



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 9.425, DE 2017** **(Do Senado Federal)**

PLS nº 167/2017

OFÍCIO nº 1.483/2017 (SF)

Disciplina o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados (Vants) por órgãos de segurança pública.

DESPACHO:

À COMISSÃO DE ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 16, DE 2015. APENSE-SE A ESTE O PL-16/2015. POR OPORTUNO, DETERMINO A RETIFICAÇÃO DO ATO DE CONSTITUIÇÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PL 16/2015, PARA QUE ELA SEJA CONSTITUÍDA PARA APRECIAR O PL 9.425/2017.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 16/15, 1233/15, 2200/15, 2845/15, 2969/15, 5166/16, 7529/17, 8318/17, 8751/17, 8884/17, 10253/18, 10472/18, 806/19 e 5806/19

(*) Atualizado em 27/11/19, para inclusão de apensados (14)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados (Vants) por órgãos de segurança pública.

Art. 2º Os órgãos de segurança pública deverão priorizar o emprego de Vants capazes de armazenar e transmitir imagens nas atividades de investigação e de policiamento ostensivo, respeitada a vida, a integridade física, a intimidade, a privacidade e a imagem das pessoas.

§ 1º É assegurada a imediata prestação de assistência e socorro médico aos feridos e a comunicação do ocorrido à família ou a pessoa por eles indicada, quando houver violação da vida ou integridade física das pessoas, bem como o direito a indenização por dano material ou moral, quando houver violação da intimidade, privacidade e imagem das pessoas.

§ 2º É vedado o emprego de Vants dotados de armamento ou totalmente autônomos.

Art. 3º Os cursos de formação e capacitação dos agentes de segurança pública deverão incluir conteúdo programático que os habilite a operar Vants.

Art. 4º Os Estados que dotarem os órgãos de segurança pública de Vants estabelecerão a quantidade e a qualidade adequadas ao cumprimento de suas missões.

Art. 5º O disposto nesta Lei deverá ser regulamentado pela autoridade de telecomunicações, pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 19 de dezembro de 2017.

Senador Eunício Oliveira
Presidente do Senado Federal

PROJETO DE LEI N.º 16, DE 2015

(Do Sr. Otavio Leite)

Estabelece regras sobre o licenciamento e operação de veículos aéreos não tripulados (VANT"s) e aeronaves remotamente pilotadas (ARP"s), bem como os aparelhos intitulados "DRONES", e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-9425/2017

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei estabelece regras e procedimentos sobre veículos aéreos não tripulados (VANT's) e aeronaves remotamente pilotadas (ARP's)

Art. 2º - O licenciamento de VANT's e ARP's, bem como a autorização de voo,

será exclusivo do Ministério da Defesa e seu Comando da Aeronáutica, através do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), e deverá considerar:

- I. A finalidade de uso incorporada à Estratégia Nacional de Defesa (END), em especial na vigilância e monitoramento das fronteiras;
- II. O respeito à inviolabilidade do direito à privacidade dos cidadãos e de propriedade, inclusive quanto à captura de imagens, quando de cunho familiar;
- III. A pesquisa e o desenvolvimento científico desde que chancelados por órgão acadêmico nacional e/ou apoiado pelo Ministério da Ciência e Tecnologia e Inovação (MCTI).
- IV. A finalidade de uso para operações de segurança pública, desde que não se coloque em risco a população.
- V. Aferição prévia da aptidão do profissional habilitado para pilotar VANT's e ARP's, cujos voos foram autorizados.

Art. 3º - Considera-se veículo aéreo não tripulado (VANT) e aeronave remotamente pilotada (ARP) o veículo aéreo projetado para operar sem piloto a bordo, que possua uma carga útil embarcada e que não seja utilizado para fins meramente recreativos.

Parágrafo único - Compreende-se na definição do caput todos os aviões, helicópteros e dirigíveis controláveis nos três eixos, excluindo-se balões tradicionais e aeromodelos.

Art. 4º - O uso de veículo aéreo não tripulado (VANT) e de aeronave remotamente pilotada (ARP) é privativo das Forças Armadas, dos órgãos de segurança pública e de inteligência, e de outros órgãos ou entidades públicas de pesquisa, admitindo-se excepcionalidade, desde que atendidos os pressupostos do art. 2º desta Lei.

Art. 5º - É admitido o uso de veículo aéreo não tripulado, mediante autorização do Comando da Aeronáutica, nas atividades cartográficas, meteorológicas, de vigilância patrimonial, de prospecção mineral e em outras atividades econômicas de interesse público, tais como monitoramento ambiental de plantações, monitoramento de linhas de gás e de transmissão, e monitoramento de trânsito.

Art. 6º - Será pressuposto para licença de voo a definição explícita do local da estação remota de pilotagem.

Art. 7º - O Comando da Aeronáutica poderá negar autorização ou determinar a suspensão de atividade ou pesquisa em andamento com utilização de veículo aéreo não tripulado e/ou aeronave remotamente pilotada, cuja ação possa ensejar vulnerabilidade à soberania nacional e à livre concorrência ou que afete, indevidamente, a privacidade das pessoas.

Parágrafo único - A inobservância do disposto no caput constituir-se-á crime, impondo-se ao responsável aplicação de pena de 1 a 5 anos de reclusão.

Art. 8º - O licenciamento fraudulento e autorização para o uso em

desconformidade com os preceitos desta Lei importará ao agente público a expulsão de sua respectiva corporação, independente das consequências penais.

Art. 9º - A autoridade aeronáutica poderá deter a aeronave por tempo indeterminado sempre que julgar apropriado fazê-lo, em face de ofensa dos preceitos desta Lei.

Art. 10º - Estará sujeito a destruição sumária o veículo aéreo não tripulado (VANT) e/ou aeronave remotamente pilotada (ARP) utilizado para a prática de ilícito.

Art. 11º - O Comando da Aeronáutica, por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, poderá delegar à Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) faculdades e prerrogativas subsidiárias e complementares para fiel execução dos procedimentos instituídos nesta Lei.

Art. 12º - Fica incorporado aos preceitos instituídos nesta Lei os intitulados “*DRONES*”, devendo a autoridade pública oferecer a eles o mesmo tratamento quanto ao licenciamento, operação e fiscalização dos VANT’s e ARP’s.

Art. 13º - A comercialização dos intitulados VANT’s, ARP’s e “*DRONES*”, para fins de entretenimento e lazer, deverá obedecer as regras fixadas pelo Comando da Aeronáutica e Agência Nacional de Aviação Civil, respeitando os preceitos do art. 2º da presente lei, mediante instituição de termo de responsabilidade e cadastro do adquirente, bem como aferição da aptidão para manuseio de tais equipamentos.

Art. 14º - O Poder Executivo regulamentará esta Lei que entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O advento dos VANT’s, ARP’s e Drones constitui-se numa realidade que impõem uma imediata regulação por lei ordinária federal. O licenciamento, uso e fiscalização dessas aeronaves é hoje discutido pelas principais nações do mundo, mercê de suas implicações para segurança pública e soberania das nações.

O objetivo do Projeto é deixar claro, em face do exposto, que a disciplina dessa matéria deve ficar sob plena responsabilidade da autoridade pública militar brasileira: Ministério da Defesa, seu Comando da Aeronáutica, em especial o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DCEA.

É recente a tecnologia de utilização de veículos aéreos não tripulados (Vant), especialmente em nosso país, constando que a Polícia Federal pretende utilizá-los no combate ao crime. As Forças Armadas já os utilizam, especialmente no âmbito do Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam).

Uma das espécies mais conhecidas de Vant é o veículo aéreo remotamente pilotado (Varp), também chamado UAV (do inglês *unmanned aerial vehicle*) e mais conhecido como drone (zangão, em inglês). Essas aeronaves são controladas à distância, por meios eletrônicos e computacionais, sob a supervisão e governo humanos, ou sem a sua intervenção, por meio de controladores lógicos

programáveis.

Entretanto, o noticiário relata a utilização de tais veículos em operações bélicas do Oriente Médio, inclusive com incursões específicas, visando a executar os chamados “ataques cirúrgicos”.

Ademais, o Brasil está numa situação confortável em relação a potenciais ataques bélicos inimigos, já o avanço da criminalidade preocupa nesse aspecto. É de nosso conhecimento a enorme quantidade de drogas e armas que atravessam nossas fronteiras que, de tão extensas, há enorme dificuldade em monitorá-la. Dessa forma, é preciso coibir o uso indevido de Vants por segmentos delinquentes, sem reduzir a possibilidade de seu uso lícito, em atividades econômicas afins e pesquisas.

No Brasil, seu uso é regulado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA que expediu instrução intitulada “Veículos Aéreos Não Tripulados”, a AIC-N 21/10, concebida no âmbito dos Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS).

Não obstante, os normativos desses órgãos e entidades regularem aspectos específicos quanto à utilização dos Vant, especialmente no tocante às restrições de voo, o presente projeto visa estabelecer regras mínimas básicas que constituirão marco legal da atividade no país, inclusive para utilização em lazer e entretenimento.

Com a finalidade de conferir um instrumento de controle dessa atividade tão recente, mas que embute riscos incalculáveis se não for devidamente regulamentada, é que conclamamos os nobres pares a aprovar o presente projeto.

Sala da Comissão, em 2 de fevereiro de 2015.

Deputado OTAVIO LEITE
PSDB/RJ

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei regulamenta a operação e licenciamento das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs), drones ou multirotores, 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 nanoproduto.

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

PROJETO DE LEI N.º 2.200, DE 2015

(Do Sr. Takayama)

Regulamenta a utilização e as regras para autorização de licenciamento e operação de "DRONES", incluindo veículos aéreos não tripulados (VANT's) e aeronaves remotamente pilotadas (ARP's), e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-16/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei regulamenta a utilização dos "DRONES", também denominados veículos aéreos não tripulados (VANT's) e aeronaves remotamente pilotadas (ARP's)

Art. 2º - O Ministério da Defesa e seu Comando da Aeronáutica, por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) regulamentará o licenciamento para autorização de voo, "DRONES", também denominados veículos aéreos não tripulados (VANT's).

Art 3º Fica assegurado a inviolabilidade do direito à privacidade dos cidadãos e de propriedade, inclusive quanto à captura de imagens quando de cunho familiar, sendo vedada a utilização de "DRONES" ou multirottores, também denominados veículos aéreos não tripulados (VANT's) e aeronaves remotamente pilotadas (ARP's) para fins de monitoramento de atividades pessoais ou empresariais de qualquer espécie.

Parágrafo Único Os "DRONES", também denominados veículos aéreos não tripulados (VANT's) e aeronaves remotamente pilotadas (ARP's) poderão ser usado para monitoramento de atividades de pessoas físicas e ou jurídicas desde que devidamente autorizada pelo poder judiciário.

Art. 4º O poder público envidará esforços para promover a pesquisa e desenvolvimento científico que será coordenado pelo Ministério da Defesa em conjunto com o Ministério da Ciência e Tecnologia e Inovação.

Art. 5º As ARP's serão utilizadas por pessoa devidamente habilitada para pilotar, devendo os voos estarem devidamente autorizados.

Art. 6º - Fica permitido o uso de VANTs de forma comercial e ou particular, desde que a atividade a ser desempenhada não seja nociva à segurança, a saúde e a integridade física dos indivíduos, desde que devidamente licenciado e autorizado pelas autoridades competentes.

Art. 7º - Fica permitido o uso de VANT's, ARP's e "DRONES", para fins de entretenimento e lazer,devendo seguir as regras fixadas pelas autoridades competentes.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor decorridos 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os populares "DRONES", também denominados VANT's, ARP's nomenclatura da Força Aérea Brasileira são uma realidade da vida moderna.

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA que expediu instrução intitulada "Veículos Aéreos Não Tripulados", a AIC-N 21/10, concebida no âmbito dos Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS), no entanto, a finalidade e amplitude da aplicação desta tecnologia devem se discutida nesta Casa de leis, afim de que o debate seja aprofundado e que possamos desenhar como devemos aplicar esta recente tecnologia para fomentar o desenvolvimento em nosso país.

O Congresso Nacional deve se debruçar sobre este tema tão atual e relevante, já existe o uso de monitoramento de transito, de segurança, dentre outros, sendo o potencial grandioso no que tange a questão comercial.

O que se pretende com a presente proposição é debruçar sobre tema tão relevante, e principalmente permitir que as aeronaves de menor porte possam ser utilizadas em atividades econômicas e comerciais, sem, no entanto ferir o princípio basilar da dignidade humana, e o direito a intimidade.

Não obstante, os normativos desses órgãos e entidades regularem aspectos específicos quanto à utilização dos Vants, especialmente no tocante às restrições de voo, o presente projeto visa estabelecer regras mínimas básicas que constituirão marco legal da atividade no país, inclusive para utilização em lazer e entretenimento.

Ante o exposto, e em face da relevância do tema requeremos o apoio dos nobres pares para aprovar a presente proposição.

Sala da Comissão, em 01 de julho de 2015.

