

## Nova regulamentação brasileira de drones favorece investimentos

Em franco crescimento no Brasil há cerca de dois anos, o mercado de drones ainda carece de regulação própria. Proposta de regulamentação encontra-se em consulta pública no site da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) até o dia 3 de outubro, e espera-se que até o final de 2015 o órgão disponibilize regulação especial sobre o uso da nova tecnologia.

Os drones para fins não recreativos são legalmente nomeados Vant (Veículos Aéreos Não Tripulados) e são responsáveis pela expansão da indústria aeroespacial global, com estimativas de investimentos que sairiam dos atuais US\$ 2.7 bilhões anuais para cerca de US\$ 8.3 bilhões nos próximos anos. A esperada regulação do setor favorece a segurança jurídica no uso civil desta tecnologia e abre espaço para novas possibilidades.

A disseminação do uso de drones ganha mais força com as Olimpíadas de 2016 no Brasil. O evento demandará diversos serviços que poderão ser oferecidos por tais máquinas.

Os Vant podem ser divididos em duas categorias: (i) *Aeronave Autônoma*, quando não permite intervenção externa durante o voo e é categoria proibida pela regulação brasileira; (ii) *Remotely Piloted Aircraft* (RPA), quando o piloto não está a bordo, mas controla a aeronave remotamente (por computador ou controle remoto, por exemplo).

As novas regras abarcarão as operações RPA experimentais, comerciais e corporativas, além do uso recreativo de aeromodelos. Operações experimentais são aquelas realizadas sem fins lucrativos. As comerciais representam a prestação de serviços a terceiros utilizando RPA. Já as corporativas se referem ao uso de RPA por empresa ou instituição sem fins experimentais ou diretamente comerciais.

A regulação proposta pela Anac impõe restrições operacionais aos RPA, as quais são maiores para drones mais pesados. Segundo a classificação proposta, a Classe 1 inclui os RPA com Peso Máximo de Decolagem (PMD) maior que 150 kg; a Classe 2 inclui os RPA com PMD maior que 25 kg e menor ou igual a 150 kg; e a Classe 3 inclui os RPA com PMD menor ou igual a 25 kg.

As vantagens mais significativas são concedidas aos da Classe 3 que operarem até 400 pés acima do solo. Para esses, não será necessário obter licença ou habilitação emitida pela Anac, Registro Aeronáutico Brasileiro, ou manter registros dos voos realizados. Tampouco será requerido o Certificado de Aeronavegabilidade Especial (para os voos com fins lucrativos) ou o Certificado de Autorização para Voos Experimentais (Cave), para voos sem fins lucrativos.

São vantagens importantes, considerando a tendência de miniaturização de equipamentos, tornando os drones sempre mais leves e tendencialmente integrados na Classe 3.

Outros pontos merecem destaque: (i) proibição de pouso e decolagem em aeroportos de uso público, salvo prévia autorização da Anac; (ii) salvo exceção, a distância do Vant de pessoas não envolvidas e não anuentes com a operação não poderá ser inferior a 30 metros horizontais; (iii) todas as operações de Vant devem possuir seguro com cobertura de danos a terceiros, exceto aquelas dos órgãos de segurança pública e/ou defesa civil.

Essas regras coexistirão provavelmente com restrições a uso do espaço aéreo, já existentes no sistema atual, previstas para drones na Circular AIC nº 21, de 23 de setembro de 2010, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea). As mais importantes são: (i) voos não podem ocorrer sobre cidades, povoados, lugares habitados ou sobre grupo de pessoas ao ar livre; e (ii) voos só podem ocorrer em espaço aéreo segregado, ficando proibida a operação em espaço aéreo compartilhado com aeronaves tripuladas.

### São Paulo

Av. Brig. Faria Lima, 2601  
12º andar - 01452-924  
São Paulo, SP - Brasil  
Tel: (11) 3555 5000

### Brasília

SBN, Q 1, BI B, 14, Ed. CNC  
2º andar, sl. 201 - 70041-902  
Brasília - DF - Brasil  
Tel: (61) 2109 6070

### Rio de Janeiro

Praia de Botafogo, 440  
15º andar - 22250-908  
Rio de Janeiro, RJ - Brasil  
Tel: (21) 3503 2000

**Boletim**  
**setembro 2015**

O descumprimento das regras, quando adotadas, acarretará aplicação de sanções previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica (como multas), além de configurar possível Contravenção Penal (conforme os artigos 33 e 35 do Decreto Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941), como prática de aviação sem os devidos licenciamentos e fora da zona permitida.

Eduardo Salomão Neto  
[esalomao@levysalomao.com.br](mailto:esalomao@levysalomao.com.br)

Fabio Kupfermann Rodarte  
[frodarte@levysalomao.com.br](mailto:frodarte@levysalomao.com.br)

### São Paulo

Av. Brig. Faria Lima, 2601  
12º andar - 01452-924  
São Paulo, SP - Brasil  
Tel: (11) 3555 5000

### Brasília

SBN, Q 1, BI B, 14, Ed. CNC  
2º andar, sl. 201 - 70041-902  
Brasília - DF - Brasil  
Tel. (61) 2109 6070

### Rio de Janeiro

Praia de Botafogo, 440  
15º andar - 22250-908  
Rio de Janeiro, RJ - Brasil  
Tel: (21) 3503 2000