

Estudo sobre a responsabilidade decorrente do uso de “veículo aéreo não tripulado” (drone) no Brasil

Study on the responsibility arising from the use of "unmanned aerial vehicle" (drone) in Brazil

Estudio sobre la responsabilidad derivada del uso de "vehículo aéreo no tripulado" (drone) en Brasil

Recebido: 08/03/2022 | Revisado: 15/03/2022 | Aceito: 16/03/2022 | Publicado: 24/03/2022

Mario Furlaneto Neto

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8453-3848>

Centro Universitário Eurípides de Marília, Brasil

E-mail: mariofur@univem.edu.br

Fernanda de Paiva Badiz Furlaneto

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0091-9968>

Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios, Brasil

E-mail: fernanda.furlaneto@sp.gov.br

Resumo

Objetivou-se analisar a responsabilidade decorrente do uso de “veículo aéreo não tripulado” (drone) no Brasil devido aumento expressivo de unidades cadastradas, bem como referir-se à temática forense ainda em construção no país. Trata-se de estudo qualitativo de caráter reflexivo. Utilizou-se como método para coleta dos dados a pesquisa documental de fonte direta. Os resultados foram apresentados na forma descritiva voltados à realidade nacional. Concluiu-se que independentemente de seu fim (profissional, recreativo, comercial ou agrícola) exige-se que condutor zele pela utilização conscienciosa do “veículo aéreo não tripulado”, respeitando às regras administrativas regulamentadoras do voo, bem como direitos e garantias individuais de terceiros. A não observância do regramento do voo pode gerar ao operador do drone e ao responsável legal pela aeronave responsabilização administrativa, consumerista, civil e/ou penal, em especial diante de condutas que caracterizam negligência, imprudência e imperícia. Ressalta-se, ainda, ser primordial ampliar a fiscalização preventiva relacionada ao uso do “veículo aéreo não tripulado” por parte da autoridade aeronáutica, a fim de minimizar perigo de dano a bens jurídicos de terceiros, almejando evitar a judicialização de lides em outras áreas do direito para a resolução do conflito de interesses.

Palavras-chave: “Veículo Aéreo Não Tripulado” (VANT); Responsabilização forense; Jurisprudência; Agências setoriais; Regulamentos.

Abstract

The objective was to analyze the liability arising from the use of “unmanned aerial vehicle” (drone) in Brazil due to the significant increase in registered units, as well as referring to the forensic theme still under construction in the country. This is a qualitative study with a reflective character. Documentary research from a direct source was used as a method for data collection. The results were presented in a descriptive way aimed at the reality national. Concluded that regardless of its purpose (professional, recreational, commercial or agricultural) it is required that the driver ensure the conscientious use of the "unmanned aerial vehicle", respecting the regulatory administrative rules of the flight, as well as individual rights and guarantees of third parties. Failure to comply with the flight rules may generate administrative, consumerist, civil and/or criminal liability for the drone operator and the person responsible for aeronave, especially in the face of conduct that characterizes negligence, recklessness and malpractice. It should also be noted that it is essential to expand the preventive inspection related to the use of the "unmanned aerial vehicle" by the aeronautical authority, in order to minimize the risk of damage to the legal assets of third parties, aiming to avoid the judicialization of disputes in other areas of law to resolve conflicts of interest.

Keywords: “Unmanned Aerial Vehicle” (UAV); Forensic liability; Jurisprudence; Sector agencies; Regulations.

Resumen

El objetivo fue analizar la responsabilidad derivada del uso de “vehículo aéreo no tripulado” (drone) en Brasil por el aumento significativo de unidades registradas, así como por referirse al tema forense aún en construcción en el país. Se trata de un estudio cualitativo con carácter reflexivo. Se utilizó como método de recolección de datos la investigación directa de documentos fuente. Los resultados fueron presentados de forma descriptiva orientada a la realidad nacional. Concluyó que independientemente de su finalidad (profesional, recreativa, comercial o agrícola) se requiere que el conductor asegure el uso concienzudo del “vehículo aéreo no tripulado”, respetando las normas administrativas reglamentarias de el vuelo, así como derechos y garantías individuales de terceros. El incumplimiento

de las normas de vuelo puede generar responsabilidad administrativa, de consumo, civil y/o penal para el operador del dron y el responsable de aerovane, especialmente ante conductas que caractericen inatención, negligencia y imprudência. También cabe señalar que es fundamental ampliar la inspección preventiva relacionada con el uso del "vehículo aéreo no tripulado" por parte de la autoridad aeronáutica, a fin de minimizar el riesgo de daño a los bienes jurídicos de terceros, visando evitar la judicialización de controversias en otras áreas del derecho para resolver conflictos de interés.

Palabras clave: "Vehículo Aéreo No Tripulado" (UAV); responsabilidad forense; Jurisprudencia; agencias sectoriales; Regulación.

