



HIGOR VINICIUS
NOGUEIRA JORGE

MAURO ROBERTO
DE SOUZA JÚNIOR

ÉVERSON APARECIDO
CONTELLI

DRONES, **INVESTIGAÇÃO CRIMINAL** **E SEGURANÇA PÚBLICA**

**Aplicações práticas,
aspectos jurídicos
e legislação
sobre AERONAVES
REMOTAMENTE
PILOTADAS
e enfrentamento
da criminalidade**

Apresentação:
Mauricio José Lemos Freire

2022

 EDITORA
*Jus*PODIVM
www.editorajuspodivm.com.br

V. DIREITO PENAL – USO DE DRONES E TIPOS PENAIS

O tema é sensível e cada vez mais condutas humanas indesejadas relacionadas ao acesso de forma irregular do espaço aéreo brasileiro por aeronave não tripulada (em inglês, *Ummanned Aircraft – UA*) exigem a adoção de medidas para a devida persecução penal e, por conseguinte, para a judicialização desses conflitos criminais.

Com efeito, além da instauração de inquéritos policiais ou de termos circunstanciados, para a responsabilização penal, as infrações criminais podem despertar o interesse civil conforme se verificou no capítulo anterior.

No aspecto administrativo, o acesso de forma irregular do espaço aéreo brasileiro por aeronave não tripulada deve ser auditado pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), que compete planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo, bem como, por intermédio da Junta de Julgamento da Aeronáutica (JJAer), apurar, julgar administrativamente e aplicar as penalidades previstas na Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), e na legislação complementar, por infrações de tráfego aéreo e descumprimento das normas que regulam o SISCEAB (artigo 19, § 3º, do Decreto nº 6.834, de 2009).

Dessa forma, investigações policiais deverão ser utilizadas não somente para a instrução processual penal, mas também para produzir efeitos jurídicos em patamar administrativo.

Constitui infrações criminais condutas recorrentes no acesso de forma regular ou irregular do espaço aéreo brasileiro por aeronave não tripulada: o atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo; Contravenção de Dirigir aeronave sem estar devidamente licenciado; Contravenção de praticar na aviação, acrobacias ou voos baixos, fora da

zona em que a lei o permite; perigo para a vida ou saúde de outrem; desenvolver clandestinamente atividades de telecomunicação; Perturbação da tranquilidade, assim como pode evidenciar a demonstração de permanência e estabilidade dos crimes de integrar Organização criminosa, associação criminosa e associação ao tráfico.

A. ATENTADO CONTRA A SEGURANÇA DE TRANSPORTE MARÍTIMO, FLUVIAL OU AÉREO

O crime de Atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, tutela a incolumidade pública e nos termos do art. 261 do Código Penal tem como tipos penais a exposição a perigo de embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea.

Em seu preceito secundário o tipo penal tem pena de reclusão, de dois a cinco anos na figura básica.

Ocorrendo sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo a reprimenda é potencializada para reclusão, de quatro a doze anos.

Ressalte-se, por oportuno, que na prática do crime com o fim de obter vantagem econômica aplica-se, também, a pena de multa.

Admite a modalidade culposa e sendo crime comum pode ser praticado por qualquer pessoa.

No que se refere ao tipo objetivo o crime ocorrerá quando expor a perigo embarcação, aeronave ou dificultar a navegação marítima, aérea ou fluvial.

A ação penal é pública incondicionada.

No dia 04 de fevereiro de 2019 um jornalista foi preso em Brumadinho-MG por operar um drone na área de resgate de desastre, interferindo na navegação aérea e por expor a perigo as aeronaves de resgate.

i. Jurisprudência:

- 1. TJMG. APELAÇÃO CRIMINAL. Processo: 1.0090.19.000276-7/001 (Acórdão do Tribunal de Justiça). Relator: Des.(a) Beatriz Pinheiro Caires. Origem: Brumadinho-MG. Julgado em: 20/02/2020. Relator do Acórdão: Des.(a) Beatriz Pinheiro Caires.**

Trata-se de apelação criminal interposta por F.K.S.E., contra a decisão de fl. 66, que indeferiu o pedido de restituição de um aparelho Drone, for-

mulado por sua Defesa, sob o fundamento de que o bem apreendido, supostamente empregado na prática do delito previsto no art. 261, § 2º, do Código Penal, ainda interessa ao processo.

