aérea real com uso de RPA quando:

- I - não gerar impactos negativos à segurança e à capacidade das aeronaves tripuladas;
- II - tiver a Avaliação de Risco Operacional vigente assinada, observando-se o disposto nos artigos 24 e 25 desta portaria;
- III - possuir autorização para uso do espaço aéreo ou informação do voo, via SARPAS (DECEA);
- IV - o piloto estiver portando os documentos previstos no art. 22 desta Portaria;
- V - possuir autonomia suficiente para realizar o voo e pousar em segurança no local previsto considerando vento e condições meteorológicas conhecidas;
- VI - respeitadas as Portarias DECEA nº 928/DNOR8, de 15 de maio de 2023 e Portaria DECEA nº 929/DNOR8, de 15 de maio de 2023 (Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica) e o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC-e nº 94 (ANAC);
- VII - respeitadas as áreas próximas de aeródromos e helipontos, sem prejuízo das demais restrições constantes na legislação vigente.

§ 1º As solicitações de voo deverão ser requisitadas no SARPAS (DECEA), com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos em relação ao início da operação pretendida.

§ 2º Caso não seja possível cumprir rigorosamente as condicionantes previstas na Portaria DECEA Nº 929/DNOR8, de 15 de maio de 2023, deverá ser feita, antecipadamente, uma estreita coordenação com o órgão de controle de tráfego aéreo ou com o operador de Aeródromo mais próximo ou, na falta desses, com o órgão regional responsável pela área.

§ 3º O voo, na situação prevista no parágrafo anterior, somente poderá ser realizado com autorização expressa da autoridade responsável pela operação.

§ 4º A operação especial deverá ser realizada, preferencialmente, em modo de operação de drone, no qual o piloto mantém contato visual direto com a aeronave, denominado de "VLOS" (*Visual Line of Sight*); ou poderá, temporariamente, ser realizada em VLOS acima de 400 ft (*foot* - pé), se necessário para manter a segurança da equipe; bem como, em modo de operação "BVLOS" (*Beyond Visual Line of Sight*), no qual o piloto não consegue manter contato visual com a aeronave, respeitados os parâmetros estabelecidos na Portaria DECEA

Nº 929/DNOR8.

§ 5º As operações em espaços confinados até seus limites estruturais de altura, não estão sujeitas ao controle do DECEA, porém, deverão obedecer às exigências da ANAC.

Art. 26 No desempenho de suas atividades, o piloto remoto deverá:

I - ter zelo no acondicionamento, transporte, montagem e utilização da RPA e realizar inspeção pré e pós-voo, abstendo-se de realizá-lo caso identifique alguma anormalidade;

II - somente decolar a RPA com segurança adequada e com auxílio de, no mínimo, um observador, que o auxiliará na segurança da operação com a aeronave e do perímetro; e

III - pilotar somente uma RPA por vez e pousá-la, imediatamente, em caso de visualização de aeronave tripulada.

§ 1º Tendo autoridade final no comando da RPA, o piloto remoto, ao identificar riscos adicionais durante o planejamento ou a execução do voo, poderá solicitar a ampliação de sua equipe, a fim de decolar com a segurança adequada.

§ 2º O piloto remoto poderá interromper a operação com a RPA a qualquer tempo, quando identificar riscos adicionais e entender que a equipe empregada não possui membros suficientes para garantir a segurança adequada ao voo.

§ 3º É indispensável a presença do piloto remoto em todas as fases do voo, sendo admitida a sua substituição por outro que também cumpra os requisitos desta portaria, mas nunca havendo simultaneidade temporal na condução da RPA.

CAPÍTULO VIII

DAS RESPONSABILIDADES DO PILOTO/OPERADOR DE RPA

Art. 27 O piloto remoto em comando da RPA é o responsável pela condução segura de todas as operações, com as mesmas responsabilidades referentes a um piloto de uma aeronave tripulada por toda sua operação, e tem a palavra final quanto à viabilidade do voo, conforme previsto na Portaria DECEA Nº 929/DNOR8.

