



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.233, DE 2015

(Do Sr. William Woo)

Regulamenta a operação e licenciamento das Aeronaves Remotamente Pilotada (ARPs), drones ou multirotores, subcategoria dos Veículos Aéreos não Tripulados (VANTs).

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-16/2015.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei regulamenta a operação e licenciamento das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs), drones ou multirrotores, subcategoria dos Veículos Aéreos não Tripulados (VANTs).

Art. 2º Consideram-se para os efeitos desta lei:

I - Veículo Aéreo não Tripulado (VANT) - O veículo aéreo projetado para operar sem piloto a bordo, que possua uma carga útil embarcada e que não seja utilizado para fins recreativos;

II - Aeronave Remotamente Pilotada (ARP), drone ou multirrotor - Subcategoria de VANT, é a aeronave em que o piloto não está a bordo, sendo comandada à distância;

III - Aeronave autônoma – Subcategoria de VANT, é a aeronave que, uma vez programada, não permite intervenção externa durante a realização do voo;

IV - Carga útil - São todos os equipamentos a bordo de um drone que não são necessários para o voo e nem para o seu controle, utilizados exclusivamente para o cumprimento de uma missão específica;

V - Sisvant – Sistema formado pela aeronave e componentes associados destinados à operação do VANT;

VI - Equipe de Sisvant - São todos os membros de uma equipe com atribuições essenciais à operação de um VANT;

VII - Estação Remota de Pilotagem (ERP) - Estação da qual o piloto remoto pilota uma ARP;

VIII - *Link* de comando e controle - *Link* entre a ARP e a ERP, com a finalidade de controlar o voo do drone;

IX - Operação autônoma - Operação de um VANT, durante a qual não há intervenção externa na realização do voo;

X - Alcance visual - Distância máxima em que um objeto pode ser visto sem o auxílio de lentes (excetuando-se lentes corretivas);

XI - Área perigosa - Espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para o voo de aeronaves;

XII - Área proibida - Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido;

XIII - Área restrita - Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é restringido conforme definidas;

XIV - Operador - É a pessoa, órgão ou empresa dedicada à operação de aeronaves;

XV - Órgão de controle de tráfego aéreo - Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a um Centro de Controle de Área, Controle de Aproximação ou Torre de Controle de Aeródromo;

XVI - Perda de *link* - É a perda do *link* de comando e controle com a ARP, de tal forma que impossibilita o controle da aeronave pelo piloto; e

XVII - Piloto Remoto - É a pessoa que manipula os controles de voo de uma ARP.

§ 1º Incluem-se na definição de Vant do tipo drone os aviões, helicópteros e dirigíveis controláveis nos três eixos, excetuando-se os balões, dirigíveis e aeromodelos.

§ 2º Fica vetada a operação de Vant tipo “Aeronave autônoma” em território nacional.

Art. 3º Cabe ao Poder Público fazer o licenciamento e conceder autorização de voo para os drones.

Art. 4º A operação dos drones deve se submeter aos seguintes princípios:

I - a saúde das pessoas é um bem maior em qualquer situação;

II – respeito à inviolabilidade, intimidade e privacidade das pessoas e da propriedade, conforme o Art. 5º da Constituição Federal;

III - respeito ao tráfego aéreo em qualquer situação;

IV - zelar pela segurança da população, da comunidade, seus bens particulares e coletivos;

V - defesa e preservação do meio ambiente;

VI - defesa da soberania nacional;

Art. 5º A operação dos drones deve se submeter as seguintes finalidades:

I - vigilância e monitoramento das fronteiras;

II - pesquisa científica;

III - segurança pública;

IV - prospecção mineral;

V - prospecção agropecuária;

VI - atividade jornalística ou artística;

VII – práticas de engenharia;

VIII – publicidade;

IX - controle e monitoramento ambiental;

X - monitoramento de atividades, sistemas, serviços e operações diversas de interesse público ou privado;

Art. 6º - O piloto de drone deve estar devidamente habilitado para o exercício da função.

Parágrafo único. O Poder Público concederá o “brevê de operação de drones e similares” ao piloto que comprovar aptidão para a função em curso de habilitação devidamente reconhecido pelo Poder Público.

