



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 10.472, DE 2018

(Do Sr. Otavio Leite)

Estabelece normas para aeronaves Remotamente Pilotadas utilizadas de forma não recreativa que tenham peso máximo de decolagem menor ou igual a 25 (vinte e cinco) quilos e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-16/2015.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º As Aeronaves Remotamente Pilotadas utilizadas de forma não recreativa, que tenham peso máximo de decolagem menor ou igual a 25 (vinte e cinco) quilos, serão classificadas como aeronaves simplificadas em território nacional e o seu uso deverá observar as seguintes condições:

I – a aeronave simplificada deverá possuir cadastro na Agência Nacional de Aviação Civil que possibilite a sua adequada identificação, e o piloto remoto responsável pela operação deverá ser maior de 18 (dezoito) anos;

II – para operações de voo abaixo de 400 (quatrocentos) pés, serão exigidos no momento da fiscalização o certificado de seguro com comprovante de pagamento, dentro da validade, e o cadastro na Agência Nacional de Aviação Civil que deverá conter, pelo menos, o nome, endereço e número da identidade do proprietário da aeronave, do documento comprobatório de aquisição da aeronave simplificada, bem como o número do certificado de homologação do equipamento na Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL e o número ou código do cadastro da aeronave no Sistema de Aeronaves Não Tripuladas – SISANT;

III – o número ou código do cadastro da aeronave simplificada no Sistema de Aeronaves Não Tripuladas – SISANT deverá estar afixado em qualquer tipo de etiqueta ou gravado, a tinta ou em baixo relevo, na parte externa do corpo da aeronave simplificada, de forma legível;

IV – os pilotos remotos estrangeiros e suas aeronaves simplificadas, de passagem pelo Brasil, poderão ser cadastrados na Agência Nacional de Aviação Civil com o uso das informações do passaporte do visitante;

V – o responsável pela aeronave simplificada deverá contratar um seguro de responsabilidade civil com cobertura de danos a terceiros, com o valor mínimo de cobertura de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), reajustados anualmente pelo IPCA ou por índice que o substitua, não se aplicando às aeronaves simplificadas a exigência de contratação do seguro de Responsabilidade do Explorador ou Transportador Aéreo (R.E.T.A.), previsto na Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica para as demais aeronaves;

VI – os voos realizados por aeronaves simplificadas em altura abaixo de 400 (quatrocentos) pés poderão ser realizados de modo imediato após comunicação simples ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, do Ministério da Defesa, que deverá enviar, também de forma imediata, uma resposta ao solicitante, não sendo necessária a análise ou aprovação dessa comunicação pela autoridade, exceto quando o voo ocorrer na área compreendida dentro de um raio de 5,4 quilômetros do ponto central de aeródromos e suas rampas de pouso e decolagem, presídios e outros lugares definidos pela autoridade como sensíveis para a segurança pública;

VII – as operações de voo das aeronaves simplificadas comunicadas ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA poderão ser realizadas dentro de um prazo máximo de 15 (quinze) dias após essa comunicação;

VIII – as operações de voo das aeronaves simplificadas não poderão ocorrer a uma distância menor do que 30 (trinta) metros horizontais de pessoas não anuentes, sendo essa distância medida da projeção da aeronave em voo em solo até a posição da pessoa;

IX – as operações de voo das aeronaves simplificadas não têm prioridade sobre qualquer outra operação de voo de aeronaves tripuladas, sendo obrigatório ao piloto interromper o voo e proceder imediatamente ao pouso no caso de aproximação de outra aeronave tripulada;

X – outras limitações e liberações de voo para as aeronaves simplificadas poderão ser determinadas por regulamentação pelas autoridades competentes;

XI – o uso de aeronaves simplificadas por empresas jornalísticas e com a finalidade de produção de imagens para uso jornalístico, será considerado como de utilidade pública e deverá seguir as mesmas regras e normas definidas pelas autoridades para os voos sob responsabilidade de órgãos públicos de segurança e da Defesa Civil, acrescentada a obrigação de contratação do seguro descrito no inciso V deste artigo;

Art. 2.º Não será exigido o processo de homologação para uso próprio da Agência Nacional de Telecomunicações para aeronaves simplificadas adquiridas no exterior, desde que o equipamento tenha passado por um processo de certificação e registro em órgãos correlatos nos países com os quais o Brasil tenha acordos na área em vigor.