Art. 28 Cabe à autoridade responsável pela operação e ao piloto observar as certificações dos sistemas, visto que a Portaria DECEA Nº 928/DNOR8, de 15 de maio de 2023, não restringe o voo de RPA sobre pessoas não anuentes.

Art. 29 Os voos sobre áreas povoadas ou aglomerações de pessoas não anuentes deverão ser analisados de forma criteriosa, respeitadas as informações constantes no documento de análise de riscos.

Art. 30 Cabe à autoridade responsável pela operação e aos pilotos da unidade a qual a RPA encontra-se vinculada:

I - o gerenciamento do pessoal envolvido na operação, tais como composição da equipe, programa de treinamento, controle de fadiga, etc.; e

II - a qualidade da manutenção dos RPAs, de acordo com as orientações e manuais do fabricante.

CAPÍTULO IX

DA PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS

Art. 31 A captação, o tratamento e o armazenamento de imagens, sons e quaisquer dados pessoais obtidos por meio das operações com Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAs) no âmbito da SEJUS e da PPES deverão observar integralmente as disposições da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) e demais normas aplicáveis.

§ 1º O tratamento de dados pessoais, inclusive sensíveis, deverá atender aos princípios da finalidade, adequação, necessidade, livre acesso, qualidade dos dados, segurança, prevenção, não discriminação e responsabilização e prestação de contas, nos termos da LGPD.

§ 2º A SEJUS e a PPES deverão instituir e manter política interna de governança de dados específica para as operações com RPAs, a qual deverá conter, no mínimo:

I - critérios e prazos para o armazenamento seguro de dados e imagens captadas;

II - mecanismos de controle de acesso, garantindo que apenas agentes públicos autorizados tenham acesso às informações;

III - procedimentos de descarte seguro ou anonimização dos dados, quando esgotada a finalidade que justificou sua coleta;

IV - medidas técnicas e administrativas para garantir a proteção contra acessos não autorizados, perda, destruição ou qualquer forma de tratamento inadequado ou ilícito dos dados pessoais.

§ 3º O compartilhamento de dados pessoais ou imagens captadas com terceiros somente poderá ocorrer mediante justificativa formal, com observância dos princípios da finalidade e da necessidade, e mediante base legal adequada, conforme previsto na LGPD.

§ 4º A Divisão de Tecnologia da Informação (DTI) da PPES, a SIP da SEJUS, e as unidades responsáveis pelas operações com RPAs, atuarão de forma integrada para garantir a implementação, fiscalização e revisão periódica da política de governança de dados mencionada neste artigo.

CAPÍTULO X DAS SANÇÕES

Art. 32 O descumprimento das normas estabelecidas nesta Portaria sujeitará os servidores envolvidos às sanções penais, civis e administrativas cabíveis, conforme previsto na legislação funcional aplicável, em especial no Estatuto dos Servidores Públicos Civis do Estado do Espírito Santo e nos regulamentos internos da SEJUS e da PPES.

§ 1º Constitui infração funcional grave:

I - a utilização de Aeronave Remotamente Pilotada (RPA) sem observância das normas técnicas, operacionais ou de segurança previstas nesta Portaria;

II - a captação, o tratamento, o compartilhamento ou o descarte de imagens, vídeos, dados de voo ou demais registros operacionais em desacordo com a legislação vigente, inclusive a LGPD;

III - a omissão de registro, o apagamento deliberado ou a adulteração de quaisquer dados gerados durante as operações com RPAs.

§ 2º É obrigatória a realização e preservação dos registros das operações com RPAs, incluindo, no mínimo:

I - imagens e vídeos captados;

II - logs de voo e relatórios operacionais;

III - autorizações de voo, checklists, plano de missão e avaliação de risco.

§ 3º Os registros obtidos com a operação com RPAs deverão ser armazenados em repositório seguro, físico ou digital, com controle de acesso, integridade e rastreabilidade, pelo prazo mínimo de 05 (cinco) anos, podendo ser estendido conforme necessidade legal ou de apuração administrativa.

