

Avelar e Stolar: Repercussões criminais na utilização de drones

A sociedade contemporânea vive em contínua contenção de riscos oriundos de uma revolução tecnológica ininterrupta. No entorno da disrupção tecnológica, o trabalho conjunto entre especialistas técnicos e jurídicos se torna essencial para criar padrões seguros de inovação com a necessária mitigação regulatória legislativa.



Dentro desse contexto, as inovações de tecnologia

aeroespacial têm chamado a atenção dos legisladores. Recentemente, entrou em vigor a Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial (RBAC-E) nº 94, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que dispõe sobre requisitos gerais para aeronaves não tripuladas de uso civil, popularmente conhecidas como *drones*.

Em linhas gerais, os *drones* são divididos em duas categorias: os aeromodelos e as aeronaves remotamente pilotadas (RPAs). Os aeromodelos são aeronaves não tripuladas utilizadas para recreação e lazer. Por sua vez, as RPAs são aeronaves não tripuladas empregadas para outras finalidades comerciais, institucionais ou experimentais.

A regulamentação dispõe sobre diversos aspectos relevantes para a segurança na utilização de *drones* no Brasil, tais como requisitos para o piloto remoto e observadores; necessidade de porte de documentos específicos; registro e cadastro das aeronaves não tripuladas e certificados de aeronavegabilidade.

Além disso, importante considerar aspectos relacionados às questões criminais que podem envolver a utilização de *drones*.

O artigo 33, da Lei das Contravenções Penais (Decreto-Lei nº 3.688/1941), estabelece como contravenção "*dirigir aeronave sem estar devidamente licenciado*". A partir da regulamentação específica mencionada, as aeronaves não tripuladas passaram a ser incluídas no termo "aeronave". Desta forma, tendo em vista que a legislação penal não delimita os documentos necessários para que o piloto esteja devidamente licenciado, está-se diante de uma norma penal em branco e, portanto, há necessidade de complementação legislativa.



E é justamente nesse ponto que a regulamentação da Anac ganha contornos de relevância penal, ao especificar os documentos de licença necessários para que o piloto remoto possa operar legalmente a aeronave não tripulada. Dentre as licenças necessárias, chama a atenção a indispensabilidade da comprovação de cadastro emitido junto à Anac e sua identificação de aeronave para aeromodelos — *drones* utilizados para lazer — acima de 250 gramas de peso máximo de decolagem.

Desta forma, na hipótese de o indivíduo adquirir um drone de mais de 250 gramas para seu uso recreativo, ele deverá emitir cadastro na Anac, sob pena de incorrer na contravenção penal de direção não licenciada de aeronave. De mais a mais, a relação da utilização de *drones* com o direito penal está longe de se esgotar em apenas uma contravenção penal. Cada vez mais condutas humanas relacionadas à utilização irregular de aeronaves não tripuladas são alvo de persecução criminal.

A utilização irregular do espaço aéreo brasileiro por aeronave não tripulada pode acarretar diversas infrações penais. Algumas são o atentado contra a segurança de transporte aéreo; perigo para a vida ou à saúde de outrem, e até mesmo pode evidenciar demonstração de permanência e estabilidade em crimes da lei de organização criminosa, associação criminosa e associação para o tráfico.

O crime de atentado contra a segurança de transporte aéreo tem como pena dois a cinco anos de reclusão e tipifica a conduta de expor à perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar ato que impeça ou dificulte navegação marítima, fluvial ou aérea. Assim, o indivíduo que, utilizando-se de *drone* no espaço aéreo brasileiro, interfere na navegação das demais aeronaves expondo-as a perigo, pode incorrer em referida prática criminosa.

Foi esse o caso de um jornalista preso em flagrante em Brumadinho (MG), quando da ocorrência do rompimento da barragem em 2019. Ao operar *drone* na área do desastre com o intuito de fazer imagens do ocorrido para elaboração de matéria jornalística, expôs ao perigo as aeronaves de resgate.

Subsidiariamente, a utilização indevida de *drones* pode constituir exposição de perigo a vida ou a saúde de outrem, se a conduta não constituir crime mais grave, tipificado no artigo 132, do Código Penal, cuja pena é de três meses a um ano de detenção. No mais, a depender do contexto factual, o uso de aeronaves não tripuladas pode indicar a permanência, organização e estabilidade em crimes de concurso necessário, como os da lei de organização criminosa e associação criminosa.

Como se sabe, para que reste configurado crime de concurso necessário, necessário que a atividade criminosa tenha característica que denote alinhamento de desígnios e organização, ou seja, mais do que o mero agrupamento de pessoas. Assim, a utilização de *drones* por grupo criminoso, para alcançar seus objetivos, por si só, não interfere na tipificação. Entretanto, quando realizada a necessária contextualização, seu uso pode constituir importante fator a demonstrar vínculo subjetivo, estabilidade e permanência da organização.



Ainda, como recente exemplo de recorrência na utilização de *drones* para a prática de atos criminosos, menciona-se o episódio ocorrido em junho deste ano na cidade de Uberlândia (MG). No caso, um *drone* arremessou produto químico no público que participava do evento de lançamento de candidatura política ao governo de Minas Gerais.

Diante do exposto, a rigor, as inovações tecnológicas trazem consigo novos riscos a serem regulados no âmbito administrativo e cível. Além disso, a depender do contexto factual e gravidade da conduta, é possível considerar que a utilização de drones pode se estender para eventual responsabilidade penal.

Meta Fields