Art. 7º A licença de operação do drone será concedida pelo órgão de controle aéreo do Poder Público conforme o caso e com base nas seguintes informações fornecidas pelo interessado:

I - hora e local da operação;

II - local de instalação da estação remota de operação.

III - veículo aéreo utilizado;

IV - identificação do operador, incluindo seu brevê de operação;

V - carga útil embarcada;

VI - finalidade da operação;

VII - equipamentos e acessórios utilizados;

VIII – identificação da empresa ou pessoa física responsável pela operação;

§ 1º O órgão público responsável pela concessão de autorização receberá do operador e empresa responsável, assinado, antes da operação, termo de responsabilidade sobre seus atos.

§ 2º Através de regulamento, o órgão público responsável pela concessão de autorização, estabelecerá diferentes exigências, simplificando o processo de concessão conforme a dimensão e peso do drone.

Art. 8º O Poder Público poderá vetar a autorização concedida, determinar a suspensão da atividade, fazer a apreensão ou a destruição sumária do drone nos seguintes casos:

I – quando a operação com o drone representar riscos para a segurança da população ou do meio ambiente;

II – quando descobertas ilicitudes no processo que resultou na licença de operação ou na própria operação;

III – quando constatar que, direta ou indiretamente, a operação servirá para fins ilícitos ou perigosos;

IV – quando a operação atingir área restrita, proibida ou perigosa;

V – quando submeter operação de tráfego aéreo a risco iminente;

VI – quando a carga útil contiver explosivos ou outros elementos capazes de colocar em risco a saúde das pessoas ou o meio ambiente.

§ 1º A autoridade judicial irá priorizar, sempre, a apreensão do drone e sua reutilização antes de sua destruição.

§ 2º A destruição sumária do drone somente será autorizada quando a autoridade policial ou judiciária constatar a existência de perigo eminente para a integridade física de pessoas ou do meio ambiente.

Art. 9º Considera-se crime causar danos ao patrimônio público ou privado por meio do uso desautorizado de drone.

Pena - reclusão de um a três anos e multa.

§ 1º A pena será aumentada em até o triplo se resultar em lesão corporal ou morte de alguém.

§ 2º Incorre nas mesmas penas aquele que:

I – operar drone sem a devida autorização do órgão competente;

II – operar drone colocando em risco pessoas e animais, fauna e flora;

III – operar drone e causar de modo a interferir no sistema de tráfego aéreo;

IV – fazer uso de drone como meio de realização de conduta tipificada como crime;

V – operar drone sem o “brevê de operação de drones e similares”;

VI - fazer uso de meios fraudulentos para obter a licença de operação de drone.

VII – utilizar o drone para o transporte não autorizado de aparelhos de comunicação, armas, munições, explosivos e similares, para o interior de presídios.

Art. 10 Fica vetado o transporte de substância química perigosa, explosivo, arma bioquímica, produtos radiativos, semente transgênica ou nanoproducto.

Pena – apreensão do drone, reclusão de um a quatro anos e multa.

Art. 11 Somente as Forças Armadas poderão fazer uso de drones portando armamentos.

§ 1º O uso de drones portando armamentos somente será permitido quando se configurar situação grave e de emergência, e estrategicamente, for considerado a melhor alternativa.

§ 2º O agente policial e a autoridade comandante da operação responderão criminalmente quando dela resultar lesão ou morte de pessoas inocentes, nos termos do Art. 9º, § 1º desta lei.

Art. 12 Esta Lei entra em vigor decorridos 90 (noventa) dias após a sua publicação oficial.

JUSTIFICATIVA

Conforme a Força Aérea Brasileira (FAB) o termo “drone” (“zangão”, em inglês) ou “multirotor”, são expressões genéricas e informais para caracterizar “todo e qualquer objeto voador não tripulado”. Tais expressões não têm base técnica ou legal.

O termo correto, explica a FAB, é Veículo Aéreo não Tripulado (VANT), caracterizando como VANT “toda aeronave projetada para operar sem piloto a bordo”, mas “de caráter não recreativo e possuir carga útil embarcada”. A definição de drone adotada nesta lei não incorpora os aeromodelos e similares.