Deputado TAKAYAMA
PSC/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

BRASIL

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES
AV GENERAL JUSTO, 160 – 2º AND. - CASTELO 20021-130-RIO DE JANEIRO – RJ

AIC N 21/10
23 SEP 2010

TEL: (5521) 21016320

AFTN: SBRIJGYC

FAX: (21) 21016198

VEÍCULOS AÉREOS NÃO TRIPULADOS**1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES****1.1 FINALIDADE**

A presente Circular de Informações Aeronáuticas (AIC) tem por finalidade apresentar as informações necessárias para o uso de veículos aéreos não tripulados no espaço aéreo brasileiro.

1.2 ÂMBITO

As informações constantes nesta AIC aplicam-se a todos aqueles que, no decorrer de suas atividades, pretendam ocupar o espaço aéreo brasileiro com voos de veículos aéreos não tripulados, bem como aos órgãos componentes do SISCEAB.

2 ABREVIATURAS E CONCEITUAÇÕES**2.1 ABREVIATURAS**

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANATEL	Agência Nacional de Telecomunicações
ARP	Aeronave remotamente pilotada
CAG	Circulação Aérea Geral
CINDACTA	Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
COM	Circulação Operacional Militar
COMDABRA	Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
ERP	Estação Remota de Pilotagem
IFR	Regras de Voo por Instrumentos
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
SDOP	Subdepartamento de Operações do DECEA
SISVANT	Sistema de Veículo Aéreo Não Tripulado
SRPV-SP	Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo
UASSG	Grupo de Estudos da OACI sobre Veículos Aéreos não Tripulados
VANT	Veículo Aéreo não Tripulado
VFR	Regras de Voo Visual

2.2 CONCEITUAÇÕES

Deve ser ressaltado que a terminologia usada para descrever a operação de sistemas aéreos não tripulados, bem como o pessoal e os equipamentos envolvidos, encontra-se em constante evolução e cada mudança deverá ser objeto de discussão em âmbito internacional e posterior

concordância dos Estados signatários da OACI.

2.2.1 AERONAVE AUTÔNOMA

VANT que, uma vez programado, não permite intervenção externa durante a realização do voo. É uma subcategoria de VANT.

2.2.2 AERONAVE DE ACOMPANHAMENTO

Aeronave tripulada que, através de voo próximo, realiza o acompanhamento da ARP, com a finalidade de garantir a separação da mesma com relação aos obstáculos e outras aeronaves. A tripulação mínima exigida é de um piloto e um observador de ARP.

2.2.3 AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA (ARP)

Aeronave em que o piloto não está a bordo. É uma subcategoria de VANT.

2.2.4 ALCANCE VISUAL

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

2.2.5 ÁREA PERIGOSA

Espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para o voo de aeronaves.

2.2.6 ÁREA PROIBIDA

Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido.

2.2.7 ÁREA RESTRITA

Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é restringido conforme certas condições definidas.

2.2.8 CARGA ÚTIL

São todos os equipamentos a bordo de um VANT que não são necessários para o voo e nem para o seu controle. O seu transporte visa, exclusivamente, o cumprimento de uma missão específica.

2.2.9 DETECTAR E EVITAR

Capacidade da aeronave de ver, perceber ou detectar tráfegos conflitantes e outros riscos e de tomar as ações adequadas de acordo com as regras apropriadas.

2.2.10 EQUIPE DE SISVANT

São todos os membros de uma equipe com atribuições essenciais à operação de um VANT.

2.2.11 ESTAÇÃO REMOTA DE PILOTAGEM (ERP)

Estação na qual o piloto remoto pilota uma ARP.

2.2.12 LINK DE COMANDO E CONTROLE

Link entre a ARP e a ERP, com a finalidade de controlar o voo do VANT.

2.2.13 OBSERVADOR DE ARP

Membro da equipe de um SISVANT que, através da observação visual de uma ARP, auxilia o piloto remoto na condução segura do voo.

2.2.14 OPERAÇÃO AUTÔNOMA

Operação de um VANT, durante a qual não há intervenção externa na realização do voo.

2.2.15 OPERADOR

É a pessoa, órgão ou empresa dedicada à operação de aeronaves.

2.2.16 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.

2.2.17 ÓRGÃO REGIONAL

São órgãos que desenvolvem atividades na Circulação Aérea Geral (CAG) e na Circulação Operacional Militar (COM), coordenando ações de gerenciamento e controle do espaço aéreo e de navegação aérea nas suas áreas de jurisdição.

São Órgãos Regionais do DECEA: os CINDACTA e o SRPVSP.

2.2.18 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.

2.2.19 PILOTO EM COMANDO

É o piloto designado pelo operador, sendo o responsável pela operação.

2.2.20 PILOTO REMOTO

É a pessoa que manipula os controles de voo de uma ARP.

2.2.21 SISVANT

Aeronave e componentes associados destinados à operação sem piloto a bordo.

2.2.22. VANT

É um veículo aéreo projetado para operar sem piloto a bordo, que possua uma carga útil embarcada e que não seja utilizado para fins meramente recreativos. Nesta definição incluem-se todos os aviões, helicópteros e dirigíveis controláveis nos três eixos, excluindo-se, portanto, os balões tradicionais e aeromodelos.

3 DISPOSIÇÕES GERAIS

- 3.1** A proliferação de SISVANT ao redor do mundo, com suas características únicas de operação, vem provocando o desenvolvimento de diversos procedimentos e legislações a respeito. Através do Grupo de Estudos sobre Veículos Aéreos Não Tripulados da OACI-UASSG, o DECEA participa ativamente desse processo com o intuito de manter-se atualizado e de defender os interesses do Estado.
- 3.2** O VANT é, reconhecidamente, uma categoria de aeronave e, como tal, tem que ser pilotado. O controle desse tipo de aeronave pode ser exercido diretamente por um piloto localizado em uma estação remota de pilotagem-ERP (aeronave remotamente pilotada) ou indiretamente através de programação (aeronave autônoma). Tendo em vista as restrições tecnológicas ainda existentes, bem como a maior facilidade de adaptação às regras em vigor, preliminarmente, apenas as ARP terão acesso ao espaço aéreo brasileiro.
- 3.3** As operações de uma ARP, quanto ao seu perfil, são divididas em dois tipos:
- a) operação na linha de visada - operação VFR em que o piloto ou o observador mantém o contato visual direto com a ARP, com vistas a manter as separações previstas, bem como prevenir colisões; e
 - b) operação além da linha de visada - operação VFR ou IFR onde não há a necessidade de manter contato visual com a ARP.
- 3.4** As operações de uma ARP, quanto à sua natureza, são divididas em dois tipos:
- a) operação ostensiva - de caráter geral, realizada na CAG, sob coordenação do Órgão Regional e do DECEA; e
 - b) operação sigilosa - de caráter reservado, realizada na COM, sob coordenação do Órgão Regional e do COMDABRA.
- 3.5** Todo voo de ARP que envolver contato rádio com Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo, deverá, em sua chamada inicial, utilizar a expressão “VANT...”. Tal procedimento tem por finalidade elevar a consciência situacional dos envolvidos na operação, sem demandar qualquer tipo de tratamento especial por parte do Órgão de Controle de Tráfego Aéreo.
- 3.6** Tendo em vista as limitações impostas pela ausência do piloto a bordo e a atual impossibilidade de uma ARP cumprir com diversos requisitos previstos nas legislações aeronáuticas em vigor, em especial com relação à sua capacidade de detectar e evitar, os voos serão sempre realizados em espaços aéreos condicionados.
- 3.7** Com a finalidade de proporcionar um acesso ordenado e seguro dos VANT ao Espaço Aéreo Brasileiro, levando-se em conta a ausência de publicações da OACI a respeito, as solicitações para voos de VANT serão analisadas caso a caso, em função das particularidades do pedido e levando-se em conta todos os aspectos concernentes à segurança dos usuários do SISCEAB, entre eles:
- a) a operação de qualquer tipo de VANT não deverá aumentar o risco para pessoas e propriedades (no ar ou no solo);
 - b) a garantia de manter, pelo menos, o mesmo padrão de segurança exigido para as aeronaves tripuladas;
 - c) a proibição do voo sobre cidades, povoados, lugares habitados ou sobre grupo de pessoas ao ar livre;
 - d) os VANT deverão se adequar às regras e sistemas existentes, e não receberão nenhum tratamento especial por parte dos Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo;
 - e) o voo somente poderá ocorrer em espaço aéreo segregado, definido por NOTAM, ficando proibida a operação em espaço aéreo compartilhado com aeronaves tripuladas; e
 - f) quando for utilizado aeródromo compartilhado para a operação do VANT, as operações devem ser paralisadas a partir do início do táxi ou procedimento equivalente até o abandono do circuito de tráfego, na sua saída, e da entrada no circuito de tráfego até o estacionamento total, na sua chegada.

4 AUTORIZAÇÃO PARA VOO

- 4.1** As solicitações para os voos de VANT, no espaço aéreo brasileiro, deverão ser encaminhadas aos órgãos regionais do DECEA (CINDACTA I, CINDACTA II, CINDACTA III,

CINDACTA IV e SRPV-SP), responsáveis pelo espaço aéreo onde irão ocorrer os voos, com uma antecedência mínima de 15 (quinze) dias. Tais solicitações deverão conter o maior número de informações de interesse do controle do espaço aéreo, como:

- a) características físicas da aeronave (medidas, peso, asa fixa/rotativa, número de motores, etc.) e da ERP;
- b) características operacionais da aeronave (velocidade, teto, autonomia, modo de decolagem/lançamento e de pouso/recuperação, etc.);
- c) capacidade de comunicação com os Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo, se aplicável;
- d) características da operação pretendida (localização exata dos voos, incluindo rotas, altura/altitude, data/horário e duração);
- e) localização da ERP;
- f) informações sobre a carga útil, se aplicável;
- g) procedimentos a serem adotados no caso de perda de link;
- h) capacidade de navegação e de detectar e evitar da ARP;
- i) número de telefone, fac-símile ou email, para contato; e
- j) quaisquer outras informações e observações julgadas necessárias.

4.2 O órgão regional é o responsável por emitir as autorizações para voos de VANT na CAG (ostensivos).

4.3 O órgão regional deverá elaborar, num prazo de cinco dias úteis, um parecer abordando, pelo menos, os seguintes aspectos:

- a) o impacto que a operação terá sobre o fluxo do tráfego aéreo;
- b) a localização exata da área pretendida, com relação às Áreas Terminais, circuitos de tráfego, rotas ATS, SID e IAC;
- c) informação com relação à concentração de pessoas e propriedades na área do voo;
- d) informação quanto à característica civil, policial ou militar da operação;
- e) restrições e modificações com relação à solicitação inicial, se houver; e
- f) quaisquer outras informações e observações julgadas necessárias.

NOTA: Caso seja necessário algum ajuste para a aprovação da solicitação, o órgão regional deverá entrar em contato com o usuário para verificar a viabilidade de mudanças que possibilitem o atendimento do previsto nesta AIC e a consequente autorização do voo.

4.4 Tal parecer deverá ser arquivado e poderá ser solicitado pelo DECEA sempre que necessário.

4.5 Em autorizando o voo, o órgão regional deverá tomar as providências necessárias à sua realização e comunicar ao usuário e ao DECEA (SDOP), via fac-símile, a sua decisão, especificando todas as condições que deverão ser atendidas para a operação.

4.6 Caso o órgão regional avalie que a solicitação de voo não atende ao previsto nesta AIC, deverá comunicar ao DECEA (SDOP), via fac-símile, sobre a referida decisão, informando o motivo da proibição. O SDOP analisará o parecer do órgão regional e decidirá sobre a realização ou não do voo, informando o mesmo num prazo de cinco dias úteis. Neste caso, o órgão regional deverá manter o usuário informado do andamento do processo.

4.7 A autorização, de acordo com a solicitação do usuário e a análise do órgão regional, poderá abranger um período de até seis meses.

4.8 No caso de utilização de VANT por organizações militares e órgãos públicos de segurança, como Polícias e Receita Federal, as restrições descritas no item 3.7 poderão ser reavaliadas pelo órgão regional e, subsequentemente, pelo DECEA, considerando as peculiaridades da missão requerida.

5 GENERALIDADES

5.1 As autorizações e orientações emitidas pelo DECEA aplicam-se somente ao uso do espaço aéreo.

5.2 Autorizações relativas à aeronavegabilidade/licença de pessoal e uso de frequências para controle da ARP deverão atender às legislações dos órgãos competentes, respectivamente ANAC e ANATEL.

5.3 As orientações contidas nesta AIC aplicam-se aos voos realizados na CAG. As solicitações para voo na COM (operações de caráter sigiloso) deverão obedecer à legislação específica.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 Esta AIC foi aprovada pelo Boletim Interno do DECEA, nº 146, de 04 AUG 2010.