1. Introdução

O "Veículo Aéreo Não Tripulado" (VANT), usualmente intitulado de "drone", refere-se à aeronave autônoma, semiautônoma ou remotamente operada. No Brasil, os primeiros relatos de drones ocorreram na década de 1980, quando o Centro Tecnológico Aeroespacial (CTA) criou o projeto Acauã para fins militares (Oliveira et al., 2020). Na mesma época, o drone começou a ser usado na agricultura no projeto ARARA (Aeronave de Reconhecimento Assistida por Radio e Autônoma) com objetivo de substituir as aeronaves convencionais utilizadas para obter fotografias aéreas, monitorar áreas agrícolas e de proteção ambiental (Soares Júnior et al., 2021; Arantes et al., 2020).

Ressalta-se que o termo "drone" é um nome genérico empregado nos EUA para caracterizar todo e qualquer objeto voador não tripulado, seja ele de qualquer origem, característica ou propósito (profissional, recreativo, comercial ou agrícola). A legislação brasileira caracteriza como "veículo aéreo não tripulado" toda aeronave projetada para operar sem piloto a bordo, em caráter não recreativo e com carga útil embarcada. Salienta-se que nem todo drone pode ser considerado um VANT, já que um "veículo aéreo não tripulado" utilizado como hobby ou esporte enquadra-se na legislação pertinente aos aeromodelos (Esperidiao et al., 2019).

Há dois tipos diferentes de VANT. O mais comum é a "Aeronave Remotamente Pilotada" (RPA), onde o piloto não está a bordo, mas controla a aeronave remotamente de uma interface como computador, simulador, dispositivo digital ou controle remoto. A outra subcategoria de VANT é a chamada "Aeronave Autônoma" que, uma vez programada, não permite intervenção externa durante a realização do voo. No Brasil, as aeronaves autônomas têm o seu uso proibido (Lamparelli, 2016).

As principais agências reguladoras do uso de VANT no Brasil são: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

Destaca-se que o número de VANT cadastrados no Brasil subiu 13% entre 2020 e 2021. Os registros aumentaram de 79 mil em dezembro de 2020 para 90 mil no mesmo mês do ano 2021, um terço deles, em São Paulo. Desde 2017, quando o cadastro começou a ser obrigatório, o volume de VANT cresceu 200%. Os drones para uso recreativo correspondem a 51 mil, enquanto os de uso profissional, 38 mil unidades (ANAC, 2021).

2. Metodologia

Em decorrência do aumento expressivo da utilização de VANT nos últimos anos optou-se por realizar estudo sobre a responsabilidade jurídica referente ao uso de "veículo aéreo não tripulado" (drone) no Brasil. Trata-se de estudo qualitativo de caráter reflexivo. Utilizou-se como método para coleta dos dados a pesquisa documental de fonte direta (Pereira et al., 2018). Os resultados foram apresentados na forma descritiva voltados à realidade nacional (Lakatos & Marconi, 2017).

3. Resultados e discussão

3.1 Órgãos setoriais reguladores

A ANAC é uma agência reguladora federal, que tem como principal função homologar e registrar os VANT em todo território nacional. É responsável por supervisionar aspectos de segurança relacionados aos “veículos aéreos não tripulados” e aeromodelos.

As principais diretrizes da ANAC sobre o tema são: Instruções Suplementares E94.503-001 (ANAC, 2021), E94-001 (ANAC, 2019), E94-002 (ANAC, 2017a) e E94-003 (ANAC, 2017b) e Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Especial (RBAC-E) n° 94 (ANAC, 2017c).

A ANATEL é responsável por regulamentar o uso de frequências eletromagnéticas, ondas de rádio, telefonia móvel, internet e outros meios de telecomunicações utilizados no Brasil. Como os VANT são equipamentos que utilizam frequências de rádio, é obrigatório o registrado junto à ANATEL para ser utilizado para fins comerciais ou recreativos.

As normas que orientam os usuários sobre o assunto são: Resolução n° 715- Regulamento de Avaliação da Conformidade e de Homologação de Produtos para Telecomunicações (ANATEL, 2019); Resolução n° 506- Regulamento sobre Equipamentos de Radiocomunicação de Radiação Restrita (ANATEL, 2008); Resolução n° 635- Regulamento sobre Autorização de Uso Temporário de Radiofrequências (ANATEL, 2014); Portaria n°465- Aprovação da Norma n° 01/2007, que estabelece os procedimentos operacionais necessários ao requerimento para a execução do serviço especial para fins científicos ou experimentais (ANATEL, 2007).

O DECEA é órgão do Comando da Aeronáutica responsável por controlar, planejar e gerenciar atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo brasileiro. Uma vez que drones constituem aeronaves e podem ser, em grande parte, operados a ponto de invadir o espaço aéreo brasileiro, eles estão sujeitos a todas as diretrizes legais impostas pelo DECEA.