§ 4º Os registros operacionais com RPAs serão utilizados para fins de:

I - auditoria e controle interno;

II - apuração de responsabilidade disciplinar;

III - comprovação da legalidade, eficácia e proporcionalidade das ações realizadas.

§ 5º A SIP, a DIPP e a DIOP deverão manter controle atualizado e fornecer os registros às autoridades competentes sempre que houver requerimento formal ou procedimento de fiscalização ou apuração interna.

CAPÍTULO XI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 33 A SIP, a DIPP e a DIOP deverão, para fins de registro e estatística, informar à Divisão de Armas Munições e Equipamentos da PPES (DAME):

I - a fabricante da RPA;

II - a classe;

III - o modelo;

IV - a quantidade de equipamentos e pilotos.

Art. 34 A DTI da PPES prestará suporte e orientações técnicas sobre as RPAs.

Art. 35 Os casos omissos serão sanados pela PPES, conjuntamente, com a SEJUS.

Art. 36 Fica estabelecido o prazo de 6 (seis) meses, contados a partir da data de publicação desta Portaria, para que os operadores promovam a integral adequação de seus equipamentos, realizem o devido cadastro das aeronaves junto ao órgão competente e concluam a capacitação exigida para operação conforme os novos parâmetros estabelecidos.

Parágrafo único. Durante esse período, será permitida a operação em caráter provisório, desde que não comprometa a segurança das operações e seja observada a legislação vigente. Findo o prazo estipulado, o descumprimento das exigências acarretará as sanções cabíveis, inclusive a suspensão ou impedimento das atividades.

Art. 37 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Vitória, ES, 04 de novembro de 2025.

NELSON RODRIGO PEREIRA MERÇON
Secretário de Estado da Justiça – Respondendo
(Decreto nº 2165-S, de 07/10/2025)

JOSÉ FRANCO MORAIS JÚNIOR
Diretor-Geral da Polícia Penal

ANEXO I
AVALIAÇÃO DE RISCO OPERACIONAL

	GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO SECRETARIA DE ESTADO DA JUSTIÇA POLÍCIA PENAL AVALIAÇÃO DE RISCO OPERACIONAL Código: ARO 001 – RPAS/SEJUS/PPES	
Em cumprimento ao parágrafo E94.103(g)(2) do RBAC-E no 94 da ANAC		
Estabelecido em: Xx/ xx/2025	Revisado em:	Nº da Revisão:
RESPONSABILIDADES		
Elaborado por:		
Revisado por:		
Aprovado por:		
Executores: Pilotos Remotos Policiais Penais		
OPERADOR	CNPJ	AERONAVES
SEJUS	36.388.023/0001-62	RPA SEJUS 001 RPA SEJUS 002
PPES	53.378.820/0001-88	RPA PPES 001 RPA PPES 002 RPA PPES 003 RAP PPES 004 RAP PPES 005
CENÁRIO OPERACIONAL		
<ol style="list-style-type: none"> Operações em complexos penitenciários Operações em unidades prisionais Operações de recaptura de foragidos da justiça Operações de apoio aos órgãos de segurança pública 		
ASPECTOS GERAIS		
<ol style="list-style-type: none"> Legislação aplicável: <ul style="list-style-type: none"> -Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986); -RBAC-E 94 EMD 03, da ANAC; -IS no E94-003 – Revisão A, da ANAC; -ICA 100-40, reeditada em 03 de julho de 2023, do DECEA; -MCA 56-5, de 3 de julho de 2023; -POP 001 – RPAS/SEJUS/PPES O operador é obrigado a se manter em áreas distantes de terceiros? NÃO; Os pilotos e observadores devem passar por algum treinamento inicial ou periódico específico provido pela empresa ou pela ACADEPPEN? SIM. Especificar: CURSO DE OPERADOR DE AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA. Em caso de acidente com lesões a pessoas, quem acionar? Como proceder? Após avaliação da gravidade do caso específico, acionar equipe SAMU (via 192), bem como comunicar imediatamente ao(a) Subsecretário(a) de Inteligência Penitenciária - SIP, ao(à) Diretor(a) da DIPP e ao(à) Diretor(a) da DIOP 		
AVALIAÇÃO DO RISCO		
Situação 1	Perda de link	
Probabilidade de ocorrência	3 (remoto). Há notícias de perda de link com o modelo de aeronave considerado	
Severidade da ocorrência	E (insignificante). Em caso de perda de link, a aeronave se dirigirá para o home point programado.	
Risco	3E	
Tolerabilidade	Baixo risco	
Nível hierárquico de autorização da operação	Operacional (pilotos)	
Medidas de mitigação do risco	Utilização de <i>check list</i> de pré-operação, com item específico de risco verificação da programação do <i>home point</i>	
Nova avaliação de risco	Prejudicado	
Situação 2	Existência de tráfego aéreo local	
Probabilidade de ocorrência	5 (frequente). É provável que ocorra em virtude da existência de heliportos nas proximidades (SJAE e SDDR), bem como da Rota Especial de Aeronaves em voo - REA	
Severidade da ocorrência	A (catastrófico). Se ocorrer um encontro com aeronave tripulada	