6.2 Esta AIC cancela a AIC N29/09, de 19 de novembro de 2009, na data da sua publicação.

6.3 Os casos não previstos nesta Circular serão resolvidos pelo Exmo. Sr. Diretor-Geral do

PROJETO DE LEI N.º 2.845, DE 2015

(Do Sr. Mainha)

Dispõe sobre o licenciamento e operação de veículos aéreos não tripulados (VANT's) e aeronaves remotamente pilotadas (ARP's), bem como os aparelhos intitulados "DRONES", de emprego militar ou comercial, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-16/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Esta lei torna obrigatório o licenciamento e operação de veículos aéreos não tripulados (VANT's) e aeronaves remotamente pilotadas (ARP's), bem como os aparelhos intitulados "DRONES", de emprego militar ou comercial.

Art. 2º Para os fins do previsto nesta Lei, considera-se VANT's, ARP's e "DRONES", qualquer aeronave militar ou comercial de asa fixa ou rotativa, que não for tripulada por seres humanos.

Art. 3º É obrigatório o licenciamento e operação dos veículos aéreos não tripulados (VANT's) e aeronaves remotamente pilotadas (ARP's), bem como os aparelhos intitulados "DRONES", de emprego militar ou comercial, na forma do regulamento desta Lei e do Poder Executivo.

Art. 4º Caberá à União, por intermédio da ANAC, regulamentar e fiscalizar as atividades exercidas por meio das VANT's, ARP's e "DRONES", respeitadas as seguintes diretrizes:

- I – O respeito à inviolabilidade do direito à privacidade de pessoas e de propriedade;
- II – O respeito à pesquisa e o desenvolvimento científico, de empresas privadas, sem a necessidade de autorização de órgãos estatais, salvo para projeto bélico, armamentista;
- III – Curso de aptidão profissional, por empresa privada ou pública, para habilitar a pilotar VANT's, ARP's e "DROMES";
- IV – Idade mínima de 18 anos;
- V – Respeito às normas de segurança estabelecida pela ANAC para o levantamento de voo, respeitando a concentração nos equipamentos referente a peso, velocidade e altura máxima por quilômetro por hora.
- VI – A viabilização de indústria estrangeira para o financiamento de projetos de VANT's, ARP's e "DROMES", e/ou a instalação de empresas para a produção e pesquisa desses equipamentos.

Art. 5º Após a sanção desta Lei, fica estipulado o prazo de 6 (seis) meses para a regulamentação do artigo anterior.

Art. 6º A União responderá objetivamente pelos danos causados

a terceiros durante a operação dos VANT's, ARP's e "DROMES" de sua responsabilidade, exceto na hipótese de culpa exclusiva da vítima.

Art. 7º Esta Lei que entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os "DRONES" entraram em uma nova era, merecendo assim, por parte deste Parlamento, de regulamentação ou, no mínimo, de diretrizes básicas para que sejam feitos regramentos de uso e produção.

O ex-Deputado Federal e ex-Governador de Minas Gerais, Newton Cardoso, foi o pioneiro na sugestão de uma lei que pudesse acompanhar essa evolução tecnológica, que está entrando em uma fase de expansão com grandiosas consequências para o Brasil e áreas internacionais, conforme consta no Projeto de Lei, nº 5.563/2013, apresentado em 13 de maio de 2013.

Infelizmente arquivado em respeito às regras regimentais desta Casa.

Entendendo a necessidade de tal regulamentação, os deputados Otávio Leite PSDB/RJ e Takayama PSC/PR apresentaram projetos de lei 16/2015 e 2.200/2015, respectivamente.

Assim, a fim de dar continuidade a essa regulamentação aprimorar as ideias apresentadas, proponho esta proposta ATUALIZADA como forma de contribuir para uma legislação que possa alcançar o uso correto dessa tecnologia que visa trazer benefícios e redução de custo para a sociedade, bem como para a segurança de nossas fronteiras e um novo marca para a era comercial.

Devemos seguir o caminho que outros países estão seguindo, como exemplo os Estados Unidos da América, que não visam impedir ou dificultar que empresas possam participar do desenvolvimento científico ou comercial dessa poderosa ferramenta, que, com o devido proveito, tende a contribuir para a redução de custos em área de segurança pública; área rural e treinamento de pessoas capacitadas a utilizar os "DRONES".

Para isso, é necessária a regulamentação de uma norma que possa dar diretrizes aos órgãos do governo, sem limitar ou dificultar o desenvolvimento dessas máquinas, com a finalidade de facilitar o desenvolvimento tecnológico da indústria nacional ou internacional, assim como foi feito na área de informática.

Com isso, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei, a fim de aperfeiçoar o nosso ordenamento jurídico e contribuir para o desenvolvimento tecnológico. Conto ainda com a sensibilidade do nobre relator, para que sua análise possa alcançar a aprovação da matéria, não tendo por minha parte nenhuma objeção quanto ao aprimoramento desta proposição por meio de emenda ou substitutivo que se julgar necessário.

Sala das Sessões, em 01 de setembro de 2015.

Deputado MAINHA

PROJETO DE LEI N.º 2.969, DE 2015

(Do Sr. Newton Cardoso Jr)

Dispõe sobre o registro de veículos aéreos não tripulados de emprego militar.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2845/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Esta lei torna obrigatório o registro de veículos aéreos não tripulados (VANT) de emprego militar.

Art. 2º É obrigatório o registro dos veículos aéreos não tripulados de emprego militar e das operações em que houver utilização dessas aeronaves, na forma do regulamento desta Lei.

Parágrafo único. Para os fins do previsto nesta Lei, considera-se VANT qualquer aeronave militar, de asa fixa ou rotativa, que não for tripulada por seres humanos.

Art. 3º A União responderá objetivamente pelos danos causados a terceiros durante a operação dos VANT, exceto na hipótese de culpa exclusiva da vítima.

Art. 4.º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O emprego de veículos aéreos não tripulados faz parte da história recente de nosso País. Ainda não se tem notícia de incidentes envolvendo esse tipo de aeronave, mas é um cenário bastante plausível e até mesmo provável que, em futuro próximo, uma falha mecânica ou mesmo de operação desses veículos possa causar danos a terceiros. Nossa proposta vem, então, ao encontro da necessidade de tornar obrigatório o registro de todos os VANT e também das operações nas quais se realize o seu emprego. Além disso, acrescentamos uma disposição sobre a responsabilidade objetiva da União acerca dos danos causados por tais aeronaves. Na certeza de que a nossa proposição se constitui em aperfeiçoamento oportuno e conveniente para o ordenamento jurídico federal, esperamos poder contar com o valioso apoio dos nobres Pares em favor de sua aprovação nesta Casa.

Sala das Sessões, em 10 de setembro de 2015.

Deputado NEWTON CARDOSO JR

PROJETO DE LEI N.º 5.166, DE 2016

(Do Sr. Paulo Azi)

Institui a utilização de VANTs na agricultura de precisão, e dá outras providências

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-16/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica autorizado o Poder Executivo a regulamentar o uso de Veículos Aéreos Não Tripulados – VANTs na agricultura de precisão, no combate do controle de pragas e no gerenciamento de rotinas agrícolas em geral.

§1º. A utilização do VANT necessitará de Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE, conforme as seções 21.191 e 21.193 do Regulamento Nacional de Aviação Civil nº 21 – RNAC21.

§2º. A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC deve analisar e certificar as características técnicas do equipamento que se pretende utilizar de modo a observar:

- 1 - Autonomia de voo;
- 2 - Interferência na frequência de comunicação com a aeronave;
- 3 - Alcance e potencia de sinal de comunicação com a aeronave;
- 4 - Performance da aeronave;
- 5 - Carga útil a ser transportada;
- 6 - Condições meteorológicas e de vento;
- 7 - Área a ser sobrevoada.

§ 3º O disposto no caput não se aplica:

I - Aos balões livres tradicionais e, tampouco, aos balões usados em pesquisas e estudos atmosféricos;

II - Aos foguetes; e,

III - Às pandorgas, pipas, papagaios e similares.

Art. 2º. A classificação dos VANTs para uso agrícola, condições de licenciamento, registro, credenciamento, homologação, qualificação e habilitação necessárias para o cumprimento da presente Lei, serão regulamentadas pela Agência

Nacional de Aviação Civil – ANAC e, no que couber, ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Art. 3º esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Embora a aplicação dos **Veículos Aéreos Não Tripulados (VANTs)**, os famosos **Drones**, seja diversificada – tanto na área de entretenimento como na utilização em filmagens e para fazer entregas, passando por usos relacionados à pesquisas, o mais relevante para a economia e desenvolvimento econômico é seu uso aplicado ao levantamento e mapeamento georeferenciado junto à agricultura de precisão.

Nesse sentido, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) da Aeronáutica deve ser instado a se posicionar a como utilizar esse equipamento para uso econômico na agroindústria.

No Brasil, os drones são classificados e regulamentados conforme o propósito de uso. Se for para lazer, esporte, hobby ou competição, o equipamento é visto como um aeromodelo. Pode ser tanto um mini helicóptero, uma réplica de um jato ou até mesmo um helicóptero de várias hélices – os mais comuns são os quadricópteros.

Contudo, se o uso do mesmo drone for para outras finalidades (pesquisa, levantamentos, comércio ou serviços), o aparelho passa a ser entendido como um veículo aéreo não tripulado (VANT) desde que possua uma carga útil embarcada (exemplo: câmera) não necessária para o equipamento voar.

Da mesma forma que as demais aeronaves de aeromodelismo, não há impedimento para a compra, limitação de potência e tamanho do drone.

Mas há regras da Aeronáutica para o uso de aeromodelos, se forem utilizados para uso econômico. Portanto, se o drone não for usado para recreação, ele é um VANT (Veículo Aéreo Não Tripulado) e, uma vez que é controlado remotamente durante o voo, passa a ser denominado ARP (Aeronave Remotamente Pilotada).

Com isso, os VANTs poderão ser utilizados em pesquisa como, por exemplo, no mapeamento de terreno e em pesquisa das condições atmosféricas. Nestes casos, existe uma autorização própria: o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE).

Além disso, desde o início deste ano, uma diretriz do Banco Central exige que os bancos devem usar imagens de satélite ou veículos aéreos não tripulados, como os VANTs, para fiscalizar as operações de crédito do Programa de Garantia da Atividade Agropecuária (Proagro). O Conselho Monetário Nacional (CMN) autorizou a fiscalização por sensoriamento remoto.

Até agora, os bancos faziam visitas físicas, por amostragem, para avaliar se os mutuários do Proagro estavam aplicando corretamente o dinheiro do empréstimo. Pela nova regulação, os bancos começarão a usar as tecnologias à distância para monitorar empréstimos superiores a R\$ 300 mil. A partir de julho, a

fiscalização por sensoriamento remoto será obrigatória também para operações de crédito acima de R\$ 40 mil.

Ou seja, está mais do que na hora de se regulamentar o uso dos VANTS na agricultura de precisão.

Assim, confiante no apoio dos meus ilustres pares a esta iniciativa legislativa que ora submeto, peço o apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 2016.

Deputado PAULO AZI

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC nº 21 EMENDA nº 00

Título:

CERTIFICAÇÃO DE PRODUTO AERONÁUTICO.

Aprovação:

Resolução ANAC nº xx, de xx de xxxxxxxx de 2009 Origem: SAR

SUMÁRIO

SUBPARTE A – GERAL

- 21.1 Aplicabilidade
- 21.2 Falsificação
- 21.3 Comunicação de falhas, mau funcionamento e defeitos
- 21.4 Requisitos de operação prolongada (ETOPS) para comunicação de
ocorrências
- 21.5 Manual de voo de aviões e aeronaves de asas rotativas
- 21.6 Fabricação de aeronaves, motores de aeronave ou hélices novos
- 21.7 Aeronavegabilidade continuada e melhorias da segurança

SUBPARTE B – CERTIFICADOS DE TIPO

- 21.11 Aplicabilidade
- 21.13 Qualificação
- 21.15 Requerimento para certificado de tipo
- 21.16 Condições especiais
- 21.17 Determinação dos requisitos aplicáveis
- 21.19 Modificações que requerem um novo certificado de tipo
- 21.21 Emissão de certificado de tipo: aeronaves categoria normal, utilidade,
acrobática, transporte regional, transporte; balão livre tripulado; classes especiais de aeronaves;
motores e hélices
- 21.23 Reservado
- 21.24 Emissão de certificado de tipo: aeronaves categoria primária

- 21.25 Emissão de certificado de tipo: aeronave categoria restrita
- 21.27 Emissão de certificado de tipo: conversão de aeronaves militares para emprego civil
- 21.29 Emissão de certificado de tipo: produtos importados
- 21.31 Projeto de tipo
- 21.33 Inspeções e ensaios
- 21.35 Ensaios em voo
- 21.37 Piloto de ensaios em voo
- 21.39 Calibração da instrumentação de ensaios em voo e os respectivos relatórios
- 21.41 Certificado de tipo
- 21.41-I Informações em língua portuguesa
- 21.43 Localização das instalações para fabricação
- 21.45 Prerrogativas
- 21.47 Transferência
- 21.49 Disponibilidade e guarda de registros
- 21.50 Instruções para aeronavegabilidade continuada e manuais de manutenção do fabricante contendo seções de limitações de aeronavegabilidade
- 21.51 Validade
- 21.53 Declaração de conformidade
- 21.55 Apresentação do acordo de licenciamento

