Silvano Flumignan: Legislação é insuficiente quanto a drones

A imagem de um *drone* com um "fantasma da série B" circulando pelo estádio *La Bombonera* pareceu uma grande "brincadeira" entre torcedores. E, convenhamos, teve lá a sua graça. Agora circula na internet um vídeo de um suposto aparelho nas imediações da Arena Corinthians.

Os *drones* são dispositivos impressionantes. Eles podem pairar no ar, girar, fazer manobras ousadas; podem se movimentar com suavidade e precisão; podem voar por pequenos espaços; transportar os mais diversos objetos, desde câmeras a uma infinidade de outras tecnologias[1].

O potencial é tão grande que a gigante do comércio eletrônico *Amazon.com Inc.* anunciou que em breve poderá efetuar entregas de encomendas adquiridas por meio de seu portal eletrônico em aproximadamente meia hora pelo uso do aparelho[2].

Todavia, a popularização do uso de aeronaves não tripuladas gera uma série de debates jurídicos ainda não enfrentados pela legislação brasileira. Talvez, com a presença dos *drones* nos estádios, o Brasil, finalmente, se insira no debate que outros países já vêm tratando a respeito da regulamentação do uso civil dos aparelhos.

A discussão não é banal. Em que pese os benefícios, diversos problemas podem decorrer da utilização civil dessas aeronaves[3]. A primeira discussão diz respeito à nomenclatura.

A expressão *drone* é um termo genérico, amplamente difundido na comunidade internacional, para caracterizar todo e qualquer objeto voador não tripulado, independentemente do propósito ou utilização.

Vant é o termo utilizado pela Circular de Informações Aéreas AIC 21/10 para os Veículos Aéreos Não Tripulados caracterizados por possuir carga útil embarcada, utilizada para fins não recreativos e controláveis nos três eixos. Tal definição exclui os balões e os aeromodelos[4]. Com isso, tem-se que nem todo *drone* se enquadra no conceito de *Vant* e que o escopo da utilização é fundamental para a análise o enquadramento do aparelho na circular normativa.

A mesma circular divide ainda os *Vants* em duas espécies de acordo com o modo de pilotagem. A primeira é chamada de "aeronave remotamente pilotada". Nesta modalidade, o "piloto" controla o aparelho por meio de uma interface (controle remoto, computador etc.). A segunda é chamada de "aeronave autônoma". Nessa modalidade, o voo é programado e não permite a intervenção externa. Essa última categoria é proibida na legislação brasileira[5].

O problema é que essa regulamentação teve, e nem poderia ser de outra forma, foco bastante específico. Preocupa-se com a segurança em diversos aspectos como o aumento dos riscos para as pessoas e para as propriedades em geral; a observância das regras de segurança das aeronaves tripuladas; proibição de voo sobre cidades, lugares habitados ou grupo de pessoas ao ar livre; proibição de compartilhamento de espaço aéreo com aeronaves tripuladas, entre outros[6].

Ademais, em relação aos *drones* que não se enquadram no conceito de *Vants*, tem-se a regulamentação por meio dos aeromodelos (Portaria DAC 207/99). Contudo, mais uma vez a preocupação é com a

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

segurança[7].

Em 2014, a Agência Nacional de Aviação Civil anunciou que permitiria voos de *Vants* de até 25Kg em locais públicos a até uma altitude de 400 pés (aproximadamente 120 metros). A proposta pretende dividir os *Vants* em três categorias de peso (25Kg, mais 25Kg até 150 Kg e mais de 150Kg). Todavia, a preocupação ainda é a segurança.

O problema é que a regulamentação e o debate sobre a utilização dos *drones*, de um modo geral, devem ser mais aprofundados..

A utilização civil de aeronaves não tripuladas gera pelo menos dois problemas de ordem prática: a segurança e a privacidade[8]. Isso não significa a inexistência de outros.

O principal problema no direito brasileiro diz respeito ao fato de que a discussão e regulamentação dos *drones* se restringir aos órgãos de controle de tráfego aéreo, que, naturalmente, tem como foco a questão da segurança.

Ademais, a regulamentação existente deixa a disciplina dos *drones* que não se enquadram no conceito de *Vants* sob a tutela dos aeromodelos[9] e basta para o não enquadramento como *Vant* a inexistência de um dos três requisitos: “carga útil embarcada, utilizada para fins não recreativos e controláveis nos três eixos”. Isso significa que bastaria o uso recreativo de aeronave não tripulada para o não enquadramento como *Vant*.

Evidentemente, ainda que se argumente que exista regulamentação para aeromodelos no Brasil, a disciplina não é suficiente sequer para a finalidade a que se propõe que é trazer segurança.

No que se refere à privacidade, a questão é ainda mais tormentosa. Os países que já enfrentam uma discussão mais aprofundada sobre a utilização de aeronaves não tripuladas hoje se questionam sobre como garantir a privacidade das pessoas em seus mais diversos aspectos, mas, principalmente, na utilização recreativa dos aparelhos.

Essa discussão não encontra ressonância no cenário regulatório brasileiro e não parece ser da alçada da Anac tal tratamento.

Antes de avançar no debate, é preciso se ter em mente que o termo privacidade nos países tradicionalmente enquadrados como *Common Law* é mais amplo e representa tanto a privacidade como a intimidade do direito brasileiro.

