



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3835, DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para autorizar a neutralização de aeronaves não tripuladas que invadam o espaço aéreo dos aeródromos civis e militares.

AUTORIA: Senador Styvenson Valentim (PODEMOS/RN)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para autorizar a neutralização de aeronaves não tripuladas que invadam o espaço aéreo dos aeródromos civis e militares.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 15 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 15.** Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.

.....
§ 3º É proibida a operação de aeronaves não tripuladas dentro do espaço aéreo dos aeródromos civis e militares, salvo autorização específica da autoridade aeronáutica.

§ 4º A autoridade aeronáutica poderá ordenar a neutralização da aeronave não tripulada se julgar que esta oferece risco à navegação aérea ou ao tráfego aéreo, sem prejuízo das sanções administrativas e criminais cabíveis contra o operador.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Temos visto com bastante preocupação a constante presença de *drones* próximos aos aeroportos de todo o país. Trata-se de uma situação de alto risco, que compromete a segurança de voo e coloca em risco a vida de centenas de pessoas.

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).

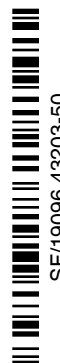
Qualquer objeto que se desprenda do chão e seja capaz de se sustentar na atmosfera está sujeito às regras de acesso ao espaço aéreo brasileiro. Desse modo, todo voo com aeromodelo ou aeronave não tripulada também precisa cumprir as exigências das autoridades competentes.

A presente proposição não tem a intenção de tornar mais rígidas as regras para o uso dos *drones*. Não se trata também de criar novas tipificações para punir os responsáveis criminalmente. Para isso, a legislação em vigor já trata do assunto com propriedade, com sanções e penalidades previstas nos diversos artigos que tratam da incolumidade física das pessoas, da privacidade, da exposição de aeronaves a perigo e da prática irregular da aviação, previstos no Código Penal (Decreto Lei nº 2.848) e na Lei de Contravenções Penais (Decreto Lei nº 3.688).

O PL que ora apresentamos tem o objetivo de evitar que a presença de *drones* nos espaços aéreos dos aeródromos provoque acidentes com aeronaves tripuladas. O Poder Público tem o dever (quando for o caso) de cessar o risco que os *drones* oferecem nas imediações de aeródromos, ainda que com medidas mais enérgicas, como o abate dessas aeronaves. Não podemos esperar que acidentes de maiores proporções venham a ocorrer para tomar as medidas necessárias.

Por se tratar de uma tecnologia recente, a regulamentação para operação de aeronaves não tripuladas só foi publicada pela ANAC em 3 de maio de 2017, por meio do Regulamento Civil Especial – RBAC – E nº 94.

O RBAC-E nº 94 estabelece no item E94.111 que *a operação de aeronaves não tripuladas em aeródromos deve ser autorizada pelo respectivo operador aeroportuário, podendo a ANAC estabelecer restrições ou condições específicas para tal operação.*”



A medida complementa o disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que determina, no art. 15, que *é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.*

Entretanto, a única previsão do CBA para descumprimento às regras estabelecidas é a aplicação das seguintes providências administrativas:

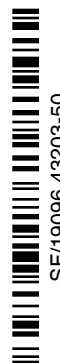
“**Art. 289.** Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

- I - multa;
- II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;
- V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.”

Entendemos que as sanções administrativas previstas no CBA são insuficientes para garantir a segurança do tráfego aéreo. Algumas normas infralegais emitidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), suprem as lacunas do CBA em relação aos *drones*.

O ICA nº 100-40, aprovado pela Portaria DECEA nº 224/DGCEA, de 20 de novembro de 2018, que regulamenta os procedimentos e responsabilidades necessários para o acesso seguro ao Espaço Aéreo Brasileiro por aeronaves não tripuladas, trata da operação de aeronaves não tripuladas em aeródromos e estabelece certas restrições:

“**11.1.10** Somente será permitida a operação a partir de aeródromos em que operem aeronaves tripuladas, se expressamente autorizada pelo administrador ou operador do respectivo aeródromo, pelo Órgão Regional responsável e pelo órgão ATS local (se houver), ficando, de acordo com a necessidade determinada pelo administrador ou operador do aeródromo, sujeito à paralisação das operações tripuladas no solo e no circuito de tráfego, conforme abaixo especificado, caso julgado necessário.”



Em seguida, o item 11.2 da mesma norma trata de regras específicas para cada tipo de aeronave não tripulada em função da capacidade de cada equipamento, incluindo as distâncias mínimas de operação próxima aos aeródromos.

Observamos, portanto, que a regulamentação infralegal impõe regras e distâncias mínimas a serem respeitadas nas imediações de aeródromos. Há, inclusive, menção ao possível abate desse tipo de aeronave quando em sobrevoos às áreas de segurança:

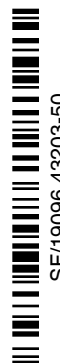
“**11.2.6.1** São consideradas áreas de segurança, dentre outras: refinarias, plataformas de exploração de petróleo, depósitos de combustível, estabelecimentos penais, áreas militares, usinas hidroelétricas, usinas termoeletricas, usinas nucleares, redes de abastecimento de água ou gás, barragens ou represas, redes de comunicação (como, por exemplo, sítios de antenas) ou de vigilância da navegação aérea (como, por exemplo, radares de vigilância aérea) que se forem danificadas, provocarão sério impacto social, econômico, político ou à segurança.”

“**11.2.6.3** As áreas de segurança, mesmo que não estejam protegidas por Espaços Aéreos Condicionados, não devem ser sobrevoadas sem a prévia autorização das autoridades responsáveis pela área envolvida.

NOTA 1: O Explorador/Operador que realizar o sobrevoos das áreas constantes nos itens 11.2.6.1, sem a respectiva autorização, estará sujeito às implicações civis e criminais pertinentes, constantes nas legislações em vigor; sendo em alguns casos, **prevista e autorizada a neutralização da UA**, quando se tratar de ameaça.”

Em que pese a previsão da neutralização da aeronave não tripulada estar contida nas regulamentações do DECEA, entendemos fundamental transferir esta medida para a legislação ordinária, de maior perenidade e segurança jurídica. A partir de então, a autoridade aeronáutica poderá definir de maneira pormenorizada as situações que exijam essa medida extrema, porém necessária, cujo objetivo é salvaguardar a segurança da navegação aérea e do tráfego aéreo.

É importante ressaltar ainda que o CBA dispõe, nos §§ 1º, 2º e 3º do art. 303, sobre a destruição de aeronave classificada como hostil. A matéria é regulamentada pelo Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, que define os procedimentos a serem seguidos com relação a aeronaves hostis



ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins. São, portanto, hipóteses que não se enquadram no objetivo deste Projeto de Lei.

Pela relevância do tema, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação célere da matéria.

Sala das Sessões,

Senador STYVENSON VALENTIM



SF/19096.43203-50

LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto nº 5.144, de 16 de Julho de 2004 - DEC-5144-2004-07-16 - 5144/04
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2004;5144>
- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica - 7565/86
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1986;7565>
 - artigo 15