SUBPARTE C - CERTIFICADO DE TIPO PROVISÓRIO

- 21.71 Aplicabilidade
- 21.73 Qualificação
- 21.75 Requerimento
- 21.77 Validade
- 21.79 Transferência
- 21.81 Requisitos para emissão de certificado de tipo provisório Classe I e de suas emendas
- 21.83 Requisitos para emissão de certificado de tipo provisório Classe II e de suas emendas
- 21.85 Emendas provisórias a um certificado de tipo

SUBPARTE D – MODIFICAÇÕES AOS CERTIFICADOS DE TIPO

- 21.91 Aplicabilidade
- 21.93 Classificação de modificações ao projeto de tipo
- 21.95 Aprovação de pequena modificação no projeto de tipo
- 21.97 Aprovação de grandes modificações no projeto de tipo
- 21.99 Modificações de projeto obrigatórias
- 21.101 Determinação dos requisitos aplicáveis

SUBPARTE E - CERTIFICADO SUPLEMENTAR DE TIPO

- 21.111 Aplicabilidade
- 21.113 Requerimento de certificado suplementar de tipo
- 21.115 Determinação de requisitos aplicáveis
- 21.117 Emissão de certificado suplementar de tipo
- 21.119 Prerrogativas
- 21.120 Apresentação do acordo de licenciamento

SUBPARTE F – PRODUÇÃO SOMENTE COM CERTIFICADO DE TIPO

- 21.121 Aplicabilidade
- 21.123 Produção somente com certificado de tipo
- 21.125 Sistema de inspeção de produção: comissão de revisão de materiais
- 21.127 Ensaios: aeronaves
- 21.128 Ensaios: motores
- 21.129 Ensaios: hélices
- 21.130 Declaração de conformidade

SUBPARTE G - CERTIFICADO DE EMPRESA FABRICANTE

- 21.131 Aplicabilidade
- 21.133 Qualificação
- 21.135 Requisitos para emissão
- 21.137 Localização das instalações de fabricação
- 21.139 Controle da qualidade
- 21.143 Requisitos para o controle da qualidade. Fabricante principal
- 21.145 Reservado
- 21.147 Modificações no sistema de controle da qualidade
- 21.149 Produtos múltiplos
- 21.151 Registro de limitações de produção
- 21.153 Emendas ao certificado de empresa fabricante
- 21.155 Transferência
- 21.157 Inspeções e ensaios
- 21.159 Validade
- 21.161 Exposição do certificado
- 21.163 Prerrogativas
- 21.165 Responsabilidades do detentor do certificado de empresa fabricante

SUBPARTE H – CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE

- 21.171 Aplicabilidade
- 21.173 Qualificação
- 21.175 Classificação dos certificados de aeronavegabilidade
- 21.177 Emendas ou modificações aos certificados
- 21.179 Transferência
- 21.181 Validade
- 21.182 Placa de identificação
- 21.183 Emissão inicial de certificado de aeronavegabilidade padrão para aeronaves categorias normal, utilidade, acrobática, transporte regional ou transporte e para balões livres tripulados, planadores, motoplanadores, aviões muito leves e aeronaves de classe especial
- 21.184 Emissão inicial de certificado de aeronavegabilidade especial para aeronaves categoria primária
- 21.185 Emissão inicial de certificado de aeronavegabilidade categoria restrita
- 21.187 Emissão de certificado de aeronavegabilidade múltiplo
- 21.189 Reservado
- 21.190 Emissão de certificado de aeronavegabilidade especial para aeronaves categoria leve esportiva
- 21.191 Certificados de autorização de voo experimental
- 21.193 Certificado de autorização de voo experimental. Generalidades.
- 21.195 Certificado de autorização de voo experimental. Aeronave a ser usada em

pesquisa de mercado, demonstrações para venda e treinamento de tripulação do comprador

- 21.197 Autorização especial de voo
- 21.199 Concessão de autorizações especiais de voo

SUBPARTE I – CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PROVISÓRIO

- 21.211 Aplicabilidade
- 21.213 Qualificação
- 21.215 Requerimento
- 21.217 Validade
- 21.219 Transferência
- 21.221 Certificado de aeronavegabilidade provisório Classe I
- 21.223 Certificado de aeronavegabilidade provisório Classe II
- 21.225 Certificado de aeronavegabilidade provisório emitido com base em

emenda provisória ao certificado de tipo

SUBPARTE J – RESERVADA

SUBPARTE K – APROVAÇÃO DE PEÇAS DISPOSITIVOS E RESPECTIVOS MATERIAIS E PROCESSOS UTILIZADOS EM SUA FABRICAÇÃO

- 21.301 Aplicabilidade
- 21.303 Peças para modificação ou reposição
- 21.305 Aprovação de peças dispositivos e respectivos materiais e processos

utilizados em sua fabricação

SUBPARTE L - APROVAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO

- 21.321 Aplicabilidade
- 21.323 Qualificação
- 21.325 Aprovação de aeronavegabilidade para exportação
- 21.327 Requerimento
- 21.329 Emissão de certificado de aeronavegabilidade para exportação de produtos Classe I
- 21.331 Emissão de certificado de liberação autorizada para produtos Classe II
- 21.333 Emissão de certificado de liberação autorizada para produtos Classe III
- 21.335 Responsabilidade dos exportadores
- 21.337 Execução de inspeções e revisões gerais
- 21.339 Aprovação de aeronavegabilidade para exportação especial de aeronaves

SUBPARTE M – RESERVADA

SUBPARTE N – APROVAÇÃO PARA IMPORTAÇÃO DE MOTORES, HÉLICES, MATERIAIS, PEÇAS E DISPOSITIVOS AERONÁUTICOS

- 21.500 Aprovação para importação de motores e hélices
- 21.502 Aprovação para importação de materiais, peças e dispositivos

SUBPARTE O – APROVAÇÃO DE PRODUTOS CONFORME UMA ORDEM TÉCNICA PADRÃO

- 21.601 Aplicabilidade
- 21.603 Marcação OTP e prerrogativas
- 21.605 Requerimento e emissão
- 21.607 Regras aplicáveis aos detentores

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.529, DE 2017

(Do Sr. Francisco Floriano)

"Regula as atividades de veículos aéreos não tripulados - VANT ou aeronaves remotamente pilotadas - ARP, comumente chamados DRONES".

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-16/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei regula as atividades de veículos aéreos não tripulados – VANT ou aeronaves remotamente pilotadas – ARP, comumente chamados DRONES.

Disposições gerais

“Art. 1º. As operações de veículos aéreos não tripulados (VANT) ou de aeronaves remotamente pilotadas (ARP), independentemente da sua denominação ou finalidade, do peso, da dimensão e da massa no momento da decolagem, estão sujeitas às disposições desta Lei, a fim de garantir a segurança pessoal e nacional.

Art. 2º. Para fins desta Lei considera-se veículo aéreo não tripulado (VANT) ou aeronave remotamente pilotada (ARP), qualquer que seja a sua denominação, todo aparato capaz de deslocar-se no espaço aéreo, atmosfera, troposfera e estratosfera, sem tripulação a bordo e com controle remoto.

Parágrafo único. É vedada a utilização dos aparatos referidos no *caput* deste artigo de forma autônoma.

Art. 3º. Todos os veículos aéreos não tripulados (VANT) ou aeronaves remotamente tripuladas (ARP) são bens móveis registráveis, cuja propriedade deve ser obrigatoriamente registrada independentemente de sua denominação.

Da identificação

Art. 4º. É obrigação dos fabricantes de veículos aéreos não tripulados (VANT) ou de aeronaves remotamente pilotadas (ARP) tomar as medidas necessárias à identificação correta, segura e inequívoca desses produtos, com sinais ou marcas indeléveis, para posterior comercialização, respeitando as regras necessárias do Código de Defesa do Consumidor (Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990) e da atividade aérea.

Art. 5º Todos os veículos aéreos não tripulados (VANT) ou aeronaves remotamente tripuladas (ARP) deverão ter um registro próprio, em forma de matrícula, assim como seus proprietários deverão ser devidamente identificados, para o fim de expedição de certificado de aeronavegabilidade, mediante o qual, estando o operador devidamente habilitado, estarão aptos ao funcionamento.

Da responsabilidade do operador

Art. 6º Chama-se operador quem estiver habilitado a operar um veículo não tripulado (VANT) ou uma aeronave remotamente tripulada (ARP), direcionar o seu vôo, deslocamento ou trajetória de forma remota.

Art. 7º O proprietário e o operador serão responsáveis, solidária e objetivamente, pelos danos materiais, físicos e morais, surgidos em consequência da operação de um veículo aéreo não tripulado e de uma aeronave remotamente tripulada, tanto em superfície como em vôo.

Das autorizações e licenças

Art. 8º As autorizações e licenças para a fabricação, a comercialização, a utilização, a habilitação, a compra, a venda, a locação e o desenvolvimento em geral da atividade vinculada aos veículos aéreos não tripulados (VANT) ou às aeronaves remotamente tripuladas (ARP), incluindo a estação remota, considerada parte integrante de qualquer operação, ficam exclusivamente a cargo da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), de acordo com os tratados internacionais vigentes no Brasil.

§ 1º. Tem caráter obrigatório a contratação de um seguro, a ser regulamentado, para o fim de possibilitar a atividade de veículos aéreos não tripulados (VANT) ou aeronaves remotamente tripuladas (ARP).

§ 2º. A utilização dos veículos aéreos não tripulados (VANT) ou aeronaves remotamente tripuladas (ARP) por entes governamentais, forças armadas e de segurança nacional, corpo de bombeiros, defesa civil e outras entidades públicas sujeita-se ao cumprimento do disposto no *caput* deste artigo.

Art. 9º. É de competência da autoridade referida no *caput* deste artigo a aplicação das sanções pelo descumprimento da presente lei, o poder de negar, dar baixa, abortar e anular qualquer autorização concedida precedentemente, provendo as medidas adicionais necessárias para garantir a segurança da operação e a proteção das pessoas e dos bens.

Parágrafo único. Ficam sujeitas às penalidades estabelecidas em leis próprias as autorizações concedidas por outras autoridades que não se encontrem devidamente habilitadas.

Art. 10. São considerados locais vedados ou restritos, os espaços aéreos não controlados, as refinarias, as cidades e os centros com população e todos aqueles dos quais possa resultar risco para a segurança em geral.

Parágrafo único. A violação da vedação ou restrição prevista no *caput* deste artigo dará lugar à derrubada do equipamento e seu confisco em favor do Estado, sem possibilidade de reclamo patrimonial de qualquer tipo, salvo erro ou arbitrariedade manifesta, injusta e ilegal.

Art. 11. O Estado pode adotar todas as medidas necessárias para reprimir o uso indevido dos veículos aéreos não tripulados (VANT) ou aeronaves tripuladas à distância (ARP), quando for vulnerada a segurança e a soberania nacional, ante a violação do espaço aéreo territorial brasileiro.

Parágrafo único. A fiscalização, a suspensão das atividades, o sequestro de aeronaves e todos os demais controles ficarão a cargo da autoridade aeronáutica que o Estado vier a

designar para esses fins.

Art. 12. O cumprimento das disposições da presente lei não isenta o proprietário ou o operador, de sua responsabilidade por danos causados pela operação do voo em aeronaves ou de superfície, independentemente de seu peso ou dimensão.

Art. 13. A inobservância do estabelecido na presente lei será apenada com multa, inabilitação parcial ou permanente, apreensão do objeto ou pena privativa da liberdade, segundo a gravidade do caso, ficando a cargo da autoridade aeronáutica competente o rigor da pena a aplicar.

Art. 14. Aplica-se suplementarmente o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 15. A presente lei será regulamentada no prazo de 30 (trinta) dias contados de sua publicação, pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Art. 16. Revoga-se às disposições em contrário.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor após 90 (noventa) dias de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei tem por finalidade preencher o vazio legal em que se encontram os DRONES e realizar a sua regulamentação.

É necessário regime jurídico, de ordem legal, para regular e monitorar a atividade dos DRONES, considerando os riscos que gera a operação de veículos aéreos não tripulados (VANT) ou aeronaves remotamente tripuladas (ARP)¹.

É importante destacar que, os mencionados DRONES são o que conhecíamos antigamente como aeromodelos em escala, os mesmos que geralmente, embora agora com maior tecnologia, se utilizavam e continuam a ser utilizados geralmente para fins recreativos, em determinados lugares ou clubes destinados a tais fins.

Internacionalmente, existe um consenso bastante arraigado em diferenciar os DRONES dos aeromodelos pelo uso que se faz desses objetos. Os DRONES se utilizam para fins comerciais, governamentais ou de investigação. Os aeromodelos se utilizam com fins recreativos ou desportivos.

Estas diferenças devem ser deixadas de lado, quando encontramos aparatos de diferentes medidas, pesos e tamanhos, que nos aeromodelos são significativos.

Um aeromodelo não deixa de ser, como um DRONE, um objeto voador capaz de deslocar-se no espaço aéreo, razão pela qual deve respeitar as normas internacionalmente reconhecidas.

