

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. ALUISIO MENDES)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, para instituir o Sistema Nacional de Aeronaves e Veículos Aéreos Remotamente Pilotados (Sinavarp).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para instituir o Sistema Nacional de Aeronaves e Veículos Aéreos Remotamente Pilotados (Sinavarp) e dar outras providências.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 107-A O Sistema Nacional de Aeronaves e Veículos Aéreos Remotamente Pilotados (Sinavarp) é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício da atividade de policiamento ou fiscalização das operações com aeronaves e veículos aéreos remotamente pilotados de aplicação civil, sejam públicas ou privadas.

Art. 107-B Compõem o Sistema Nacional de Aeronaves e Veículos Aéreos Remotamente Pilotados os seguintes órgãos e entidades:

I – o Comando da Aeronáutica, órgão gestor do Sinavarp;

II – a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac);

III – a polícia federal;



IV – a polícia rodoviária federal;

V – a polícia ferroviária federal;

VI – as polícias militares dos Estados e do Distrito Federal;

VII – as polícias civis dos Estados e do Distrito Federal;

VIII – as polícias penais federal, dos Estados e do Distrito Federal; e

IX – as guardas municipais.

§ 1º A Anac, além de coordenar-se e cooperar com o órgão gestor e demais componentes do Sinavarp, deve propor ou elaborar as normas infralegais referentes à execução desta lei.

§ 2º Os componentes do Sinavarp, mencionados nos incisos III a IX devem, no âmbito de suas atribuições:

I – coordenar-se e cooperar com os demais componentes do Sinavarp, cumprindo e fazendo cumprir a legislação e as normas do órgão gestor e da ANAC;

II – executar a fiscalização das aeronaves e veículos aéreos remotamente pilotados e seus operadores, podendo apreender os aparelhos que implementar voo irregular, encaminhando os agentes para a autoridade policial com atribuição no caso de cometimento de infração penal e cientificando o órgão gestor para a adoção de medidas administrativas julgadas pertinentes;

III – coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes ocasionados por aeronaves e veículos aéreos remotamente pilotados, indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-as ao órgão gestor; e



IV – promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo órgão gestor e pela ANAC.

§ 3º A polícia federal e as polícias civis devem, no âmbito de suas atribuições, apurar as infrações penais cometidas pelos operadores de aeronaves e veículos aéreos remotamente pilotados, cientificando o órgão gestor para a adoção de medidas administrativas julgadas pertinentes.

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

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), de 2021, o número total de pessoas cadastradas no órgão para operação com aeronaves e veículos aéreos remotamente pilotados, vulgarmente conhecidos como ‘drones’, é de 67.289, sendo 61.617 pessoas físicas e 5.672 pessoas jurídicas, como, também, que o número total destes equipamentos, legalmente considerados aeronaves, e cujo total cadastrado é de mais de 83.000.

A vultosa e crescente utilização dessas aeronaves e veículos, para fins civis, é a mais variada possível, sendo aplicada em diversas atividades, como na gestão territorial, comercial, segurança, pesquisas, recreação e, inclusive em atividades ilícitas, como a violação de privacidade.

A legislação operacional vigente, emanada dos órgãos da Administração Pública, tais como o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), a Anac e a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) preveem diversas questões relacionadas às aeronaves e veículos aéreos remotamente pilotados e, a despeito de contemplarem de forma satisfatória tais questões, não regula de forma exauriente aspectos importantes no tocante à fiscalização e repressão do uso para fins ilícitos desse tipo de aeronave.



Verifica-se que o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) trata do tema drone de forma genérica, como se pode constatar da leitura ao art. 106, que tem a seguinte redação: “Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável de voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas”. Segundo o § 1º do dispositivo, “a aeronave é bem móvel registrável para efeito da nacionalidade, de matrícula, de aeronavegabilidade” (arts. 72, inciso I, e 114), “de transferência por atos entre vivos” (arts. 72, inciso II, e 115, inciso IV), “de constituição de hipoteca” (arts. 72, inciso II, e 138), “de publicidade” (art. 72, inciso III) “e de cadastramento geral” (art. 72, inciso V).

Registre-se que, até o momento, não há previsão legal para que seja exigido do proprietário desse tipo de aparelho, qualquer treinamento ou algum tipo de conhecimento sobre técnicas de pilotagem de drones (aeronaves e veículos remotamente pilotadas), fato que representa potencial risco de invasão do espaço aéreo (rotas) por onde circula a aviação geral e militar, podendo vir a provocar acidentes aéreos, inclusive de grandes proporções.

Em razão de estudo acadêmico comparado entre os sistemas internacionais dos Estados Unidos, Europa e China, constatou-se que em todos esses países foi verificada a necessidade de criação de legislação federal para tratar de forma genérica e abstrata de diversas questões relacionadas a essas aeronaves. Houve, inclusive, posicionamento neste sentido do Tribunal de Columbia, nos Estados Unidos, orientando neste sentido em demanda que discutiu a legalidade de regulamento emitido por órgão governamental.

Em pesquisa de campo junto ao Decea, aquele Departamento afirma não haver norma jurídica de âmbito nacional emanada do Poder Legislativo, referente à fiscalização dessas aeronaves. Assim, constata-se que há necessidade de normatização federal, criando o sistema ora proposto, abordando questões relevantes como órgãos de fiscalização, suas atribuições de poder de polícia e *modus operandi*.

Diante deste contexto, o objetivo desta proposição é de dotar as forças nacionais de segurança, mais especificamente os órgãos de



segurança pública, descritos no art. 144 da Constituição Federal, como também as guardas municipais, conforme seu § 8º, de poder de polícia para o exercício de fiscalização da utilização das aeronaves e veículos aéreos remotamente pilotados, em auxílio ao Decea, órgão responsável pelo controle do tráfego aéreo no nosso País, e à Anac, agência responsável pelas atividades de aviação civil no Brasil.

O sistema assim engendrado, se implementado, instruirá e criará um sistema nacional válido e muito mais abrangente, assegurando assim, maior segurança e eficácia na gestão e controle do tráfego aéreo nacional.

Por todo o exposto, e tendo em vista a relevância de criação deste sistema fiscalizatório, uma vez que as aeronaves e veículos aéreos remotamente pilotados são uma realidade atual e estão cada vez presentes no cenário do espaço aéreo nacional, contamos com o apoio dos ilustres Pares, certos de que tais medidas, se implementadas, contribuirão para a solução de um problema de elevado interesse do Comando da Aeronáutica e do Brasil.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado ALUISIO MENDES

2023-4805-260