	pode ocorrer queda da aeronave e morte de pessoas																																																							
Risco	5A																																																							
Tolerabilidade	Risco Extremo																																																							
Nível hierárquico de autorização da operação	Secretário(a) de Estado da Justiça – SEJUS, Diretor(a)-Geral da Polícia Penal, Subsecretário(a) de Inteligência – SIP, Chefe de Divisão de Inteligência da Polícia Penal – DIPP e Diretor(a) de Operações – DIOP																																																							
Medidas de mitigação do risco	Comando responsável, antes de autorizar a operação, deverá confirmar o cadastro do voo no SARPAS e ser informado pelo escalão pertinente de contato prévio realizado com a TWR Vitória informando da operação a fim de que as aeronaves convencionais recebam o serviço de informação de voo pertinente																																																							
Nova avaliação de risco	1A – Risco Moderado																																																							
Situação 3	Presença de pessoas não anuentes																																																							
Não aplicável, conforme AIC nº 24/18, de 02 de janeiro de 2018, do DECEA, pelo caráter especial da operação.																																																								
Situação 4	Atos contra a integridade da RPA																																																							
Probabilidade de ocorrência	3 (remoto). É improvável, mas é possível que ocorra																																																							
Severidade da ocorrência	C (significativo). Em caso de atos contra a integridade da RPA, sua queda pode acarretar lesões sérias a pessoas não anuentes e ou danos ao equipamento																																																							
Risco	3C																																																							
Tolerabilidade	Risco Moderado																																																							
Nível hierárquico de autorização da operação	Subsecretário(a) de Inteligência – SIP, Chefe de Divisão de Inteligência da Polícia Penal – DIPP, Diretor(a) de Operações – DIOP, Chefe de Divisão de Escolta e Recaptura Policial – DERP e Chefe da Divisão de Operações Táticas - DOT																																																							
Medidas de mitigação do risco	Briefing inicial para equipes de RPA e equipes de solo a fim de que sejam tomadas medidas preventivas quanto à segurança das RPA/Orientação aos pilotos que mantenham uma altura mínima de segurança																																																							
Nova avaliação de risco	1C – Baixo Risco																																																							
MATRIZ DE RISCO																																																								
O modelo empregado de matriz de risco pela SEJUS/PPES nesta Avaliação de Risco Operacional segue, com pequenas alterações, o modelo proposto pela ANAC na IS nº E94-003 - Rev A.																																																								
<u>Probabilidade da ocorrência:</u>																																																								
- Nível 5 (frequente): é provável que ocorra muitas vezes, ou historicamente tem ocorrido frequentemente;																																																								
- Nível 4 (ocasional): é provável que ocorra algumas vezes, ou historicamente tem ocorrido com pouca frequência;																																																								
- Nível 3 (remoto): é improvável, mas é possível que venha a ocorrer, ou ocorre raramente;																																																								
- Nível 2 (improvável): é bastante improvável que ocorra e não se tem notícia de que tenha alguma vez ocorrido; e																																																								
- Nível 1 (muito improvável): é quase impossível que o evento ocorra.																																																								
<u>Severidade da ocorrência:</u>																																																								
- Nível A (catastrófico): morte de múltiplas pessoas;																																																								
- Nível B (crítico): morte de pessoa, lesões gravíssimas, capazes de deixar sequelas significativas e/ou incapacitantes, tais como cegueira, paralisia, amputações, etc.;																																																								
- Nível C (significativo): lesões sérias a pessoas, mas não incapacitantes nem com sequelas significativas;																																																								
- Nível D (pequeno): incidentes menores, danos a objetos, animais ou vegetação no solo, lesões leves;																																																								
- Nível E (insignificante): somente danos ao equipamento.																																																								
<u>Tolerabilidade:</u>																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="5">Severidade</th> </tr> <tr> <th>Catastrófico</th> <th>Crítico</th> <th>Significativo</th> <th>Pequeno</th> <th>Insignificante</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th rowspan="5">Probabilidade</th> <th>Frequente</th> <td>5</td> <td>5A</td> <td>5B</td> <td>5C</td> <td>5D</td> <td>5E</td> </tr> <tr> <th>Ocasional</th> <td>4</td> <td>4A</td> <td>4B</td> <td>4C</td> <td>4D</td> <td>4E</td> </tr> <tr> <th>Remoto</th> <td>3</td> <td>3A</td> <td>3B</td> <td>3C</td> <td>3D</td> <td>3E</td> </tr> <tr> <th>Improvável</th> <td>2</td> <td>2A</td> <td>2B</td> <td>2C</td> <td>2D</td> <td>2E</td> </tr> <tr> <th>Muito improvável</th> <td>1</td> <td>1A</td> <td>1B</td> <td>1C</td> <td>1D</td> <td>1E</td> </tr> </tbody> </table>				Severidade					Catastrófico	Crítico	Significativo	Pequeno	Insignificante			A	B	C	D	E	Probabilidade	Frequente	5	5A	5B	5C	5D	5E	Ocasional	4	4A	4B	4C	4D	4E	Remoto	3	3A	3B	3C	3D	3E	Improvável	2	2A	2B	2C	2D	2E	Muito improvável	1	1A	1B	1C	1D	1E
				Severidade																																																				
		Catastrófico	Crítico	Significativo	Pequeno	Insignificante																																																		
		A	B	C	D	E																																																		
Probabilidade	Frequente	5	5A	5B	5C	5D	5E																																																	
	Ocasional	4	4A	4B	4C	4D	4E																																																	
	Remoto	3	3A	3B	3C	3D	3E																																																	
	Improvável	2	2A	2B	2C	2D	2E																																																	
	Muito improvável	1	1A	1B	1C	1D	1E																																																	