Os tempos mudaram e a tecnologia avançou de forma impressionante, já não são mais aqueles “aviõezinhos” de brincadeiras que usávamos quando crianças, que tinham um alcance

¹ Ao lado da expressão comumente usada - DRONE - há outras, cujos significados são a seguir esclarecidos. DRONE: onomatopéia, que vem do Inglês: *drone* = zangão, porque produz semelhante zumbido. VANT: veículo aéreo não tripulado. ARP: aeronave remotamente tripulada. VARP: veículo aéreo remotamente pilotado. RPA (Remotely Piloted Aircraft): aeronave não tripulada que é pilotada à distância por meio de uma estação de piloto remoto, conforme Manual OACI Doc. 10019. RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems): conjunto de elementos configuráveis integrado por uma aeronave pilotada à distância, suas estações de piloto remoto conexas, os necessários enlaces de comando e controle e qualquer outro elemento de sistema que possa ser necessário durante a operação de voo conforme Circular OACI 328. VENO: veículo estratosférico não orbital. UAV (Unmanned Aerial Vehicle): veículo aéreo não tripulado, em que se considera somente a plataforma de voo, ou seja, somente se refere à aeronave. UAS (Unmanned Aerial System): esta denominação engloba os elementos associados à operação de um DRONE: a aeronave, os enlaces de comunicação e a estação em terra.

limitado, com uma radiofrequência também precária. Hoje são objetos voadores que alcançam altitudes e distâncias exorbitantes.

A realidade é outra, os tempos são outros, a tecnologia é outra, as possibilidades são outras, razões pelas quais as limitações e os controles devem ser outros, adequados ao momento em que vivemos.

O avanço tecnológico permite um grande número de atividades, tanto com os aparatos leves como com os pesados, os riscos que causam são os mesmos, hoje podemos equipar um DRONE de qualquer classe com um pequeno dispositivo que leva um tipo de explosivo e isto pode resultar inclusive em risco para a segurança nacional.

O importante é que, todos os veículos aéreos não tripulados estejam regulamentados por uma mesma normativa.

Não se diferencia um veículo motor terrestre pelo peso, são iguais na sua fabricação, revisão, controles de qualidade, verificações técnicas etc. Do mesmo modo, não há como diferenciar, em perigo, os DRONES.

Os DRONES têm tido, nos últimos tempos, uma proliferação respeitável, para não mencioná-la como desmedida e fora de todo o presságio, devido a sua possibilidade de permanecerem estáticos por um tempo determinado.

Há inúmeros resultados que esta condição estática se extrai do DRONE, sendo uma pequena aeronave dirigida por controle remoto, comumente conhecida como aeronave por rádio controle.

O DRONE traz a possibilidade de seguir, aguardar, encontrar, sinalizar, identificar, filmar, fotografar, dedetizar, espargir fungicidas, combater, perseguir, transportar objetos, derrubar objetos etc., com um determinado objetivo e com baixo custo operativo.

As possibilidades que os DRONES trazem para a economia substituem o helicóptero e o avião, cujos custos operativos são excessivamente caros, porque implicam gastos com tripulação, seguro, combustível e tudo que a isso se soma, como o lugar para realizar a aterrisagem, o lugar para estacionar, guardar, reparar, o fotógrafo e o aeroaplicador etc., devido ao volume e à complexidade que têm estes tipos de aeronaves tradicionais.

Os DRONES são de notável aplicação, como por exemplo, nas filmagens de corridas de automóveis, transmitidas pela via televisiva ou pela internet, em que, em quase sua totalidade, na margem inferior da tela, aparece a expressão “dron câmera”. Esta situação se repetiu ao longo dos últimos anos em quase todos os espetáculos desportivos que foram transmitidos.

A aplicação da lei oferece uma solução a muitos problemas econômicos e de segurança. Não se pode legislar para o futuro, porque o mesmo é incerto, mas, no caso dos DRONES, o futuro é hoje, embora pareça um paradoxo. Já estamos vivendo tempos de grande utilização de DRONES, uma proliferação que supera todas as expectativas e que, por sua vez, nos surpreende desde a sua confecção até a sua aplicabilidade.

Penso que, o presente projeto de lei acabará com as várias interpretações que o ordenamento jurídico atual pode conferir nas atividades que os DRONES realizam.

O que se propõe, em suma, é regular esta nova e até agora desregulada atividade.

Ter uma lei é ter uma ordenação sistemática dos acontecimentos. As atividades são

praticadas de várias maneiras, existem distintos fatores que levam a tal ou qual resultado, e é neste caso em que a lei é imprescindível. Desta maneira obteremos ordenamento, lineamento e limitações de caráter legal.

Nesta proposta legislativa proíbe-se a utilização de DRONES autônomos, ou seja, daqueles que, uma vez programados, podem voar de acordo com o programa neles instalados, ficando fora de todo o controle do operador, isto porque a autonomia deve ser totalmente proibida, já que agravaria o risco, dado que poderiam tanto estar armados como portar informações privadas e reservadas de acordo com a operação a realizar. Deve caber sempre o abortamento da operação, o que não é possível nos que são totalmente autônomos.

O que a lei terá de realizar, fundamentalmente, é controlar e limitar os três tipos de atos que são encontrados nas atividades com DRONES: **atos preparatórios, atos de concepção e atos de execução ou operação.**

Os atos **preparatórios** consistem na elaboração, com um fim determinado, de um DRONE. A fabricação é de fácil realização.

Os atos de **concepção** envolvem o planejamento da atividade a ser realizada com o DRONE.

O ato de **execução** ou de operação é a efetivação de um plano pré-determinado para a atividade de um DRONE, seja recreativo, solidário, de controle de fronteira ou preservação da soberania nacional etc.

Aí me refiro não só à proliferação lícita, mas também aos ilícitos que podem dessa facilidade decorrer, com a fabricação de um DRONE, por exemplo, com a finalidade de perpetrar um ato ilícito de extraordinária gravidade, a preparação de um crime de destruição maciça ou um atentado contra o Estado.

Por outro lado, teremos a possibilidade de brindar a sociedade com atividades de maior segurança, como, por exemplo, numa catástrofe podem ser evitados riscos aos que realizam os resgates, em observação do lugar e na busca de pessoas perdidas.

A aprovação desse Projeto de lei é urgente para a criação de dispositivos que regulem a ampliação e ao mesmo tempo sejam limitadores dessa atividade.

Em resumidas palavras, o que se busca é fomentar o dever de cuidado através da lei, não permitindo a fabricação e a operação dos DRONES sem a devida regulamentação legal. Se não se sabe ao que se propõe o fabricante, não se sabe qual é atividade que pretende desenvolver o operador, não se sabe qual é a sua identificação, quem irá comandar o DRONE e com que fim vai voar esse equipamento?

Nos encontramos frente a um vazio legal, em que urge a aprovação desta lei, para que se permita a execução e até mesmo a ampliação da atividade, mas com limites e controles indispensáveis.

A responsabilidade objetiva do proprietário e do piloto do DRONE é imposta dentro do sistema legal da codificação civil, que entende como tal a responsabilidade em atividades de risco (Código Civil, art. 927, parágrafo único).

Até o momento, no Brasil há apenas uma proposta de regulamentação, de 02/09/2015, da ANAC. Na Argentina não há até esta data um regime normativo, havendo somente uma

regulamentação provisória que se encontra vigente desde 12/12/2015 (*Administración Nacional de Aviación Civil - Resolución ANAC 527/20150*).

Na supra referida proposta de regulamento, além de não compreender tudo que se pretende regulamentar nesta proposta legislativa, é feita distinção entre distintos tamanho e pesos, no sentido de ser ou não obrigatória a autorização para a fabricação e a habilitação para sua operação ou pilotagem, com o que não se pode concordar porque em nossos dias, pequenos aparatos podem causar grandes danos. A proposta original daquela regulamentação, ao longo do tempo, embora em breve lapso temporal, tornou-se obsoleta, em razão do enorme avanço da tecnologia e a impressionante proliferação na utilização de DRONES.

Nesta proposta legislativa todos os DRONES deverão inscrever-se em um registro criado para esse fim e controlado pela autoridade aeronáutica competente, já que a ideia de que DRONES leves e recreativos são menos perigosos é uma falácia nos tempos atuais.

O conflito principal consiste na utilização desses aparatos voadores por parte de entidades privadas ou empresas, não adequadamente preparadas ou assessoradas, o que pode conduzir a um desmedido excesso ou risco nesta atividade, e que resultaria violador tanto da propriedade privada e da segurança pública, como assim também dos direitos fundamentais e personalíssimos, não esquecendo que, *prima facie*, o dever de cuidado da sociedade recai sempre sobre o Estado.

No que respeita à invasão da privacidade, como direito fundamental e personalíssimo, as possibilidades na utilização dos DRONES é imensa, porque, por meio de minúsculo dispositivo nele instalado, sem a anuência do fotografado ou filmado, pode-se observar pessoas em suas zonas de intimidade.

A Constituição Federal do Brasil, em seu art. 5º, inciso X, estabelece que “são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação”. Segundo o Código Civil brasileiro, em seu art. 12, *caput*, “Pode-se exigir que cesse a ameaça, ou a lesão, a direito da personalidade, e reclamar perdas e danos, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei.”. E no art. 21, o mesmo Diploma Civil, dispõe que “A vida privada da pessoa natural é inviolável, e o juiz, a requerimento do interessado, adotará as providências necessárias para impedir ou fazer cessar ato contrário a esta norma.”. Aí está a proteção à privacidade, à vida privada e à intimidade, que devem sempre ser tuteladas pelo Estado, inclusive no que respeita à utilização dos DRONES.

Cabe perguntar se causa risco e, por conseguinte, preocupação, a atividade de uma aeronave que não se sabe de onde vem, nem quem a dirige, nem quem a fabricou, nem que intenções tem, se podem ser qualificadas como lícitas ou ilícitas, se está sendo pilotada por um ente governamental ou por uma criança, se pelas forças armadas no controle do espaço aéreo ou controle de uma catástrofe, por alguma emissora de televisão na transmissão de um espetáculo desportivo, em alguma força privada de segurança ou com o objetivo de não arriscar a vida em uma operação perigosa.

Nesse contexto expansionista das aeronaves não tripuladas, há necessidade urgente de uma regulamentação específica e urgente, tanto em relação aos seus operadores ou pilotos, como no uso das mesmas nas diferentes atividades que com os DRONES podem ser realizadas.

Estes aparatos voadores tripulados a distância atualmente podem ser guiados tanto por

crianças como por pessoas capazes e afeitas às atividades aéreas, em razão da falta de regulamentação legal, de legislação que controle e ordene essa atividade.

Se considerarmos que um piloto de avião ou de um helicóptero, para chegar a ser tal, necessita de instrução teórica e prática, como se pode deixar em mãos de pessoas inexperientes ou sem nenhum conhecimento, o controle de um DRONE, que decola de um incerto lugar e se dirige para outro, sem que ninguém saiba de quem é, dado que não tem registro que o classifique e o identifique, como uma matrícula e uma patente visível? Não se sabe quem o conduz e nem com que finalidade, enquanto não houver a regulamentação legal aqui proposta.

O objetivo desta justificativa é motivar as autoridades à aprovação de uma lei que regule essas atividades com DRONES, enquadradas em um só corpo jurídico, destinado pura e exclusivamente a esse fim.

Por fim, não posso deixar de mencionar a fundamental participação do advogado argentino Ricardo D. Bepmale, como co-autor intelectual dessa proposta legislativa. Especialista em direito aeronáutico (direito da navegação) e tese defendida na *Universidad Abierta Interamericana* em DRONES, Ricardo D. Bepmale é, sem dúvida alguma, um dos grandes conhecedores do assunto na América do Sul, por onde percorre dando palestras e cursos referentes ao assunto.

Peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de lei.

Sala das Sessões, em 27 de abril de 2017.

Deputado FRANCISCO FLORIANO (DEM/RJ)

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

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

**TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS**

**CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS**

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à

vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;

XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

- a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
- b) de caráter perpétuo;
- c) de trabalhos forçados;
- d) de banimento;
- e) cruéis;

XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data*, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

- a) partido político com representação no Congresso Nacional;
- b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data* :

- a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
- b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

- a) o registro civil de nascimento;
- b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. [\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004\)](#)

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004\)](#)

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004\)](#)

CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. [\(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015\)](#)

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

TÍTULO I DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto

ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

PARTE GERAL

LIVRO I DAS PESSOAS

TÍTULO I DAS PESSOAS NATURAIS

CAPÍTULO II DOS DIREITOS DA PERSONALIDADE

Art. 11. Com exceção dos casos previstos em lei, os direitos da personalidade são intransmissíveis e irrenunciáveis, não podendo o seu exercício sofrer limitação voluntária.

Art. 12. Pode-se exigir que cesse a ameaça, ou a lesão, a direito da personalidade, e reclamar perdas e danos, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei.

Parágrafo único. Em se tratando de morto, terá legitimação para requerer a medida prevista neste artigo o cônjuge sobrevivente, ou qualquer parente em linha reta, ou colateral até o quarto grau.