O DECEA é responsável por emitir autorizações de voo para aeronaves remotamente pilotadas em todo o território nacional. É regulamentado pela Portaria n° 112, que reedita a Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-40, sobre Aeronaves Não Tripuladas e o Acesso ao Espaço Aéreo (DECEA, 2020) e a Portaria do Departamento de Aviação Civil (DAC) n° 207, sobre Aeromodelismo (DECEA, 1999).

3.2 Exigências para utilização do “veículo aéreo não tripulado” (drone)

O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Especial (RBAC-E) n° 94 (ANAC, 2017c) divide os drones em três categorias de acordo com o peso: Aeronaves com peso superior a 150 quilos deverão passar por processo de certificação similar ao existente para aeronaves tripuladas e devem ser cadastradas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB). Os controladores deverão ter mais de 18 anos e ter certificado médico, licença e habilitação. Para drones com peso entre 25 quilos e 150 quilos exige-se idade mínima de 18 anos, certificado médico, licença e habilitação para o operador. Já equipamentos com peso entre 250 gramas e 25 quilos terão que passar apenas por cadastro na ANAC, se operados até 120 metros do solo. Abaixo de 250 gramas não haverá nenhuma exigência na regulamentação em decorrência do baixo potencial lesivo do equipamento.

Quanto aos aeromodelos, usados para fins recreativos, os equipamentos acima de 250 gramas deverão ser cadastrados no sistema da ANAC. Não há limite de idade para operar, mas serão requeridas licença e habilitação para quem pretender voar acima de 120 metros.

Destaca-se que a altura máxima de voo permitida por lei é de 120 metros ou 400 pés a fim de evitar colisões de grande porte, principalmente em ambientes urbanos conforme descrito na Portaria do Departamento de Aviação Civil n° 207 (DECEA, 1999).

Segundo o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Especial (RBAC-E) nº 94 (ANAC, 2017c) deve-se manter uma distância horizontal de 30 metros de pessoas em voos de qualquer natureza a fim de evitar acidentes graves envolvendo pessoas e objetos na superfície terrestre.

Não é permitido sobrevoar propriedade privada, órgãos governamentais e eventos públicos sem permissão, bem como reproduzir vídeos ou imagens de terceiros em redes sociais a ponto de expor a privacidade de pessoas sem a devida autorização.

Salienta-se que os VANT não podem sobrevoar algumas localidades consideradas como áreas de segurança, tais como: estabelecimentos penais, áreas militares, refinarias, plataformas de exploração de petróleo, depósitos de combustíveis, usinas hidroelétricas, usinas termoeletricas, usinas nucleares, redes de abastecimento de água ou gás, barragens ou represas, redes de comunicação ou de vigilância da navegação aérea, que se forem danificadas provocarão impacto social, econômico, político ou à segurança (DECEA, 2020).

3.3 Responsabilidade jurídica decorrente do uso inadequado do “veículo aéreo não tripulado” (drone)

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), instituído pela Lei nº 7.565/86 (1986), em seu artigo 289 regulamenta a aplicação das sanções administrativas ao prever, inclusive, pena de multa quando o piloto do “veículo aéreo não tripulado” infringir orientações relacionadas à legislação em vigor.

A Junta de Julgamento da Aeronáutica (JJAer), prevista no Decreto nº 7.245/10 (2010), visa aplicar as penalidades e providências administrativas contidas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e na legislação complementar por condutas que configuram infrações de tráfego aéreo e descumprimento das normas que regulam o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

O Regulamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica, aprovado pela Portaria nº 09 do Diretor Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA, 2011) estabelece as particularidades, valores da multa e orientações inerentes ao processo administrativo supracitado.

O embasamento legal para a aplicação da penalidade administrativa está materializado no artigo 289 da Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica (1986), alterado pela Medida Provisória nº 1.089/21 (2021), ainda pendente de aprovação pelo poder legiferante:

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 ou autorizações; (Redação dada pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021); III- cassação de certificados, licenças ou autorizações (Redação dada pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021); IV- detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado (Medida Provisória nº 1.089/21, 2021).

Para tanto, os órgãos reguladores podem se utilizar do artigo 290 da Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica (1986) e requisitar o apoio da força policial para obter a detenção dos infratores suspeitos assim como a apreensão da aeronave que coloca em perigo a segurança pública, as pessoas ou coisas.

Havendo existência de infração prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica ou legislação complementar, a autoridade aeronáutica deve lavrar o respectivo auto e remetê-lo à autoridade ou órgão com atribuição para apurar e julgar a infração administrativa. Caso caracterize crime, deve levar imediatamente ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente, tendo em vista que a apuração das infrações e aplicação das sanções administrativas, descritas e previstas na operação do VANT, não exime os responsáveis de práticas de outros ilícitos, como cível e criminal.