- Risco extremo (classificações 4A, 5A e 5B): a operação não deve ocorrer e, caso esteja ocorrendo, deve cessar imediatamente, enquanto persistir a condição ou até que medidas mitigadoras suficientes reduzam o risco para um nível aceitável pelo operador. Caso ainda se decida prosseguir com a operação, controles preventivos para mitigação do risco devem ser estabelecidos, devem estar em vigor e a aprovação do Comandante da Guarda Municipal de Vila Velha pertinente deve ser requerida.
- **Alto risco** (classificações 3A, 4B e 5C): a operação não deveria ocorrer e, caso esteja ocorrendo, deveria cessar imediatamente, enquanto persistir a condição ou até que medidas mitigadoras suficientes reduzam o risco para um nível aceitável pelo operador. Caso ainda se decida prosseguir com a operação, controles preventivos para mitigação do risco devem ser estabelecidos, devem estar em vigor e a aprovação do Inspetor do setor (ou setor de nível hierárquico equivalente) deve ser requerida.
- **Risco moderado** (classificações 1A, 2A, 2B, 3B, 3C, 4C, 4D, 5D, 5E): a operação pode ocorrer com controles preventivos para mitigação do risco estabelecidos e que devem estar em vigor, conforme necessários. Operações neste nível de risco deveriam ser aprovadas por nível hierárquico imediatamente superior (chefia imediata).
- Baixo risco (classificações 1B, 1C, 2C, 2D, 3D, 3E, 4E): a operação pode ocorrer e controles preventivos para mitigação de risco e aprovação por nível hierárquico imediatamente superior (chefia imediata) são opcionais.
- Risco muito baixo (classificações 1D, 1E e 2E): a operação é aceitável como concebida, e nenhum controle preventivo para mitigação de risco e aprovação é requerida para que ela ocorra.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Declaro para os devidos fins que todos os pilotos remotos conhecem e cumprem a legislação e regulamentação aplicáveis, em especial as acima listadas, assim como conhecem as consequências do descumprimento.