Ocorre que, graças ao jornalismo, ao mercado desses veículos, à publicidade, ao cinema e à televisão, a expressão “drone” popularizou-se de tal forma que não poderíamos descartá-la. Não há como desprezar uma expressão que todos já utilizam no Brasil e no mundo. Mas como o uso popular incide em erro, a saída legisferante encontrada foi “enquadrar” o termo popular nos termos da lei. Nosso projeto, portanto, redefine o termo popular “drone”, adequando-o ao que os técnicos do setor e os órgãos de controle do tráfego aéreo entendem por vant.

Há somente dois tipos de VANTs: 1) Aeronave Remotamente Pilotada (ARP) - controlada remotamente; 2) “Aeronave Autônoma” – aquela que, uma vez programada, não permite intervenção externa durante a realização do voo; seu uso é proibido no Brasil e mantivemos esse veto na proposta.

Nossa proposta trata essencialmente dos VANTs do tipo ARPs, que denominamos de drones. O controle desses drones é feito remotamente. Diferentes dos aeromodelos, os drones podem ser programados, e têm formatos adaptados ao seu uso, como aranhas, esferas, helicópteros, etc.

Os drones tornaram-se mundialmente graças ao seu uso militar. Os Estados Unidos passaram a testar drones com armas em 1994, e, mais intensamente, quando da invasão ao Iraque e Afeganistão, em 2001. Posteriormente, os drones de guerra norte-americanos foram utilizados no Afeganistão, Iêmen e Somália.

Ao mesmo tempo desenvolveu-se paralelamente um grande mercado para uso dessas aeronaves em situação de paz. A funcionalidade dos drones atraiu os fotógrafos em geral, desde os artistas mais ousados até aqueles que buscavam novos ângulos para festas, aniversários e casamentos. Os profissionais da TV e do cinema, fazem uso deles. Os drones também são utilizados por empresários e cientistas na engenharia, agricultura e meio ambiente, entre outras áreas do conhecimento. Em fevereiro de 2015, durante o desfile de carnaval no Rio de Janeiro, a escola de samba Portela fez uso de 400 drones sem a devida autorização. Também em 2015 um drone usado pelo jornal *Folha de São Paulo* caiu sobre duas pessoas, causando-lhes ferimentos leves. Existe uma tendência desses veículos se popularizarem, provocando uma verdadeira “infestação dos ares”. Hoje, no mercado livre se compra um drone por até R\$ 200,00.

Em 2005, a Embrapa patenteou um tipo de drone para uso na agropecuária. A FAB obteve licença da empresa militar israelense, *Elbit Systems*, para montar drones em sua fábrica, em Santa Maria (RS); a Aeronáutica dispõe desses veículos para uso próprio.

Na área de Segurança, em todas as instâncias de operação, tanto o setor de inteligência quanto de repressão usa drones. A Polícia Federal usa-os na vigilância das fronteiras. Em 2013, a Defesa Civil do Rio de Janeiro utilizou um drone para diagnosticar os efeitos das enchentes ocorridas na região serrana. Foi a primeira experiência do tipo no país.

A utilização de drones no Brasil requer autorização oficial da ANAC. Todavia, a norma existente não contempla todos os aspectos da atividade. Nossa proposta objetiva estabelecer uma norma abrangente. E, como se trata de tecnologia nova, tomamos a liberdade de incorporar conceitos adotados pela Aeronáutica e ANAC, em especial a Circular de Informações Aeronáuticas (AIC-A-15/10), do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Aeronáutica.

Estamos apresentando uma norma que garante a liberdade para uso dos drones, amplia o mercado nacional e internacional, colabora com a pesquisa, o conhecimento a segurança. Mas cuidamos de evitar seu uso leviano, capaz de provocar acidentes que comprometam a saúde ou o meio ambiente, de modo que a atividade não interfira em áreas estratégicas, como o tráfego aéreo, e não seja utilizado para fins criminosos.

Diante disto, solicito aos nobres colegas que apoiem a nossa iniciativa.

Sala das Sessões, em 22 de abril de 2015.

Deputado WILLIAM WOO
PV/SP

FIM DO DOCUMENTO