Nesta linha de raciocínio, quem fizer uso inadequado do espaço aéreo poderá perpetrar, conforme o caso, os crimes de perigo para a vida ou saúde de outrem ou atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, ambos previstos nos artigos 132 e 261 do Decreto Lei 2.848/40 (1940), respectivamente.

No âmbito das contravenções penais, a conduta ainda pode se amoldar aos atos de dirigir aeronave sem estar devidamente licenciado e a entregar-se na prática da aviação, a acrobacias ou a vôos baixos, fora da zona em que a lei o permite, ou fazer descer a aeronave fora dos lugares destinados a esse fim, tipificadas, respectivamente, nos artigos 33 e 35 do Decreto-lei nº 3.688/41 - Lei das Contravenções Penais (1941).

Sob a ótica da responsabilidade civil, importa consignar que “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ao ilícito”, de forma que se o ato ilícito causar dano a outrem restará ao causador da obrigação de repará-lo, consoante os artigos 186 e 927, da Lei 10.406/02 - Código Civil (2002).

No âmbito do direito consumerista, os artigos 2, 3, 6 e 12, da Lei nº 8.078/90 - Código de Defesa do consumidor (1990) definem o conceito de “consumidor”, “fornecedor de bens e serviços”, assim como disciplina a responsabilidade nas relações de consumo (que é objetiva), bem como garante a ampla reparabilidade tanto em relação aos danos patrimoniais quanto morais.

Ressalta-se que na Câmara dos Deputados tramita o Projeto de Lei nº 7.529/17 (2017), que busca regular as atividades dos “veículos aéreos não tripulados” ou aeronaves remotamente pilotadas (ARP), comumente chamados de drones. Aborda a necessidade de registro do veículo ou aeronave, sua identificação, assim como a do condutor, estabelece locais onde vôos são proibidos, estabelece a responsabilidade civil e administrativa do condutor, impõe o dever de fiscalização da autoridade aeronáutica, bem como prevê o rol das possíveis sanções administrativas.

Em síntese, no Brasil, a legislação referente ao uso de “veículo aéreo não tripulado” é recente e encontra-se em fase de construção e ajustes para adequação as particularidades do país.

3.4 Apresentação de casos concretos

Na decisão obtida no Tribunal de Justiça do Distrito Federal (2021) identificou-se parecer favorável à restituição dos valores dos ingressos e pagamento, a título de reparação por danos morais, de R\$ 10.000,00 para o primeiro autor e R\$ 5.000,00 para a segunda autora, bem como ressarcimento de danos materiais (R\$ 122,00).

Salienta-se que os autores participavam de festival de música organizado e promovido pela ré. Na ocasião, um drone atingiu o primeiro autor causando lesões no crânio e abdômen, bem como cortes na testa e corpo. A vítima encaminhou-se à enfermaria do evento e durante o atendimento médico, os dois autores da ação foram assediados por quatro seguranças que pretendiam retomar o equipamento eletrônico, à força.

Na decisão o juiz consignou incidir no caso o artigo 2 e 3 da Lei nº 8.078/90 - Código de Defesa do Consumidor (1990) por serem os autores destinatários finais do serviço, portanto, consumidores dos serviços prestados pela ré, esta, na condição de fornecedor. O julgador ressaltou, ainda, que aquele que organiza um evento musical de grande porte deve garantir não só o lazer, mas especialmente a segurança e a tranquilidade dos participantes, assegurando-lhes condições de incolumidade e bem-estar para garantir um serviço de qualidade ao público.

Destaca-se que a responsabilidade nas relações de consumo é objetiva. Dessa forma, o prestador de serviço apenas se exime da responsabilidade provando a culpa exclusiva da vítima ou de terceiros (Art. 12 §3º, inciso III, do Código de Defesa do Consumidor). Por sua vez, o art. 6, inciso VI, do Código de Defesa do Consumidor, garante a ampla reparabilidade tanto dos danos patrimoniais quanto morais (Lei nº 8.078/90, 1990).

Assim, cabe à entidade promotora do show responder pelo constrangimento moral da vítima de se ver envolvida em uma situação vexatória, bem como pelas despesas utilizadas com o tratamento médico-hospitalar.

Em caso similar descrito no Tribunal de Justiça de Santa Catarina (2018), também, se observou parecer favorável ao ressarcimento de danos causados em vítima atingida no rosto por drone utilizado na filmagem de evento artístico. A ré foi obrigada ao pagamento de R\$ 932,37 por danos materiais e R\$ 3.000,00 por danos morais. A condenação foi balizada no artigo 487, inciso I do Código Civil (2002).