Art. 13. Salvo por exigência médica, é defeso o ato de disposição do próprio corpo, quando importar diminuição permanente da integridade física, ou contrariar os bons costumes.

Parágrafo único. O ato previsto neste artigo será admitido para fins de transplante, na forma estabelecida em lei especial.

Art. 14. É válida, com objetivo científico, ou altruístico, a disposição gratuita do próprio corpo, no todo ou em parte, para depois da morte.

Parágrafo único. O ato de disposição pode ser livremente revogado a qualquer tempo.

Art. 15. Ninguém pode ser constrangido a submeter-se, com risco de vida, a tratamento médico ou a intervenção cirúrgica.

Art. 16. Toda pessoa tem direito ao nome, nele compreendidos o prenome e o sobrenome.

Art. 17. O nome da pessoa não pode ser empregado por outrem em publicações ou representações que a exponham ao desprezo público, ainda quando não haja intenção difamatória.

Art. 18. Sem autorização, não se pode usar o nome alheio em propaganda comercial.

Art. 19. O pseudônimo adotado para atividades lícitas goza da proteção que se dá ao nome.

Art. 20. Salvo se autorizadas, ou se necessárias à administração da justiça ou à manutenção da ordem pública, a divulgação de escritos, a transmissão da palavra, ou a publicação, a exposição ou a utilização da imagem de uma pessoa poderão ser proibidas, a seu requerimento e sem prejuízo da indenização que couber, se lhe atingirem a honra, a boa fama ou a respeitabilidade, ou se se destinarem a fins comerciais. [*\(Vide ADIN nº 4.815/2012, publicada no DOU de 26/6/2015, p. 1\)*](#)

Parágrafo único. Em se tratando de morto ou de ausente, são partes legítimas para requerer essa proteção o cônjuge, os ascendentes ou os descendentes.

Art. 21. A vida privada da pessoa natural é inviolável, e o juiz, a requerimento do interessado, adotará as providências necessárias para impedir ou fazer cessar ato contrário a esta norma. [*\(Vide ADIN nº 4.815/2012, publicada no DOU de 26/6/2015, p. 1\)*](#)

CAPÍTULO III
DA AUSÊNCIA

Seção I
Da Curadoria dos Bens do Ausente

Art. 22. Desaparecendo uma pessoa do seu domicílio sem dela haver notícia, se não houver deixado representante ou procurador a quem caiba administrar-lhe os bens, o juiz, a requerimento de qualquer interessado ou do Ministério Público, declarará a ausência, e nomear-lhe-á curador.

.....
PARTE ESPECIAL

LIVRO I
DO DIREITO DAS OBRIGAÇÕES

.....
TÍTULO IX
DA RESPONSABILIDADE CIVIL

CAPÍTULO I
DA OBRIGAÇÃO DE INDENIZAR

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Art. 928. O incapaz responde pelos prejuízos que causar, se as pessoas por ele responsáveis não tiverem obrigação de fazê-lo ou não dispuserem de meios suficientes.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo, que deverá ser equitativa, não terá lugar se privar do necessário o incapaz ou as pessoas que dele dependem.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.318, DE 2017

(Do Sr. Luiz Couto)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a responsabilidade civil de operadores de aeronaves não tripuladas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-16/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida de um art. 287-A, pertencente ao Título VIII, com a seguinte redação:

“Art. 287-A. O disposto nesse Título, referente à responsabilidade civil, aplica-se integralmente aos pilotos remotos de aeronaves não tripuladas”.

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

JUSTIFICAÇÃO

O emprego de aeronaves não tripuladas é uma realidade cada vez mais frequente no País. Elas são utilizadas não somente para fins privados, como também por órgãos públicos. Nesse compasso, nada mais relevante do que buscarmos o aperfeiçoamento da legislação pátria no que toca à regulamentação dessa atividade.

Ocorre que muitas das normas de interesse do segmento já se encontram positivadas em disposições editadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Uma dessas normas, dedicada exclusivamente às aeronaves não tripuladas, é a Resolução nº 419, de 2 de maio de 2017², que aprovou os requisitos gerais para aeronaves não tripuladas de uso civil.

Nessa resolução, há normas de segurança, definições, regras de voo e muitos outros assuntos. Algo que, com toda certeza, precisa ser reforçado, a partir de sua previsão em Lei, seria a questão da responsabilidade civil do piloto remoto. Isso, para que a alteração conferisse maior segurança jurídica a pessoas que fossem prejudicadas de alguma forma pelo uso indevido ou inapropriado de aeronaves como essas.

Já existe uma previsão genérica na mencionada resolução, conforme se vê abaixo. Seria de todo interessante, porém, que houvesse a mesma previsão em Lei.

E94.7 Responsabilidade e autoridade do piloto remoto em comando

O piloto remoto em comando de uma aeronave não tripulada é diretamente responsável pela condução segura da aeronave, pelas consequências advindas, e tem a autoridade final por sua operação.

Nesse compasso, apresentamos a proposição legislativa em tela, que confere ao povo brasileiro maior segurança quanto à responsabilidade civil de quem opera esse tipo de aeronave.

Solicitamos, pois, apoio dos demais Pares para que aprovem essa proposição, acreditando fielmente que ela será capaz de aperfeiçoar o ordenamento jurídico pátrio.

Sala das Sessões, em 17 de agosto de 2017.

LUIZ ALBUQUERQUE COUTO
Deputado Federal PT/PB

² Disponível em http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac-e-94-emd-00/@@display-file/arquivo_norma/RBACE94EMD00.pdf. Acesso em 13 jul. 2017.

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 VIII
DA RESPONSABILIDADE CIVIL

.....
CAPÍTULO VII
DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Art. 287. Para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, as quantias estabelecidas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte serão convertidas em moeda nacional, na forma de regulamento expedido pelo Poder Executivo.

TÍTULO IX
DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO I
DOS ÓRGÃOS ADMINISTRATIVOS COMPETENTES

Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

§ 2º Não se compreendem na competência do órgão a que se refere este artigo as infrações sujeitas à legislação tributária.

.....
RESOLUÇÃO Nº 419, DE 2 DE MAIO DE 2017

Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 94.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos X e XLVI, e 47, inciso I, da mencionada Lei, tendo em vista o disposto no art. 9º da Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, e considerando o que consta no processo nº 00066.020773/2014-51, deliberado e aprovado na 9ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 2 de maio de 2017,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 94 (RBAC-E nº 94), intitulado “Requisitos gerais para aeronaves não tripuladas de uso civil”.

Parágrafo único. O Regulamento Especial de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2017>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/legislacao>), na rede mundial de computadores

Art. 2º Para todos os aeromodelistas ou operadores de Remotely Piloted Aircraft - RPA detentores de uma autorização válida de operação emitida pela ANAC, os requisitos do

RBAC-E nº 94 só se tornarão exigíveis a partir de 3 de julho de 2017, ou a partir do dia seguinte ao vencimento da autorização de operação, o que ocorrer primeiro.

§ 1º Todas as autorizações de operação cujo vencimento está condicionado à data de publicação do RBAC-E nº 94 ficam automaticamente prorrogadas até 2 de julho de 2017.

§ 2º Todas as autorizações de operação concedidas pela ANAC antes da data de publicação desta Resolução ficarão automaticamente revogadas a partir de 3 de julho de 2017.

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL ESPECIAL RBAC-E nº 9

PREÂMBULO

Este Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial – RBAC-E aborda os requisitos gerais de competência da ANAC para aeronaves não tripuladas. Por natureza, um RBAC-E possui a finalidade de regular matéria exclusivamente técnica que possa afetar a segurança da aviação civil, com vigência limitada no tempo e restrita a um número razoável de requisitos e pessoas, até que os requisitos contidos nos mesmos sejam incorporados em RBAC apropriado ou definitivamente revogados. Este Regulamento Especial estabelece as condições para a operação de aeronaves não tripuladas no Brasil considerando o atual estágio do desenvolvimento desta tecnologia. Objetiva-se promover um desenvolvimento sustentável e seguro para o setor e, assim, algumas restrições operacionais – notadamente sobre as áreas não distantes de terceiros – foram julgadas como necessárias neste momento. É esperado que a experiência obtida na prática nos próximos anos resulte em um maior conhecimento e superação dos desafios para uma ampla integração desta classe de aeronaves no sistema de aviação civil. Adicionalmente, devem ser observadas as regulamentações de outros entes da administração pública direta e indireta, tais como a Agência Nacional de Telecomunicações –

ANATEL, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA e o Ministério da Defesa, assim como as legislações referentes às responsabilizações nas esferas civil, administrativa e penal que podem incidir sobre o uso de aeronave não tripulada, com destaque àquelas disposições referentes à inviolabilidade da intimidade, da vida privada, da honra e da imagem das pessoas.

SUBPARTE A GERAL

E94.7 Responsabilidade e autoridade do piloto remoto em comando O piloto remoto em comando de uma aeronave não tripulada é diretamente responsável pela condução segura da aeronave, pelas consequências advindas, e tem a autoridade final por sua operação.

E94.9 Requisitos para piloto remoto e observador

(a) Todos os pilotos remotos e observadores de RPA devem ser maiores de 18 anos.

(b) Todos os pilotos remotos de RPA Classe 1 ou 2 devem possuir um Certificado Médico Aeronáutico (CMA) de 1ª, 2ª ou 5ª Classe válido, conforme o parágrafo 67.13(g) do RBAC nº 67, ou um CMA de 3ª Classe válido emitido pelo Comando da Aeronáutica segundo a ICA 63-15.

(c) Todos os pilotos remotos que atuarem em operações acima de 400 pés acima do nível do solo (Above Ground Level – AGL), ou que atuarem em operações de RPAS Classe 1 ou 2, devem possuir licença e habilitação emitida ou validada pela ANAC. A ANAC determinará, para cada tipo de operação, os critérios aceitáveis para a emissão da licença e habilitação apropriadas.

PROJETO DE LEI N.º 8.751, DE 2017

(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)

Regulamenta o uso de veículos aéreos não tripulados - também conhecidos como drones - próximos a escolas, residências, igrejas, aeroportos e outras localidades, de modo a harmonizar seu uso com os direitos à privacidade e à segurança.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-16/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Regulamenta o uso de veículos aéreos não tripulados – também conhecidos como drones - próximos a escolas, residências, igrejas, aeroportos e outras localidades, de modo a harmonizar seu uso com os direitos à privacidade e à segurança.

Art. 2º É vedada utilização de veículos aéreos não tripulados em área próxima à ambiente privado, tais como residências, escolas, igrejas, hospitais entre outras localidades, com a finalidade de filmar, fotografar ou gravar sons de pessoa no exercício de atividade reservada, familiar ou íntima.

Art. 3º É vedada a utilização de veículos aéreos não tripulados em áreas próxima a usinas, refinarias, aeroportos, delegacias, quartéis da polícia e do corpo de bombeiros entre outros estabelecimentos congêneres, de modo a colocar em risco a segurança das operações.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta Lei, que entrará em vigor na data da publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Como o uso cada vez mais frequentes de drones e outros equipamentos eletrônicos que permitem a filmagem e o monitoramento à distância, diversos países vêm tomando a iniciativa de regulamentar o uso destes dispositivos. Em especial, as diversas legislações já editadas buscam impedir a sua utilização com a finalidade de “invadir” locais onde as pessoas possuem uma legítima e razoável expectativa de privacidade.

Nos Estados Unidos, trinta e um Estados já aprovaram leis regulamentando o uso de drones, possuindo doze destas leis dispositivos relacionados à proteção da privacidade. São artigos relacionados a proibição do uso de drones para assédio ou monitoramento de ambientes privados. Igualmente, há artigos regulamentando o uso de drones pelas forças de segurança e em ambientes

próximos a áreas de risco.³

O Estado da Califórnia, por sua vez, introduziu o artigo § 1708.8 ao seu código civil de maneira a considerar responsável por violação da privacidade alguém que busca capturar imagens, sons ou outras impressões físicas de uma pessoa no exercício de atividade pessoal ou familiar sob circunstâncias nas quais esta pessoa possui uma razoável expectativa de privacidade, independentemente do dispositivo utilizado. Considera ainda que não exclui a responsabilidade o fato de estas imagens não terem sido comercializadas nem cedidas a terceiro. No Texas, igualmente, proíbe-se o uso de drones para tirar fotos de pessoas em propriedades privadas com o objetivo de monitoramento.

Enfim, não obstante os incontáveis benefícios trazidos pelas novas tecnologias, elas também levaram os riscos de invasão à privacidade à segurança um novo patamar. A medida que estes dispositivos se tornam mais baratos, menores, mais silenciosos e, conseqüentemente, menos perceptíveis e mais disseminados, as chances de ofensa à segurança e à privacidade aumentam exponencialmente.

Ante o quadro, clamo os pares a aprovar o presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 03 de outubro de 2017.