Art. 3.º As condições previstas no *caput* e nos incisos I, II, III, IV, VI, VII, VIII, IX e X do art. 1.º e o disposto no art. 2.º se aplicarão igualmente ao uso recreativo dos equipamentos, sempre que se tratar da mesma aeronave cadastrada na Agência Nacional de Aviação Civil e quando o voo ocorrer fora das áreas instituídas como adequadas para o voo de aeromodelos.

Art. 4.º A prestação de serviços com aeronaves simplificadas no Brasil será feita de forma exclusiva por empresas brasileiras.

Art. 5.º Não haverá exigência de habilitação para pilotos remotos de aeronaves simplificadas, que deverão se portar de forma a manter a ordem e a segurança públicas, e a observância aos direitos da privacidade e intimidade de terceiros.

Parágrafo único. Para qualificar o mercado de prestação de serviços, a Agência Nacional de Aviação Civil deverá receber, avaliar, adequar e aprovar cursos de treinamento de pilotos remotos que deverão ser desenvolvidos exclusivamente por entidades educacionais regulares de nível técnico ou superior e também por associações de pilotos remotos que possuam abrangência nacional e com o compromisso expresso em seu estatuto de seguir a legislação vigente e de promover a prática do voo seguro.

Art. 6.º O proprietário da aeronave, cadastrado na Agência Nacional de Aviação Civil, é o responsável pela sua conservação em condições aeronavegáveis.

Parágrafo único. Ao piloto remoto em comando da aeronave não tripulada compete verificar suas condições quanto à segurança do voo, cabendo-lhe a sua descontinuação, assim que possível, sempre que verificar a ocorrência de problemas mecânicos, elétricos ou estruturais que possam comprometer a segurança da operação.

Art. 7.º O piloto remoto no comando de uma aeronave simplificada, o seu proprietário, o contratante do serviço e o proprietário de imóvel particular onde as operações de voo forem realizadas serão igualmente responsáveis pela observância de todas as normas e regulamentos em vigor, independentemente de haver ou não ocorrido análise ou autorização para a operação, pela autoridade competente, respondendo todos de forma solidária por danos e prejuízos que venham a ocorrer durante o uso do equipamento.

Art. 8.º As Prefeituras deverão, ouvidas as associações de pilotos remotos com atuação no respectivo Município, designar pelo menos uma área adequada ao voo recreativo de aeromodelos e Aeronaves Remotamente Pilotadas, conforme regulamentação a ser expedida pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica – Ministério da Defesa.

Art. 9.º A fiscalização das operações de voo das aeronaves simplificadas será feita:

I – pela Agência Nacional de Aviação Civil, no que diz respeito à verificação das condições de voo do equipamento;

II – pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo, no que tange ao uso do espaço aéreo;

III – pela Polícia Federal e pelas Polícias Militares, Civis ou pelas Guardas Municipais, quando se cuidar da proteção dos bens, serviços e instalações dos Municípios, além de outros agentes públicos federais, estaduais e municipais envolvidos com atividade de segurança, quando se tratar de operação de voo executada em espaço público, estando esses agentes autorizados a verificar o porte, pelo piloto remoto, da documentação exigida em legislação e a fiel execução do piloto remoto às normas em vigor;

Parágrafo único. Os agentes públicos federais, estaduais e municipais envolvidos com a atividade de fiscalização do voo de aeronaves simplificadas deverão receber treinamento específico para a ação de abordagem que incluirá, obrigatoriamente, o conhecimento da normativa em vigor e dos métodos de abordagem e interrupção de operação de voo em andamento.