Outra situação que ganhou repercussão no Brasil relaciona-se ao ocorrido no jogo entre Sport Club Internacional/RS e Cruzeiro Esporte Clube/MG, realizado em Porto Alegre, quando, diante do iminente rebaixamento do Sport Club Internacional/RS para a segunda divisão do Campeonato Brasileiro, torcedores rivais conduziram um drone até o Estádio Beira-Rio, com uma bandeira gravada com a letra “B”, como forma de ridicularizar a queda do clube para a Série B.

No segundo tempo, o equipamento sobrevoou o campo de futebol, sendo retirado do estádio em poucos minutos. Após o fim do jogo, torcedores do Sport Club Internacional/RS suspeitaram que o morador de uma residência próxima ao estádio seria o responsável pelo vôo do drone, de forma que a casa foi danificada pela torcida organizada. O morador que sofreu o dano responsabilizou o clube pelo ocorrido (Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, 2019).

Salienta-se que a responsabilidade civil adotada pelo direito brasileiro para a responsabilização dos clubes de futebol pelos atos praticados pela torcida tem embasamento no Estatuto de Defesa do Torcedor, Lei nº 10.671/03 - Estatuto de Defesa do Torcedor (2003), que responsabiliza os clubes de futebol pelos atos praticados pela torcida. O Código de Defesa do Consumidor, no artigo 2 do Código de Defesa do Consumidor (1990), também considera os torcedores destinatários finais do serviço disponibilizado pelos organizadores da competição de futebol (clubes).

Ao apreciar o caso, entendeu-se que não estava presente o nexo de causalidade capaz de ensejar a reparação pretendida. Segundo o relator, era evidente a legitimidade passiva do clube, com base na teoria da asserção, onde as condições da ação devem ser aferidas à luz do que foi afirmado na inicial pelo autor. Dessa forma, não se notou nexo de causalidade para a responsabilização do clube.

O julgador descreveu que o imóvel do autor não pode ser considerado como adjacência ao estádio. Complementou, ainda, que apesar do Estatuto de Defesa do Consumidor (1990) estabelecer a responsabilização objetiva da entidade de prática desportiva detentora do mando de jogo e de seus dirigentes, o evento noticiado ocorreu fora do estádio de futebol. Portanto, não há como responsabilizar o clube por atos isolados de seus torcedores e, tampouco, pela segurança individual de cada um deles, quando os eventos envolvendo o time ocorrem fora das adjacências do estádio de futebol. Nessa acepção, não há como imputar falha no dever de segurança capaz de ensejar o direito à reparação pretendida.

Já, em outro julgamento de apelação (Tribunal de Justiça de São Paulo, 2015), o autor da ação alegou que teve sua imagem comprometida e que o mesmo foi submetido à enorme constrangimento, requerendo indenização por danos morais (R\$ 7.000,00) e direito de resposta amparado no inciso X do artigo 5º da Constituição Federal que assegura a proteção à imagem (1988).

O fato em questão refere-se à notícia publicada em 01 de março de 2015 pela ré, onde trazia a informação de que a empresa do autor teria sido notificada e imposta multa de R\$ 23.179,50. A vistoria do imóvel, feita por imagens tiradas por drone, identificou a existência de reservatórios de água, possíveis criadouros do mosquito da dengue. A empresa responsável pela realização das imagens foi contratada pela prefeitura municipal.

Contudo, na data da publicação da notícia ainda transcorria o prazo para que o autor tomasse as providências cabíveis para sanar os problemas apontados pela fiscalização. Todavia, a referida autuação e multa foi lavrada um dia após a publicação jornalística, ou seja, em 02 de março de 2015, por conta de nova vistoria realizada na mesma data.

O réu alegou que os incisos IV, IX, XIV do art. 5 da Constituição Federal (1988) asseguraram o direito à informação, resguardando a liberdade de manifestação do pensamento e a liberdade de imprensa.

Nesse caso, o juiz entendeu que, diante da antecedência dos fatos, a notícia somente antecipou o ocorrido. Caso os fatos não se concretizassem, caberia a indenização pleiteada.

Nota-se que na época da propositura da ação não se discutiu a legalidade do voo do drone, bem como se o mesmo tinha autorização para realizar as imagens em questão. Atualmente, acredita-se que o debate jurídico de casos semelhantes seria diferente do apresentado pelo autor, tendo em vista que o suporte jurídico contemporâneo encontra-se mais estruturado e amplo (ANAC, 2017c).

Uma nova situação foi identificada no recurso de agravo de instrumento (Tribunal de Justiça do Mato Grosso, 2018) invocando obrigação de fazer cumulada com dano moral. A autora da ação alegou que teve sua privacidade e intimidade invadida por um drone que tirou fotografia enquanto tomava banho de sol em sua residência. Narrou que logo após o fato ligou para a portaria do condomínio, ocasião em que foi informada pela porteira e pelo inspetor de segurança que o drone era pilotado por uma pessoa contratada e autorizada por um condômino para fotografar a casa que estaria à venda.

