



## **EMENDA N° - CEAERO** (ao PLS n° 258, de 2016)

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 145 do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, e acrescente-se o seguinte § 3º:

## “Art. 145 .....

§ 2º A autoridade de aviação civil deverá estabelecer requisitos mínimos para a realização de cursos e a expedição de diplomas de conclusão para pilotos das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) definidas no Parágrafo Único do Art. 28, compatíveis com suas necessidades.

§ 3º Não se confundem as responsabilidades civil e criminal dos pilotos das Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs), definidas no Parágrafo Único do Art. 28, com a responsabilidade técnica dos produtos finais de suas aplicações, que se submeterão às leis que regulam o exercício profissional relacionados a essas aplicações.” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

As Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), também chamadas de *drones* ou VANTs (Veículos Aéreos Não Tripulados), são uma tecnologia muito recente, cujos benefícios à nação só ocorrerão plenamente se suas aplicações não forem restrinvidas pelas mesmas exigências burocráticas aplicáveis às aeronaves tripuladas.

É evidente que, além de ocupar uma mínima fração rasante do espaço aéreo, as ARP<sup>s</sup> não dependem de nenhum componente da complexa infraestrutura aeroviária. Além disso, por serem leves, baratas e não transportarem pessoas, não lhe podem ser aplicados os onerosos conceitos de risco e de propriedade consagrados para as aeronaves tradicionais.

As ARPs já provaram seu êxito no campo militar e agora demonstram um crescimento exponencial em aplicações civis. As



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

expectativas com os benefícios desta invenção são tão amplas, que hoje ela é considerada claramente uma tecnologia disruptiva, ou seja, que quebrará paradigmas de como se resolviam incontáveis problemas e introduzirá outro sem número de inovações ainda sequer imaginadas. Toda esta revolução se manifestará em qualidade e produtividade econômica, que resultará em maior competitividade para aquelas nações que, inteligentemente, fomentarem sua adoção.

Por esta razão é fundamental que o Brasil, no momento que delibera sobre seu Código de Aeronáutica, contemple instrumentos específicos que diferenciem e fomentem a tecnologia dos *drones*, de forma a estabelecer os conceitos, as diretrizes a serem seguidas pelos seguidos governos. Assim, haverá segurança jurídica para que todas as iniciativas públicas e privadas se alinhem em sinergia, e estimulem o desenvolvimento tecnológico e econômico do setor da indústria de ARPs, o que trará amplos benefícios para a sociedade brasileira.

Esta emenda altera a redação do § 2º e acrescenta o § 3º ao art. 145 para estabelecer que não se confundem as responsabilidades civil e criminal dos pilotos das ARPs até 25 quilogramas e que voem abaixo de 120 metros de altura, com a responsabilidade técnica dos produtos finais de suas aplicações. A função do piloto é de fato importante na operação das ARPs, mas, obviamente, muito mais simples e diferente da pilotagem de uma aeronave tradicional. A grande gama de produtos finais potencializados pelas suas aplicações, também exigem as respectivas responsabilidades técnicas perante a sociedade. Entretanto, estas não dependem da pilotagem e sim de quem especificou o produto final. Por esta razão é necessário diferenciar as responsabilidades, para que os produtos finais estejam sempre sob a responsabilidade técnica de um profissional regulamentado pelos sistemas de fiscalização de cada profissão já existente no país.

Sala da Comissão,

Senador LASIER MARTINS

SF/16789.94121-39