Responsável pelas informações:

Data e assinatura: ___/___/_____ - _____

Esta Avaliação de Risco Operacional para a **operação nos complexos prisionais, unidades prisionais, operação de busca e recaptura e apoio operacional aos órgãos integrantes da Segurança Pública na âmbito da União, Estados, DF e Municípios** é válida por período de 12 (doze) meses à partir da data de sua publicação.

ANEXO II

LISTA DE VERIFICAÇÃO DE VOO (CHEK LIST)

	GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO SECRETARIA DE ESTADO DA JUSTIÇA POLÍCIA PENAL	
	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE VOO – RPAS/SEJUS/PPES	

DATA	PILOTO REMOTO EM COMANDO	RPA
DATA	PILOTO REMOTO OBSERVADOR	RPA
DATA	PILOTO REMOTO OBSERVADOR	RPA

CHECK LIST PRÉ-VOO

SEQ	ITEM	ALTERAÇÃO		DESCRIÇÃO
		SIM	NÃO	
1	Nível de carga de bateria da RPA			
2	Nível de carga de bateria da RPS			
3	Cartão de memória: integridade e espaço livre			
4	Remoção da trava da câmera/ <i>gimbal</i>			
4	Remoção da trava do <i>gimbal</i>			
5	Inspeção pré-voo: verificação de rotores e outros			
6	Instalação das hélices nos rotores			
7	Inserir a bateria na RPA			

8	Ligar RPS			
9	Ligar a RPA e realizar calibragem (se necessário)			
10	Definir o ponto de decolagem e pouso (go-home)			
11	Checar o status da aeronave			
12	Checar a mensagem <i>ready to go</i>			
SEQ	ITEM	ALTERAÇÃO		DESCRIÇÃO
		SIM	NÃO	
1	Desligar a RPA			
2	Desligar a RPS			
3	Retirar as hélices dos rotores			
4	Inserir trava do <i>gimbal</i>			
5	Inserir trava da câmera/ <i>gimbal</i>			
5	Retirar bateria da RPA			
6	Promover a limpeza das sujidades da RPA e da RPS com pano adequado			
7	Após esfriamento natural, acondicionar todos os componentes em local adequado			
SEQ	ITEM	ALTERAÇÃO		DESCRIÇÃO
		SIM	NÃO	
1	Desligar a RPA			
2	Desligar a RPS			
3	Retirar as hélices dos rotores			
4	Inserir trava do <i>gimbal</i>			
5	Inserir trava da câmera/ <i>gimbal</i>			
5	Retirar bateria da RPA			
6	Promover a limpeza das sujidades da RPA e da RPS com pano adequado			
7	Após esfriamento natural, acondicionar todos os componentes em local adequado			