Diante disso, pleiteou a juntada de imagens oriundas das câmeras internas, bem como das gravações das ligações telefônicas realizadas para a portaria e, também, solicitou a proibição do uso de drones no interior do condomínio.

O julgador deferiu parcialmente o pedido de tutela de urgência, determinando a exibição no prazo de 15 dias das imagens do circuito interno, negando, contudo, a autorização para a exibição das gravações telefônicas e proibição do uso dos drones.

Contra essa decisão, insurgiu-se a autora suscitando a previsão contida no regimento interno do condomínio acerca das gravações das ligações. Alegou que a negativa em fornecer as imagens das câmeras geraria o risco de serem apagadas. Ao final, pugnou pela proibição do uso de drones até a deliberação na assembleia.

O relator entendeu que, por se tratar de gravação telefônica que pode ser apagada antes da instrução do feito, torna-se necessário o fornecimento das citadas gravações realizadas pela autora para a portaria do condomínio, diante do evidente perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, de acordo com o artigo 300 da Lei nº 13.105/15 - Código Processo Civil (2015).

No entanto, em relação à proibição do uso do drone, fundamentou que o pedido transborda os limites do agravo, pois a matéria demanda maior dilação, inclusive com oitiva da parte contrária, incompatível com a via recursal escolhida, ao pontuar que a atuação do poder judiciário deve se dar de forma supletiva e a concessão da antecipação da tutela teria o condão de resolução satisfativa.

Em situação incomum (Tribunal de Justiça de São Paulo, 2018), identificou-se relato onde a agravante informou que a agravada sobrevoou com “veículo aéreo não tripulado”, sua propriedade rural visando espionar o andamento da colheita de café. Alegou que com essa atitude feriu o direito constitucional da recorrente e seus empregados (direito da privacidade).

Afirmou, ainda, que o drone voou em três oportunidades em baixa altitude e que funcionários temeram que o instrumento caísse sobre eles. Testemunhas, ainda, observaram rasantes, dentre elas, quando adentrou no armazém onde estava o café colhido. Os atos praticados pela agravada foram objeto de lavratura de Boletim de Ocorrência que não tiveram acolhimento do Delegado de Polícia no que tange à providência de qualquer investigação.

A agravante solicitou, então, concessão de tutela de urgência com arbitragem de multa por cada ato de desobediência à ordem judicial no valor de R\$ 5.000,00 cada um, e, que a agravada se abstenha de sobrevoar com instrumentos não tripulados os imóveis rurais da agravante.

O relator decidiu que a apreciação do pedido de antecipação de tutela será realizada somente após a apresentação da defesa. Concedeu prazo de 15 dias para apresentação da defesa da Cooperativa agravada. Informou, ainda, que as matérias alegadas deverão primeiro ser analisadas pelo juízo “a quo” sob pena de supressão de instância.

Após a apresentação de diversos cenários concretos, notou-se ser relevante o debate acerca da derrubada proposital de “veículo aéreo não tripulado”. Em relação ao tema pode-se dizer que, quando o seu condutor infringe normas de aviação e empreende voo à distância inferior a regulamentar, colocando em risco a integridade física de pessoas no solo, à própria aeronave e propriedades particulares, desde que demonstrada à irregularidade do voo e a existência do perigo a terceiros, a derrubada proposital do drone caracteriza, em tese, legítima defesa, própria ou de terceiro. Portanto, pode não gerar a obrigação de reparação civil de acordo com os artigos 23 e 25 do Decreto-Lei nº 2.848/40 - Código Penal (1940).

Vale frisar, no entanto, que para fins de incidir a reparação do dano ou não, deve-se analisar, de acordo com o caso em concreto, a proporcionalidade da repulsa, de forma que aquele que utilizar-se de excesso terá o dever de indenizar.

Ressalta-se que o ideal é comunicar o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) em situações de voo irregular de drone. Contudo, dada às circunstâncias do local, modo de operação, risco e urgência, é possível caracterizar a legítima defesa, pois estando em conflito de um lado direitos fundamentais do indivíduo (incolumidade física, imagem, intimidade e privacidade) e do outro o direito ao patrimônio, optar-se-á preferencialmente pela preservação dos primeiros (Tartuce, 2020).

Os casos enfrentados pela justiça revelam o dever de o condutor do “veículo aéreo não tripulado” zelar por sua utilização conscienciosa, sob pena de estar passível de responsabilização, dependendo do contexto, nas esferas administrativa, consumerista, cível e penal.

4. Considerações Finais

O aumento do uso de “veículos aéreos não tripulados” (drones), independentemente de seu fim (profissional, recreativo, comercial ou agrícola), exige que o condutor zele pela utilização conscienciosa, com respeito às regras administrativas regulamentadoras do voo, bem como direitos e garantias individuais de terceiros.