Deputado CARLOS HENRIQUE GAGUIM

PROJETO DE LEI N.º 8.884, DE 2017 (Do Sr. Cesar Souza)

Acrescenta o artigo 21-A à Lei nº 10.406, de 2002, Código Civil, de modo a vedar o uso de dispositivo voltado a fotografar, filmar ou capturar sons de uma pessoa em atividade privada, familiar ou íntima em ambiente no qual haja legítima e razoável expectativa de privacidade

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8751/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Acrescenta o artigo 21-A à Lei nº 10.406, de 2002, Código Civil, de modo a vedar o uso de dispositivo voltado a fotografar, filmar ou capturar sons de uma pessoa em atividade privada, familiar ou íntima em ambiente no qual haja legítima e razoável expectativa de privacidade.

Art. 2º Acrescenta o artigo 21-A à Lei nº 10.406, de 2002, Código Civil, com a seguinte redação.

Art. 21-A. É vedado o uso, sem autorização, de qualquer dispositivo eletrônico destinado a filmar, fotografar ou gravar pessoa no exercício

³ Ver em: <https://www.law360.com/articles/848165/an-update-on-drone-privacy-concerns>.

de atividade familiar ou íntima em ambiente no qual haja razoável expectativa de privacidade, exceto por determinação judicial.

Parágrafo único. É igualmente vedado o sobrevoo sem autorização de ambientes, tais como residências, escolas, igrejas e escritórios, a fim de coletar sons, imagens e vídeos que impliquem ofensa à razoável expectativa de privacidade da pessoa natural.

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

JUSTIFICAÇÃO

Com drones sobrevoando as nossas cabeças, equipamentos eletrônicos que tornam cada pessoa num fotógrafo ou cinegrafista em potencial e aplicativos que facilitam o compartilhamento de informações, diversos países democráticos vêm elaborando leis voltadas a assegurar as pessoas maior controle sobre quem acessa seus dados pessoais e quem acessa seus ambientes privados.

Se antes a construção de muros e cercas constituía um meio eficiente para garantir a todos o direito de estar só, criando um espaço onde era possível se divertir e desenvolver livremente a própria personalidade, hoje isto não é mais a regra.

Imagine que você está relaxando no interior de sua casa ou apartamento depois de um dia estressante de trabalho quando, de repente, percebe que não está mais sozinho, pois, fora da janela ou sobrevoando a sua casa há um pequeno drone gravando vídeos e tirando fotos.

Infelizmente, cenas como essas têm se tornado comuns. Não se cuida de um mero desconforto. Ao revés, tornam-se cada vez mais frequentes denúncias de mulheres sobre drones sendo utilizados como instrumento de assédio moral ou sexual bem como denúncias de pais voltadas a proteger suas crianças da visão indiscreta de dispositivos eletrônicos.

O mesmo pode ser feito ainda com a utilização de dispositivos eletrônicos semelhantes, tais como sói de ocorrer com o uso de câmeras e máquinas fotográficas com potentes lentes objetivas e zooms digitais cada vez mais potentes.

Considerado o quadro, o presente projeto de lei busca deixar expresso que o uso, sem autorização, de qualquer dispositivo eletrônico destinado a filmar, fotografar ou gravar pessoa no exercício de atividade familiar ou íntima em ambiente no qual haja razoável expectativa de privacidade constitui violação à privacidade.

Igualmente, pretende a proposta impedir o sobrevoo sem autorização de ambientes, tais como residências, escolas, igrejas e escritórios, a fim de coletar sons, imagens e vídeos que impliquem ofensa à razoável expectativa de privacidade da pessoa natural.

É por acreditar que a tecnologia da informação deve se desenvolver sem extinguir a privacidade do cidadão que peço aos meus pares apoio para aprovar o presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 18 de outubro de 2017.

Deputado CESAR SOUZA

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 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

PARTE GERAL

LIVRO I
DAS PESSOAS

TÍTULO I
DAS PESSOAS NATURAIS

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS DA PERSONALIDADE

Art. 21. A vida privada da pessoa natural é inviolável, e o juiz, a requerimento do interessado, adotará as providências necessárias para impedir ou fazer cessar ato contrário a esta norma. ([Vide ADIN nº 4.815/2012, publicada no DOU de 26/6/2015, p. 1](#))

CAPÍTULO III
DA AUSÊNCIA

Seção I
Da Curadoria dos Bens do Ausente

Art. 22. Desaparecendo uma pessoa do seu domicílio sem dela haver notícia, se não houver deixado representante ou procurador a quem caiba administrar-lhe os bens, o juiz, a requerimento de qualquer interessado ou do Ministério Público, declarará a ausência, e nomear-lhe-á curador.

PROJETO DE LEI N.º 10.253, DE 2018
(Do Sr. Alfredo Nascimento)

Dispõe sobre o registro e propriedade de aeromodelos e aeronaves não-tripuladas no país.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-16/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A comercialização de aeromodelos e aeronaves não-tripuladas (ARP) no Brasil, inclusive os conhecidos como “drones”, deve ser

precedida de identificação e registro obrigatórios do proprietário no ato da compra.

Parágrafo único. O cadastro de que trata o *caput* será regulamentado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Art. 2º Em caso de aquisição fora do Brasil, os equipamentos de que trata o art. 1º devem ser identificados junto à Receita Federal no ato da entrada no país, e, em seguida, registrados junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Art. 3º Os equipamentos de que trata o art. 1º adquiridos antes dessa vigência desta Lei devem ser obrigatoriamente registrados junto à ANAC, no prazo de um ano.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O termo “drone” é usado popularmente para descrever qualquer aeronave – e até mesmo outros tipos de veículos – com alto grau de automação ou que possa ser controlado remotamente. De uma forma geral, toda aeronave “drone” é um aeromodelo ou uma aeronave não tripulada remotamente pilotada (RPA).

Enquanto o aeromodelo é utilizado apenas para fins de recreação, a RPA é uma aeronave não tripulada pilotada a partir de uma estação de pilotagem remota com finalidade que pode ser diversa de recreação, como uso comercial ou corporativo (filmagens, fotografias, mapeamento de imagens 3D, busca e salvamento, defesa civil e aérea, entre outros).

O uso de *drones* no Brasil tem sido indiscriminado e, por isso, apresentamos a presente proposta no intuito de regularizar o registro dos proprietários. Apesar de a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) ter criado regras para as operações, as normas não são suficientes para identificar todos os aparelhos que transitam em nossos céus.

Segundo o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, qualquer objeto que se desprenda do chão e seja capaz de se sustentar na atmosfera está sujeito às regras de acesso ao espaço aéreo brasileiro. Desse modo, todo voo com aeromodelo ou aeronave não tripulada também precisa cumprir as exigências das autoridades competentes. As novas regras para *drones*, segundo a própria Anac, são complementares aos normativos do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e da Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL).

A regulamentação para operação de aeronaves não tripuladas foi publicada pela ANAC em 3 de maio de 2017, por meio do Regulamento Civil Especial – RBAC – E nº 94

Antes da norma entrar em vigor, a agência reguladora avaliava caso a caso os pedidos de operações com *drones* e emitia autorizações especiais para voos. Ao todo, mais de 400 documentos foram emitidos, número muito aquém da

quantidade real de *drones* em nosso País, o que mostra a deficiência no registro. O órgão, no entanto, não tinha, até então, uma estimativa da quantidade de equipamentos em operação no Brasil. Com a regulamentação, o registro de *drones* com mais de 250 gramas passou a ser obrigatório.

No entanto, há uma brecha nessa regulamentação, uma vez que muitas pessoas compram *drones* em lojas, na internet e até fora do País e não os registram. Propomos essa lei para que, no ato da compra, o registro seja feito junto ao vendedor e, em casos de aquisição do equipamento fora do país, esses aparelhos seriam identificados junto à Receita Federal e depois registrados junto à ANAC.

Importante ressaltar que aeronaves autônomas não podem acessar o espaço aéreo brasileiro. Já as RPAs e os aeromodelos têm autorização mediante o cumprimento de algumas regras. Não é permitido transportar pessoas, animais, artigos perigosos e outros itens proibidos por autoridades competentes nos *drones*.

Os aeromodelos ainda são dispensados de alguns requisitos previstos no novo regulamento da Anac. Para esses equipamentos, as operações de voos são permitidas sob total responsabilidade do seu piloto e não há restrição quanto à idade mínima para operá-los.

Aeromodelos com peso máximo de decolagem de até 250 gramas não precisam ser cadastrados na agência reguladora. Entretanto, os aeromodelos operados acima de 400 pés (120 metros do nível do solo) devem ser cadastrados e, nesses casos, o piloto remoto deverá possuir licença e habilitação.

Esse cadastro, apesar de obrigatório, não está atrelado ao momento da compra. Estamos propondo, com essa lei, que ele seja vinculado ao ato da compra do equipamento.

Em razão do exposto, solicitamos aos nobres Pares apoio para aprovação da proposta.

Sala das Sessões, 16 de maio de 2018.

Deputado **Alfredo Nascimento**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC



REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL ESPECIAL

RBAC-E nº 94

Título:	REQUISITOS GERAIS PARA AERONAVES NÃO TRIPULADAS DE USO CIVIL	
Aprovação:	Resolução nº 419, de 2 de maio de 2017.	Origem: SAR/SPO

SUMÁRIO

PREÂMBULO

SUBPARTE A – GERAL

- E94.1 Aplicabilidade
- E94.3 Definições
- E94.5 Classificação do RPAS e da RPA
- E94.7 Responsabilidade e autoridade do piloto remoto em comando
- E94.9 Requisitos para piloto remoto e observador
- E94.11 Aeronavegabilidade civil
- E94.13 [Reservado]
- E94.15 Uso de substâncias psicoativas
- E94.17 Descumprimento às regras estabelecidas
- E94.19 Porte de documentos

SUBPARTE B – REGRAS DE VOO

- E94.101 Aplicabilidade
- E94.103 Regras gerais para a operação de aeronaves não tripuladas
- E94.105 Atribuições de pré-vo
- E94.107 Posto de trabalho do piloto remoto
- E94.109 Requisitos de autonomia
- E94.111 Áreas de pousos e decolagens para aeronaves não tripuladas
- E94.113 Limitações operacionais para RPA com CAVE
- E94.115 Operações internacionais

SUBPARTE C – [RESERVADA]

SUBPARTE D – REGISTRO E MARCAS

- E94.301 Registro e cadastro
- E94.303 Marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula

SUBPARTE E – AUTORIZAÇÃO DE PROJETO DE RPAS

- E94.401 Autorização do projeto do RPAS
- E94.403 Determinação dos requisitos aplicáveis para autorização do projeto do RPAS
- E94.405 Projeto do RPAS – Geral
- E94.407 Projeto do RPAS para operações BVLOS
- E94.409 Projeto de RPAS Classe 2
- E94.411 Projeto de RPAS Classe 1
- E94.413 Modificações do projeto

SUBPARTE F – CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE PARA RPA

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.

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 aerolevanteamento 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 aerolevantamento, 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 aprovarmos 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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 806, DE 2019 (Do Sr. Helio Lopes)

Dispõe sobre o emprego de plataformas aéreas não tripuladas em operações de segurança pública.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9425/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o emprego de plataformas aéreas não tripuladas – denominadas veículos aéreos não tripulados (VANT), aeronaves remotamente pilotadas (RPA) ou drones – em operações de segurança pública.

Art. 2º Para fins desta Lei, considera-se como operação de segurança

pública com o emprego plataformas aéreas não tripuladas toda a atividade no campo da segurança pública com esses meios aéreos, tais como: como aerolevanteamento, aerofotografia, aerocinematografia, aeroinspeção, incursões, busca de alvos, apoio a infiltrações, monitoramento, vigilância e reconhecimento, dentre outras.

Parágrafo único. As imagens eventualmente produzidas nas operações referidas no *caput* permanecerão, em sigilo, sob a guarda exclusiva das autoridades que delas farão uso.

Art. 3º Os pilotos das plataformas aéreas não tripuladas deverão estar capacitados em cursos específicos para o modelo sendo empregado na operação de segurança pública.

Art. 4º As operações de segurança pública com o emprego de plataformas aéreas não tripuladas obedecerão às normas definidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e pelo Ministério da Defesa (MD).

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

No mundo inteiro está difundido o emprego de plataformas aéreas não tripuladas – denominadas veículos aéreos não tripulados (VANT), aeronaves remotamente pilotadas (RPA) ou drones – nas mais várias atividades, inclusive no campo da segurança pública. É uma tendência irreversível.

Seguindo essa tendência, também em nosso País o emprego desses meios aéreos é, cada vez, mais intenso. No entanto, no que diz respeito ao seu emprego nas operações de segurança pública, há uma lacuna a ser preenchida mediante regulação por lei ordinária federal.

Em face do exposto, o projeto de lei que ora se apresenta, para o qual solicito o apoio dos nobres Pares, visa a estabelecer regras básicas que constituirão o marco legal para o emprego de plataformas aéreas não tripuladas em operações de segurança pública.

Sala das Sessões, em 14 de fevereiro de 2019.