ANEXO III
PROCEDIMENTO OPERACIONAL PADRÃO

	GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO SECRETARIA DE ESTADO DA JUSTIÇA POLÍCIA PENAL PROCEDIMENTO OPERACIONAL PADRÃO Código: POP 001 – RPAS/SEJUS/PPES	
Emprego do RPAS nas ações e operações da SEJUS e PPES		
Estabelecido em: Xx/xx/2025	Revisado em:	Nº da Revisão:
RESPONSABILIDADES		
Elaborado por: Revisado por: Aprovado por: Executores: Pilotos Remotos e Observadores		
OBJETIVO		
Padronizar os procedimentos da SEJUS/PPES no uso de RPA classe 3, linha de visada visual (VLOS), até 400 pés, nas ações e operações de segurança pública.		
REFERÊNCIAS		
1. Manual do Fabricante da Aeronave; 2. Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) nº 100-40; 3. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial (RBAC – E) nº 94; 4. Circular de Informações Aeronáuticas (AIC-N) nº 24 de 02 de janeiro de 2018; 5. Instrução Suplementar nº E94-003 Revisão A; 6. Procedimento Operacional Padrão: "Operação de Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada (RPAS) em ações policiais; 7. Procedimento Operacional Padrão, anexo ao manual para emprego de Aeronave Remotamente Pilotada (RPA) da SEJUS/PPES.		
ATIVIDADES CRÍTICAS		

1. Planejamento do voo e informação ou solicitação de autorização do DECEA;
2. Instalação das hélices antes do voo;
3. Sincronização do RPAS;
4. Check list final antes do voo de RPA;
5. Sobrevoos de pessoas e propriedades;
6. Voo nas proximidades de redes elétricas;
7. Voo nas proximidades de locais com concentração de pipas e outros semelhantes;
8. As peças rotativas podem causar ferimentos. Mantenha as mãos afastadas.

MATERIAIS NECESSÁRIOS

1. Aeronave Remotamente Pilotada (RPA), homologada pela ANATEL;
2. Pelo menos 02 (duas) Baterias sobressalentes carregadas;
3. Estação Remota de Pilotagem (RPS), com bateria carregada;
4. Carteira de Identidade Funcional;
5. Certificado que comprove o respectivo curso de piloto de RPA;
6. Certidão de cadastro na ANAC válida, via SISANT, em meio físico ou digital. O cadastro deve ser renovado a cada 24 meses;
7. Autorização do DECEA, via SARPAS, em meio físico ou digital;
8. Avaliação de risco operacional assinada e válida, em meio físico ou digital;
9. Manual da aeronave, em meio físico ou digital;
10. Procedimento Operacional Padrão, em meio físico ou digital;
11. Check List da aeronave em meio físico ou digital, se houver;
12. Materiais complementares recomendados:
 - Óculos de sol para visualização do RPA;
 - Binóculo para as situações de emergência;
 - cartão de memória reserva;
13. cabo HDMI e monitor.

SEQUÊNCIAS DE AÇÕES

ETAPAS	PROCEDIMENTO
1. Preparação	<ol style="list-style-type: none"> 1. Receber autorização da SIP, DIPP ou DIOP para emprego da RPA; 2. Confeccionar obrigatoriamente Plano de Voo, se atentando para as restrições previstas na legislação, principalmente AIC-N 24 e ICA 100-40; 3. Observar as condições meteorológicas antes de realizar o voo com o auxílio do APP "UAV Forecast" – disponível na Play Store – não voar com chuva ou ventos com velocidade superior à permitida pelas especificações do equipamento; 4. Informar (quando atendidos os critérios da legislação – AIC-N 24) ou solicitar autorização para voo através do SARPAS (30 minutos antes da operação) disponível no link: http://servicos.decea.gov.br/sarpas/. Para atendimento das restrições de aeródromos, consultar aeródromo cadastrados no ROTAER, disponível em https://www.aisweb.aer.mil.br/?i=aerodromos); 5. Nas ações e operações da SEJUS/PPES, comunicar o voo à base do NOATAER: 33157553; 6. Checar níveis de carga das baterias da RPA, da estação de controle remoto; 7. Verificar a integridade e a capacidade de armazenamento disponível no cartão de memória a ser utilizado no voo; 8. Realizar a inspeção pré-voo conforme orientações do manual; 9. Verificar especialmente os rotores, e retirar qualquer resíduo de sujeira que esteja prejudicando seu funcionamento; 10. Verificar limpeza da câmera e dos sensores, limpando da forma recomendada pelo fabricante (geralmente flanela fina e seca). 11. Realizar o desbloqueio de áreas no site da DJII
2. Acionamento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Retirar protetor da câmera/<i>guimbal</i>; 2. Remover a trava do <i>gimbal</i>; 3. Instalar as hélices nos rotores. Verificar com cuidado a inserção de cada hélice, atentando para o sentido de giro de cada uma; 4. Ligar a estação de pilotagem remota (RPS); 5. Inserir bateria carregada na RPA; 6. Ligar a RPA; 7. Realizar calibragem da RPA (quando necessário); 8. Checar status de funcionamento do sistema; 9. Definir o ponto de decolagem e pouso (go-home); 10. Iniciar o voo quando a RPS apresentar a informação <i>READY TO GO</i>.