A não observância do regramento do voo de “veículos aéreos não tripulados” pode gerar ao condutor e ao responsável legal pela aerovane, responsabilização administrativa, consumerista, civil e/ou penal, em especial diante de condutas que caracterizam negligência, imprudência e imperícia por parte de seus operadores.

Ressalta-se, ainda, ser primordial ampliar a fiscalização preventiva relacionada ao uso do “veículo aéreo não tripulado” por parte da autoridade aeronáutica, a fim de minimizar perigo de dano a bens jurídicos de terceiros, objetivando evitar a judicialização de lides em outras áreas do direito para a resolução do conflito de interesses.

Há necessidade de continuação de estudos sobre o assunto, pois a temática forense encontra-se ainda em construção no país.

Referências

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2017a). *Instrução Suplementar nº E94-002. Portaria nº 1.480/2017/SAR. Autorização de projeto de sistema de aeronave remotamente pilotada - requisitos técnicos*. <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is-94-002>.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2017b). *Instrução Suplementar nº E94-003. Portaria nº 1.474/2017/SPO. Procedimentos para elaboração e utilização de avaliação de risco operacional para operadores de aeronaves não tripuladas*. <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is-94-003>.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2017c). *Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Especial, nº 94 (RBAC-E). Resolução nº 419/2017*. <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-e-94>.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2019). *Instrução Suplementar nº E94-001. Portaria nº 3.275/2019/SAR. Autorização de projeto de sistema de aeronave remotamente pilotada - procedimentos gerais*. <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is-94-001>.

- ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2021). *Drone: dados estatísticos*. <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/drones/quantidade-de-cadastros>.
- ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. (2021). *Instrução Suplementar nº E94.503-001. Portaria nº 5.955/2021/SAR. Emissão de certificado de autorização de voo experimental para aeronaves remotamente pilotadas*. <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is-e94-503-001>.
- ANATEL. Agência Nacional de Telecomunicações. (2007). *Portaria nº 465/2007. Aprova a norma nº 01/2007, que estabelece os procedimentos operacionais necessários ao requerimento para a execução do serviço especial para fins científicos ou experimentais*. <https://informacoes.anatel.gov.br/legislacao/normas-do-mc/456-portaria-465>.
- ANATEL. Agência Nacional de Telecomunicações. (2008). *Resolução nº 506/2008. Regulamento sobre equipamentos de radiocomunicação de radiação restrita*. <https://informacoes.anatel.gov.br/legislacao/resolucoes/23-2008/104-resolucao-506>.
- ANATEL. Agência Nacional de Telecomunicações. (2014). *Resolução nº 635/2014. Regulamento sobre autorização de uso temporário de radiofrequências*. <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=270092>.
- ANATEL. Agência Nacional de Telecomunicações. (2019). *Resolução nº 715/2019. Regulamento de Avaliação da Conformidade e de Homologação de Produtos para Telecomunicações*. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-715-de-23-de-outubro-de-2019-223850480>.
- Arantes, B. H. T., Arantes, L. T., Santos, J. M., Ventura, M. V. A. & Gomes, L. F. (2020). Análise de eficiência do uso de algoritmo de correspondência de modelo para contagem de plantas. *Research, Society and Development*, 9(7), e668974576. <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/4576>.
- Constituição da República Federativa do Brasil (1988). *Artigos*. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.
- DECEA. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. (1990). *Portaria DAC nº 207/1999. Estabelece as regras para a operação do aeromodelismo no Brasil*. <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/port207ste.pdf>.
- DECEA. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. (2011). *Portaria nº 09/2011. Aprova a regulamentação da competência, da organização e do funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica assim como dos procedimentos dos respectivos processos*. https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-9-2011_228855.html.
- DECEA. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. (2020). *Portaria nº 112/2020. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-40, sobre aeronaves não tripuladas e o acesso ao espaço aéreo*. <https://publicacoes.decea.mil.br/publicacao/ica-100-40>.
- Decreto-Lei nº 2.848/40 (1940). *Institui o Código Penal*. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm.
- Decreto-Lei nº 3.688/41 (1941). *Lei das Contravenções Penais*. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3688.htm.
- Decreto-Lei nº 7.245/10 (2010). *Altera o Decreto nº 6.834/2009, que aprova a estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão do grupo-direção e assessoramento superiores e das funções gratificadas do comando da aeronáutica, do Ministério da Defesa, para incluir na estrutura organizacional do Comando da Aeronáutica a Junta de Julgamento da Aeronáutica (JJAer)*. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/D7245.htm.
- Esperidião, T. L., Santos, T. C. & Amarante, M. S. (2019). Agricultura 4.0: software de gerenciamento de produção. *Pesquisa e Ação*, 5(4), 122-131. <https://revistas.brazcubas.br/index.php/pesquisa/article/download/768/779>.
- Lakatos, E. M. & Marconi, M. A. (2017). *Fundamentos de Metodologia Científica*. São Paulo: Editora Atlas. 320p.
- Lamparelli, R. A. C. (2016). *Agricultura de precisão*. Brasília: Agência Embrapa de Informação Tecnológica, 6p.
- Lei nº 10.406/02 (2002). *Institui o Código Civil*. <http://www.normaslegais.com.br/legislacao/lei10406.htm>.
- Lei nº 10.671/03 (2003). *Dispõe sobre o Estatuto de Defesa do Torcedor e dá outras providências*. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.671.htm.
- Lei nº 13.105/15 (2015). *Código de Processo Civil*. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm.
- Lei nº 7.565/ 86 (1986). *Código Brasileiro de Aeronáutica*. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7565.htm.
- Lei nº 7.565/86 (1986). *Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)*. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm.
- Lei nº 8.078/90 (1990). *Código de Defesa do Consumidor. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências*. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm.
- Medida Provisória nº 1.089/20 (2021). *Altera a Lei nº 6.009/1973, a Lei nº 7.565/1986 e a Lei nº 11.182/2005, para dispor sobre o transporte aéreo*. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/medida-provisoria-n-1.089-de-29-de-dezembro-de-2021-370944751>.
- Oliveira, A. J., Silva, G. F., Santos, A. A. C., Caldeira, D. S. A., Vilarinho, M. K. C., Barelli, M. A. A. & Oliveira, T. C. (2020). Potencialidades da utilização de drones na agricultura de precisão. *Brazilian Journal of Development*, 6(9), 64140-64149. <https://www.brazilianjournals.com/index.php/BRJD/article/view/15976/13095>.
- Pereira, A. S., Shitsuka, D. M., Parreira, F. J. & Shitsuka, R. (2018). *Metodologia da pesquisa científica*. UFSM. 119p.
- Projeto de Lei da Câmara dos Deputados nº 8.751/17 (2017). *Regulamenta o uso de veículos aéreos não tripulados próximos a escolas, residências, igrejas, aeroportos e outras localidades, de modo a harmonizar seu uso com os direitos à privacidade e à segurança*. <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2153688>.