Os avanços tecnológicos fazem com que as concepções de invasão de privacidade, em sentido amplo, assumam novos contornos. Tanto a privacidade como a intimidade pressupõem uma situação de isolamento. Saber em que medida um *drone*, mesmo que utilizado para uso recreativo, viola essa esfera de proteção jurídica é algo extremamente relevante. A perspectiva de alteração do potencial de vigilância deve ser levada em conta[10].

Outro ponto importante, sob o aspecto da pessoa que se encontra em um ambiente social restrito ou de amplo isolamento, é estabelecer a razoabilidade da tolerância de utilização dessa nova tecnologia[11].

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Nesse panorama, o conceito do tolerável e do razoável, ainda que possa observar características específicas da pessoa em situação de isolamento, deve também se ater ao local em que a pessoa se encontra. Não se pode, por exemplo, enfrentar, sob a mesma perspectiva, a privacidade em relação aos *drones* em um local vizinho ao de um espaço destinado ao desenvolvimento dessa atividade e em outro em que a utilização é extremamente restringida[12].

No caso dos estádios de futebol, por exemplo, prepondera o fator segurança, mas, ainda assim, a questão precisa ser melhor trabalhada. O caso do "fantasminha" da *Bombonera*, se ocorresse no Brasil, poderia ter a AIC 21/10 afastada pela argumentação de que a utilização do aparelho tinha finalidade recreativa. Ainda que se questione o fato de que a portaria dos aeromodelos poderia ter sido violada pela aglomeração de pessoas no estádio, não se trata de uma questão de simples verificação.

No caso da Arena Corinthians, a questão, embora pareça ter oferecido menos risco à segurança, demonstra como o problema da privacidade é algo real. O aparelho captura imagens de imóvel privado ultrapassando obstáculos que garantiriam, em tese, a condição de isolamento.

Ambas as situações demonstram um fato, a legislação brasileira é insuficiente no que se refere aos *drones* . Mais do que isso, as perspectivas de alteração ainda são insipientes por restringirem a discussão unicamente à questão da segurança.

[1] Research Group of the Office of the Privacy Commissioner of Canada, Drones in Canada: Will the proliferation of domestic drone use in Canada raise new concerns for privacy? In: *OPC Research Reports*, Ottawa: Office of the Privacy Commissioner of Canada, 2013, p. 1.

[2] AKKAD, Omar el; CRYDERMAN, Kelly. Technology: rise of the drones; From Ontario's farmland to Alberta's oil sands, companies are taking advantage of a regulatory quirk that has given Canada a multiyear headstart in the industry. In: *The Globe and Mail* (Canada), Reportagem de 07 de abril de 2014 na Seção *Report on Business*.

[3] Não se pretende aqui discutir qualquer utilização de aparelhos não tripulados com finalidade militar.

[4] AIC nº 21/10. 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.

[5] AIC nº 21/10. 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

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

ao espaço aéreo brasileiro.

[6] AIC nº 21/10. 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.

[7] Art. 1º da Portaria DAC nº 207/99 – Estabelecer as Regras para a Operação do Aeromodelismo no Brasil, como segue:

(a) A operação de aeromodelos deve ser realizada em locais suficientemente distantes de áreas densamente povoadas. Deve ser evitada a operação de aeromodelos motorizados nas proximidades de áreas ou instalações urbanas sensíveis ao ruído, como hospitais, templos religiosos, escolas e asilos.

(b) Deve ser evitada a operação de aeromodelos na presença de público até que o aeromodelo seja testado em voo, com êxito, e comprove segurança na sua operação.

(c) A menos que autorizado, nenhum aeromodelo deve ser operado a mais de 400(quatrocentos) pés acima da superfície terrestre. A operação de aeromodelos nas proximidades de aeródromos somente poderá ser executada após autorização do responsável pela operação do aeródromo.

(d) É proibida a operação de aeromodelos nas zonas de aproximação e decolagem dos aeródromos.

(e) As operações com equipamentos rádio-controlados distintas de esporte e lazer deverão ser submetidas ao Departamento de Aviação Civil.

(f) Em caso de dúvidas, procure o Departamento de Aviação Civil ou o Serviço Regional de Aviação Civil.

[8] VARONE, Curt. So You Want To Fly a Drone: Drones and the Law. In: *Firehouse*, Vol.39(7), Jul 2014, pp.46,48-49.

[9] Vide http://www.decea.gov.br/autorizacoes-para-voos-de-vant-entenda-melhor/ (acesso em

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

20/05/15)

[10] STANLEY, Jay; CRUMP, Catherine. Protecting privacy from aerial surveillance: Recommendations for government use of drone aircraft. In: *American Civil Liberties Union (ACLU)*, 2011 (acesso por https://www.aclu.org/files/assets/protectingprivacyfromaerialsurveillance.pdf em 18/05/15)

[11] VARONE, Curt. So You …, pp.46,48-49.

[12] THOMPSON II, Richard M.. Drones in Domestic Surveillance Operations: Fourth Amendment Implications and Legislative Responses. In: Congressional Research Service (CRS) Report, April 3, 2013 (acesso por http://www.fas.org/sgp/crs/natsec/R42701.pdf em 19/05/15).

Date Created
29/05/2015

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.