<p>3. Execução</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecer as limitações operacionais da RPA, estudando os manuais de operação e de emergência do equipamento para saber como agir no caso de ocorrer alguma pane ou em caso de situação anormal; 2. A carga de utilização da bateria deve estar limitada a 30%-35% a fim de preservá-la. SE A CARGA BAIXAR DE 20% POR QUESTÃO DE SEGURANÇA A BATERIA DEVE SER DESCARTADA; 3. Ativar e manter ativos todos os sensores anticolisão; 4. Não ativar o modo Sport, pois este inviabiliza a atuação do sistema anticolisão; 5. Realizar o voo preferencialmente durante o dia. Os voos realizados no período noturno prejudicam o funcionamento dos sensores anticolisão e a manutenção do contato visual com a RPA; 6. Manter a RPA no campo de visão; 7. Recomenda-se não afastar a RPA mais do que 300 metros do piloto remoto ou do observador mais próximo dela; 8. Recomenda-se manter afastamento de 30 metros de edificações e pessoas não envolvidas na operação, na impossibilidade, evitar sobrevoar pessoas; 9. Atentar para obstáculos acima da RPA uma vez que esta área não possui sensores anticolisão; 10. Evitar o sobrevoos de áreas de segurança, como presídios e instalações militares, ou sobre infraestruturas críticas, como usinas termelétricas ou estações de distribuição de energia sem a autorização dos responsáveis, considerando que também pode causar magnetização na aeronave, que é prejudicial aos sensores. A viatura também é campo magnetizado, não alocar o equipamento sobre o teto dela. 11. Ficar atento às linhas de energia; 12. Ao avistar qualquer aeronave em voo nas proximidades iniciar o procedimento de pouso imediatamente; 13. Caso seja verificada a operação de aeromodelos próxima à área em que se pretenda operar uma RPA de responsabilidade do Estado, a operação do aeromodelo deverá ser imediatamente interrompida.
<p>4. Finalização</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desligar a RPA 2. Desligar a RPS 3. Retirar as hélices dos rotores da RPA 4. Retirar a bateria da RPA 5. Inserir a trava do <i>gimbal</i>; 6. Inserir trava da câmera/<i>gimbal</i>; 7. Após esfriamento natural, acondicionar todos os componentes em local adequado; 8. Preencher a planilha de controle de horas de voo e relatar qualquer incidente ou fato digno de registro durante a operação; 9. Descarregar os dados e entregá-los ao setor solicitante; 10. Esvaziar o cartão de memória e inseri-lo na aeronave.
<p>RESULTADOS ESPERADOS</p>	
<p>1. Realizar operações com aeronave, com atenção aos dispositivos legais, buscando maior segurança e menor risco para a equipe de RPA e para os equipamentos.</p>	
<p>POSSIBILIDADES DE ERRO</p>	

APÊNDICE A - REGISTRO DE VOO DE RPA

DATA	HORÁRIO		TEMPO DE VOO		OBSERVAÇÕES (tipo de missão/ pane)	PRC*
	DEC	DEC	TOTAL	BATERIA UTILIZADA		