Deputado HELIO LOPES

PROJETO DE LEI N.º 5.806, DE 2019 **(Da Sra. Edna Henrique)**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre comercialização de aeronaves não tripuladas de uso civil.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9425/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre comercialização de aeronaves não tripuladas de uso civil.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 121-A:

“Art. 121-A. Na comercialização de aeronaves não tripuladas de uso civil, as empresas vendedoras são obrigadas a fornecer manual contendo informações sobre legislação e regulamentação sobre sua operação, conforme estabelecido pela autoridade de aviação civil.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

É crescente o uso de aeronaves não tripuladas, mais conhecidas como *drones*. Sua utilização tornou-se intensa nos últimos anos e, com a finalidade de assegurar a segurança durante voos com essas aeronaves, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – editou o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial nº 94/2017, que se aplica para voos civis em território brasileiro. Além dessa regulamentação, a operação de *drones* deve obedecer a normas da Agência Nacional de Telecomunicações – Anatel – e do Ministério da Defesa, principalmente as do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA.

Embora o uso dessas aeronaves já esteja regulamentado, inúmeros cidadãos ainda desconhecem o arcabouço jurídico envolvido, assim como as regras de utilização. Ademais, é previsto o registro obrigatório dos *drones* junto à ANAC. Os requisitos para operação dos *drones* variam de acordo com o peso do equipamento, com a finalidade do uso e com a altura do voo.

Nesse sentido, entendemos que as informações relativas à operação de *drones* deveriam ser disponibilizadas em forma de manual, o qual seria fornecido pela empresa vendedora da aeronave, contendo legislação e regulamentação atualizadas. A forma de disponibilização da informação, em nossa proposta, estaria a cargo da ANAC, autoridade de aviação civil.

Ressaltamos que a ANAC já possui material informativo publicado⁴ sobre o objeto da proposição. Dessa forma, para que a informação necessária chegue a todos os cidadãos

⁴ https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/drones/orientacoes_para_usuarios.pdf

compradores dessas aeronaves, conto com a colaboração do Parlamento para aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 31 de outubro de 2019.

Deputada **EDNA HENRIQUE**
PSDB/PB

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 IV
DAS AERONAVES
.....

CAPÍTULO III
DA PROPRIEDADE E EXPLORAÇÃO DA AERONAVE

Seção I
Da Propriedade da Aeronave

.....
Art. 121. O contrato que obtiver a transferência da propriedade da aeronave ou a constituição sobre ela de direito real poderá ser elaborado por instrumento público ou particular.

Parágrafo único. No caso de contrato realizado no exterior aplica-se o disposto no artigo 73, item III.

Seção II
Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.
.....
.....



REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL ESPECIAL

RBAC-E nº 94

Título:	REQUISITOS GERAIS PARA AERONAVES NÃO TRIPULADAS DE USO CIVIL	
Aprovação:	Resolução nº 419, de 2 de maio de 2017.	Origem: SAR/SPO

SUMÁRIO

PREÂMBULO

SUBPARTE A – GERAL

- E94.1 Aplicabilidade
- E94.3 Definições
- E94.5 Classificação do RPAS e da RPA
- E94.7 Responsabilidade e autoridade do piloto remoto em comando
- E94.9 Requisitos para piloto remoto e observador
- E94.11 Aeronavegabilidade civil
- E94.13 [Reservado]
- E94.15 Uso de substâncias psicoativas
- E94.17 Descumprimento às regras estabelecidas
- E94.19 Porte de documentos

SUBPARTE B – REGRAS DE VOO

- E94.101 Aplicabilidade
- E94.103 Regras gerais para a operação de aeronaves não tripuladas
- E94.105 Atribuições de pré-voo
- E94.107 Posto de trabalho do piloto remoto
- E94.109 Requisitos de autonomia
- E94.111 Áreas de pousos e decolagens para aeronaves não tripuladas
- E94.113 Limitações operacionais para RPA com CAVE
- E94.115 Operações internacionais

SUBPARTE C – [RESERVADA]

SUBPARTE D – REGISTRO E MARCAS

- E94.301 Registro e cadastro
- E94.303 Marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula

SUBPARTE E – AUTORIZAÇÃO DE PROJETO DE RPAS

- E94.401 Autorização do projeto do RPAS
- E94.403 Determinação dos requisitos aplicáveis para autorização do projeto do RPAS
- E94.405 Projeto do RPAS – Geral
- E94.407 Projeto do RPAS para operações BVLOS
- E94.409 Projeto de RPAS Classe 2
- E94.411 Projeto de RPAS Classe 1
- E94.413 Modificações do projeto

SUBPARTE F – CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE PARA RPA

Data da emissão: 3 de maio de 2017

RBAC-E nº 94

- E94.501 Disposições gerais
- E94.503 Emissão de CAVE e AEV para RPA
- E94.505 Emissão de Certificado de Aeronavegabilidade Especial para RPA Classe 2 ou 3
- E94.507 Emissão de Certificado de Aeronavegabilidade para RPA Classe 1
- E94.509 Validade

SUBPARTE G – AERONAVEGABILIDADE CONTINUADA DE RPAS

- E94.601 Disposições gerais
- E94.603 Aeronavegabilidade continuada de RPAS Classe 1
- E94.605 Manutenção requerida para RPAS Classe 1
- E94.607 Operação após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alterações de RPAS Classe 1
- E94.609 Inspeções de RPAS Classe 1
- E94.611 Equipamentos de testes e inspeções em sistema de altímetro e em equipamento automático de informação de altitude (Modo C) de RPAS Classe 1
- E94.613 Testes e inspeções do transponder de RPAS Classe 1
- E94.615 Registros de manutenção de RPAS Classe 1
- E94.617 Transferência de registros de manutenção de RPAS Classe 1
- E94.619 Pesagem e balanceamento de RPA Classe 1
- E94.621 Aeronavegabilidade continuada de RPAS Classe 2
- E94.623 Aeronavegabilidade continuada de RPAS Classe 3 BVLOS

SUBPARTE H – DISPOSIÇÕES FINAIS

- E94.701 Contravenções

Data da emissão: 3 de maio de 2017

RBAC-E nº 94

PREÂMBULO

Este Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial – RBAC-E aborda os requisitos gerais de competência da ANAC para aeronaves não tripuladas. Por natureza, um RBAC-E possui a finalidade de regular matéria exclusivamente técnica que possa afetar a segurança da aviação civil, com vigência limitada no tempo e restrita a um número razoável de requisitos e pessoas, até que os requisitos contidos nos mesmos sejam incorporados em RBAC apropriado ou definitivamente revogados. Este Regulamento Especial estabelece as condições para a operação de aeronaves não tripuladas no Brasil considerando o atual estágio do desenvolvimento desta tecnologia. Objetiva-se promover um desenvolvimento sustentável e seguro para o setor e, assim, algumas restrições operacionais – notadamente sobre as áreas não distantes de terceiros – foram julgadas como necessárias neste momento. É esperado que a experiência obtida na prática nos próximos anos resulte em um maior conhecimento e superação dos desafios para uma ampla integração desta classe de aeronaves no sistema de aviação civil. Adicionalmente, devem ser observadas as regulamentações de outros entes da administração pública direta e indireta, tais como a Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA e o Ministério da Defesa, assim como as legislações referentes às responsabilizações nas esferas civil, administrativa e penal que podem incidir sobre o uso de aeronave não tripulada, com destaque àquelas disposições referentes à inviolabilidade da intimidade, da vida privada, da honra e da imagem das pessoas.

SUBPARTE A

GERAL

E94.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento Especial se aplica a aeronaves não tripuladas de uso civil (doravante denominadas apenas de aeronaves não tripuladas) capazes de sustentar-se e/ou circular no espaço aéreo mediante reações aerodinâmicas, nas seguintes condições:

(1) se possuírem certidão de cadastro, certificado de matrícula brasileiro ou certificado de marca experimental, emitidos pela ANAC; ou

(2) se operarem em território brasileiro.

(b) As regras estabelecidas no RBHA 91, ou RBAC que vier a substituí-lo, e nos RBAC nº 21, 43, 45, 61 e na Resolução nº 293/2013, não se aplicam às aeronaves não tripuladas, salvo disposição contrária expressa neste Regulamento Especial.

E94.3 Definições

(a) Para os propósitos deste Regulamento Especial são válidas as definições abaixo:

(1) *aeromodelo* significa toda aeronave não tripulada com finalidade de recreação;

(2) *Aeronave Remotamente Pilotada (Remotely-Piloted Aircraft – RPA)* significa a aeronave não tripulada pilotada a partir de uma estação de pilotagem remota com finalidade diversa de recreação;

(3) *área distante de terceiros* significa área, determinada pelo operador, considerada a partir de certa distância horizontal da aeronave não tripulada em operação, na qual pessoas não envolvidas e não anuentes no solo não estão submetidas a risco inaceitável à segurança. Em nenhuma hipótese a distância da aeronave não tripulada poderá ser inferior a 30 metros horizontais de pessoas não envolvidas e não anuentes com a operação. O limite de 30 metros não precisa ser observado caso haja uma barreira mecânica suficientemente forte para isolar e proteger as pessoas não envolvidas e não anuentes na eventualidade de um acidente;

Nota: O limite de 30m, neste caso, é critério para a aplicação das regras da ANAC. O acesso ao espaço aéreo é de competência do DECEA, o qual poderá estabelecer limites inferiores de maior magnitude.

(4) *Estação de Pilotagem Remota (Remote Pilot Station – RPS)* significa o componente do RPAS contendo os equipamentos necessários à pilotagem da RPA;

(5) *observador de RPA* significa pessoa que, sem o auxílio de equipamentos ou lentes (exceto as corretivas), auxilia o piloto remoto na condução segura do voo, mantendo contato visual direto com a RPA;

(6) *Operação Além da Linha de Visada Visual (Beyond Visual Line of Sight – BVLOS operation)* significa a operação que não atenda às condições VLOS ou EVLOS;

(7) *operação autônoma* significa a operação normal de uma aeronave não tripulada durante a qual não é possível a intervenção do piloto remoto no voo ou parte dele;

(8) *Operação em Linha de Visada Visual (Visual Line of Sight – VLOS operation)* significa a operação em condições meteorológicas visuais (VMC), na qual o piloto, sem o auxílio de

Origem: SAR/SPO	 ANAC AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL	4/26
-----------------	---	------

...

observadores de RPA, mantém o contato visual direto (sem auxílio de lentes ou outros equipamentos) com a aeronave remotamente pilotada, de modo a conduzir o voo com as responsabilidades de manter as separações previstas com outras aeronaves, bem como de evitar colisões com aeronaves e obstáculos;

(9) *Operação em Linha de Visada Visual Estendida (Extended Visual Line of Sight – EVLOS operation)* significa a operação em VMC, na qual o piloto remoto, sem auxílio de lentes ou outros equipamentos, não é capaz de manter o contato visual direto com a RPA, necessitando dessa forma do auxílio de observadores de RPA para conduzir o voo com as responsabilidades de manter as separações previstas com outras aeronaves, bem como de evitar colisões com aeronaves e obstáculos, seguindo as mesmas regras de uma operação VLOS.;

(10) *operação remotamente pilotada* significa a operação normal de uma aeronave não tripulada durante a qual é possível a intervenção do piloto remoto em qualquer fase do voo, sendo admitida a possibilidade de voo autônomo somente em casos de falha do enlace de comando e controle, sendo obrigatória a presença constante do piloto remoto, mesmo no caso da referida falha do enlace de comando e controle;

(11) *pessoa anuente* significa uma pessoa cuja presença não é indispensável para que ocorra uma operação de aeronave não tripulada bem sucedida, mas que por vontade própria e por sua conta e risco concorde, expressamente, que uma aeronave não tripulada opere perto de sua própria pessoa ou de seus tutelados legais sem observar os critérios das áreas distantes de terceiros;

Nota: Considerando o princípio da autonomia e que o cidadão tem o direito de assumir e administrar o próprio risco quando somente ele ou seus tutelados legais (no caso de menores de idade) estarão expostos, a ANAC permite a operação de aeronaves não tripuladas perto de pessoas sem observar os critérios das áreas distantes de terceiros, desde que essas pessoas tenham dado expressamente a sua anuência, manifestando dessa forma a sua vontade. Contudo, a ANAC esclarece àqueles que livremente optarem por dar essa anuência que não é possível garantir um nível de risco aceitável de segurança operacional e que o controle da exposição a esse risco é de sua inteira responsabilidade.

(12) *pessoa envolvida* significa uma pessoa cuja presença é indispensável para que ocorra uma operação de aeronave não tripulada bem sucedida;

(13) *piloto remoto* é a pessoa que manipula os controles de voo de uma aeronave não tripulada; e

(14) *Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada (Remotely-Piloted Aircraft System – RPAS)* significa a RPA, sua(s) RPS, o enlace de pilotagem e qualquer outro componente, como especificado no seu projeto.

E94.5 Classificação do RPAS e da RPA

(a) O RPAS e a RPA são classificados de acordo com o peso máximo de decolagem (PMD) da RPA da seguinte maneira:

- (1) Classe 1: RPA com peso máximo de decolagem maior que 150 kg;
- (2) Classe 2: RPA com peso máximo de decolagem maior que 25 kg e menor ou igual a 150 kg; e
- (3) Classe 3: RPA com peso máximo de decolagem menor ou igual a 25 kg.

FIM DO DOCUMENTO