Art. 10. A aeronave terá a apreensão sumária por uma das autoridades mencionadas no artigo anterior nas seguintes hipóteses, sem prejuízos de sanções penais cabíveis:

I – esteja sendo pilotada remotamente por menor de 18 anos;

II – o piloto remoto não portar, no momento da fiscalização da atividade de voo, o documento que comprove o cadastro na Agência Nacional de Aviação Civil, sempre que se tratar de operações de voo abaixo de 400 (quatrocentos) pés, ou dos demais documentos previstos na legislação, nas demais hipóteses, acompanhados, em qualquer caso, da apólice de seguro ou do certificado de seguro com comprovante de pagamento, dentro da validade;

III - o voo ocorrer na área compreendida dentro de um raio de 5,4 quilômetros do ponto central de aeródromos e suas rampas de pouso e decolagem, presídios e outros lugares definidos pela autoridade como sensíveis para a segurança pública, nos termos da regulamentação e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, do Ministério da Defesa, não tiver aprovado a operação;

Art. 11. O titular da aeronave e o piloto remoto configurados ficarão, por 3 anos, nas circunstâncias do artigo anterior, impedidos de registrar qualquer outra aeronave, bem como pilotá-la.

Art. 12. As exigências previstas pelo Ministério da Defesa para a atividade de aerolevantamento não serão aplicadas às operações com aeronaves simplificadas, devendo os órgãos responsáveis manter, nesses casos, somente um cadastro simples para identificação e localização do piloto remoto, da aeronave e da empresa responsável por cada trabalho.

Art. 13. Todos os aspectos que não estiverem expressos nesta Lei serão regulamentados pela Agência Nacional de Aviação Civil, pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Ministério da Defesa, dentro das suas áreas de atuação e responsabilidade, sempre objetivando a facilitação do uso e a eliminação da burocracia para a realização das operações de voo das aeronaves simplificadas.

Art. 14. O Ministério da Defesa, a Aeronáutica, a Agência Nacional de Telecomunicações e a Agência Nacional de Aviação Civil deverão adequar a esta Lei todos os seus normativos internos que possuam relação com as aeronaves simplificadas, no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 15. Para fins de cumprimento desta lei, os proprietários terão o prazo de 90 dias para cadastramento das aeronaves no sítio eletrônico próprio da Agência Nacional de Aviação Civil.

Art. 16. Será dada ampla divulgação dos termos dessa lei pelos entes públicos, associações comerciais e dirigentes de clubes lojistas, bem como associações de proprietários e/ou usuários de aeronaves remotamente pilotadas.

Art. 17. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Hoje, o uso dos "drones" como são conhecidos os RPAs de Classe 3 está presente nas mais diversas áreas, criando um mercado de milhares de empregos e movimentando milhões de reais em todo o país.

No Brasil, essa tecnologia é usada no cinema, no jornalismo, na agricultura, no aerolevante, no trabalho de inspeções de estruturas, além de estar presente também na segurança pública, em atividades de resgate e salvamento e na pesquisa científica.

Entretanto, a dificuldade imposta hoje pela regulamentação existente impede que grande parte desse mercado opere na legalidade.

Esta Lei tem o objetivo de criar uma categoria específica para esses equipamentos, definindo espaços e área de atuação para que essa tecnologia possa se desenvolver no Brasil, criando condições favoráveis de mercado, oferecendo às empresas e profissionais do ramo mais segurança para investir e desenvolver novos usos para esses equipamentos, além de dar às autoridades competentes melhores condições de fiscalização.

Nesse sentido, vale destacar que o presente projeto de lei é fruto de diversos debates com a ABM – Associação Brasileira de Multirrotores, grupo que reúne os pilotos remotos associados que declarem utilizar seus multirrotores de forma recreativa e não recreativa, e tem como objetivo o desenvolvimento dos pilotos remotos através da interação entre os associados, na criação e aperfeiçoamento de cursos de pilotagem, na promoção de eventos e no acompanhamento da regulamentação junto às autoridades brasileiras.

Em razão da importância do tema, conto com os nobres colegas para aprovamos o presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 20 de junho de 2018.

Deputado **OTAVIO LEITE**

PSDB/RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 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 I INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (arts. 14, 204 e 214).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o território nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (art. 12).

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