Soares Júnior, G. G., Satyro, W. C., Bonilla, S. H., Contador, J. C., Barbosa, A. P., Monken, S. F. P., Martens, M. L. & Fragomeni, M. A. (2021). Construção 4.0: tecnologias habilitadoras da indústria 4.0 aplicadas para melhoria da segurança do trabalho na construção civil. *Research, Society and Development*, 10(12), e280101220280. <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/20280>.

Tartuce, F. (2020). *Responsabilidade Civil*. São Paulo: Editora Forense, 1702p.

Tribunal de Justiça de Santa Catarina (2018). *Ação de ressarcimento de danos materiais e morais decorrentes de acidente de consumo. Apelação Cível nº AC 0301929-73.215.8.24.0018*. <https://tj-sc.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/628047915/apelacao-civel-ac-3019297320158240018-chapeco-0301929-7320158240018>.

Tribunal de Justiça de São Paulo (2015). *Ação de indenização por dano moral. Violação à imagem e honra. Apelação Cível nº AC1002363-56.2015.8.26.0344*. <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/253589075/apelacao-apl-0023635620158260344-sp-1002363-5620158260344>.

Tribunal de Justiça de São Paulo (2017). *Ação indenizatória. Apelação Cível nº 0003578-36.2012.8.26.0394*. <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/465515222/apelacao-apl-35783620128260394-sp-003578-3620128260394>.

Tribunal de Justiça de São Paulo (2018). *Ação de obrigação de não fazer com arbitramento de multa e indenização por danos morais. Agravo de Instrumento nº 2124346-62.2018.8.26.0000*. <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/597061618/21243466220188260000-sp-2124346-6220188260000/inteiro-teor-597061996>.

Tribunal de Justiça do Distrito Federal (2021). *Ação de reparação de danos morais e materiais em decorrência de relação de consumo. Apelação Cível nº AC 0713643-54.2020.8.07.0020*. <https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1305307287/7136435420208070020-df-0713643-5420208070020>.

Tribunal de Justiça do Mato Grosso (2018). *Ação de obrigação de fazer cumulada com dano moral. Agravo de Instrumento nº AI 1007125-92.2018.8.11.0000*. <https://tj-mt.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/843227091/agravo-de-instrumento-ai-10071259220188110000-mt>.

Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (2019). *Ação de responsabilidade civil e dever de segurança. Apelação Cível nº AC 70080360589*. <https://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/759509091/apelacao-civel-ac-70080360589-rs>.