Aduz o apelante, em síntese, que o Drone apreendido é imprescindível para que ele possa exercer sua ocupação e foi adquirido licitamente, não guardando qualquer relação com atividades ilícitas, bem como foi devidamente registrado na ANAC. Afirma, ainda, que o aludido bem não mais interessa ao processo, por não conter qualquer registro de voo.

Pugna, assim, pela restituição do drone apreendido em seu desfavor (fls. 75/80).

Contrariado o recurso (fls. 83/84), subiram os autos e, nesta instância, a douta Procuradoria de Justiça opinou no sentido de seu desprovimento (fls.105/107).

É o relatório.

Conheço do recurso, presentes os requisitos legais de admissibilidade.

De acordo com o que consta dos autos, após o acidente de rompimento da barragem da “Vale do Rio Doce” na cidade de Brumadinho/MG, durante operação de buscas na região do desastre, tripulantes de um helicóptero da PRF, que sobrevoava o local, receberam uma mensagem, via rádio, da Aeronáutica, informando a presença de um sinal de drone, nas proximidades do pontilhão ferroviário que foi derrubado pela enxurrada de lama.

Em seguida, o veículo do ora apelante foi visualizado na região, momento em que o helicóptero da PRF pousou próximo a ele, 2Tribunal de Justiça de Minas Gerais e seus tripulantes lhe indagaram acerca da utilização de um drone. Segundo consta do APFD, neste momento, o ora recorrente teria confessado a posse e propriedade do drone, o qual estaria utilizando para gravar imagens aéreas da região do desastre, com finalidade de elaboração de uma matéria jornalística.

Ao término do procedimento, o agente foi preso em flagrante delito pela suposta prática do crime previsto no artigo 261, do Código Penal, e encaminhado à Delegacia de Polícia Civil, sendo o aludido drone apreendido.

Certo é que, de acordo com o que consta do feito, a instrução processual do feito originário ainda não se encerrou, estando, portanto, ainda pendente a produção de perícias no objeto apreendido, aptas a demonstrarem, com segurança, que ele não estaria sendo utilizado para práticas ilícitas. Ainda, há de ser averiguado se o drone em questão teria sobrevoado local de acesso proibido a aeronaves do tipo, por se tratar de região de desastre, na qual operavam diversos helicópteros responsáveis pela busca de vítimas e possíveis sobreviventes do acidente.

Ressalte-se, oportunamente, a inviabilidade de se proceder à análise da mídia acostada aos autos, mesmo porque não seria possível atestar que

os dados ali contidos representam, veridicamente, a totalidade dos registros de voo realizados pelo drone de propriedade do apelante.

Conforme ressaltou o IRMP, tal material sequer foi periciado (fl. 84). A pretendida restituição do Drone, neste momento, impediria que o bem ficasse inteiramente à disposição da Justiça, o que poderia obstaculizar a apuração dos fatos.

Não é por outra razão que o artigo 118 do Código de Processo Penal preconiza que “antes de transitar em julgado a sentença final, as coisas apreendidas não poderão ser restituídas enquanto interessarem ao processo”.

Por todo o exposto, entendo que a restituição, ao recorrente, do drone apreendido encontra óbice na circunstância de seu interesse para o feito originário ainda não ter se esgotado.

Ao impulso de tais razões, nego provimento ao recurso.

B. CONTRAÇÃO DE DIRIGIR AERONAVE SEM ESTAR DEVIDAMENTE LICENCIADO

Prevê o art. 33 da Lei das Contravenções Penais o tipo penal de dirigir aeronave sem estar devidamente licenciado.

Artigo 33 – Dirigir aeronave sem estar devidamente licenciado: Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, e multa.

O núcleo do tipo é dirigir, consistente em conduzir, operar mecanismos relacionados a aeronave que para NUCCI (2014, p. 130) deve estar apta a transportar pessoas, sem a devida licença.

Atualmente, porém, o termo aeronave a partir da regulamentação específica pode incluir aeronaves não tripuladas.

De qualquer forma, cuida-se de norma penal em branco, cuja definição homogênea, no que tange à devida licença de pilotagem de aeronaves tripuladas está na Lei 7.565/86 e regulamentações administrativas e quanto as aeronaves não tripuladas, de forma heterogênea no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial RBAC-E nº 94 da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC:

Este Regulamento Brasileiro da Aviação Civil Especial – RBAC-E aborda os requisitos gerais de competência da ANAC para aeronaves não tripuladas. Por natureza, um RBAC-E possui a finalidade de regular matéria exclusivamente técnica que possa afetar a segurança da aviação civil, com vigência limitada no tempo e restrita a um número razoável de re-

quisitos e pessoas, até que os requisitos contidos nos mesmos sejam incorporados em RBAC apropriado ou definitivamente revogados. Este Regulamento Especial estabelece as condições para a operação de aeronaves não tripuladas no Brasil considerando o atual estágio do desenvolvimento desta tecnologia. Objetiva-se promover um desenvolvimento sustentável e seguro para o setor e, assim, algumas restrições operacionais – notadamente sobre as áreas não distantes de terceiros – foram julgadas como necessárias neste momento. É esperado que a experiência obtida na prática nos próximos anos resulte em um maior conhecimento e superação dos desafios para uma ampla integração desta classe de aeronaves no sistema de aviação civil. Adicionalmente, devem ser observadas as regulamentações de outros entes da administração pública direta e indireta, tais como a Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA e o Ministério da Defesa, assim como as legislações referentes às responsabilizações nas esferas civil, administrativa e penal que podem incidir sobre o uso de aeronave não tripulada, com destaque àquelas disposições referentes à inviolabilidade da intimidade, da vida privada, da honra e da imagem das pessoas.

A subparte H do RBAC-E nº 94 da ANAC, das disposições finais explicitamente complementa norma penal em branco ao asseverar que para os efeitos de aplicação do art. 33 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, traz a definição de operador devidamente licenciado como sendo aquele que possuir:

- (1) no caso de aeromodelo acima de 250 gramas de peso máximo de decolagem, a comprovação de cadastro emitido junto à ANAC e sua identificação na aeronave;
- (2) no caso de RPA de peso máximo de decolagem superior a 250 gramas e até 25kg, em VLOS ou EVLOS até 400 pés AGL:
 - (i) a comprovação de cadastro emitido junto à ANAC e sua identificação na aeronave;
 - (ii) o seguro com cobertura de danos a terceiros, exceto das aeronaves pertencentes a entidades controladas pelo Estado;
 - (iii) documento que contém a avaliação de risco a que se referem os parágrafos E94.103(f)(2) e E94.103(g)(2) deste Regulamento Especial; e
 - (iv) manual de voo;
- (3) no caso de RPA de peso máximo de decolagem superior a 250 gramas e até 25kg, em BVLOS até 400 pés AGL:
 - (i) o seguro com cobertura de danos a terceiros, exceto das aeronaves pertencentes a entidades controladas pelo Estado;
 - (ii) certificado de marca experimental ou certificado de matrícula;

- (iii) certificado de aeronavegabilidade válido;
 - (iv) documento que contém a avaliação de risco a que se referem os parágrafos E94.103(f)(2) e E94.103(g)(2) deste Regulamento Especial; e
 - (v) manual de voo;
- (4) no caso das demais RPA de peso máximo de decolagem superior a 250 gramas e até 25kg: (i) o seguro com cobertura de danos a terceiros, exceto das aeronaves pertencentes a entidades controladas pelo Estado;
- (ii) licença e habilitação emitida pela ANAC;
 - (iii) certificado de marca experimental ou certificado de matrícula;
 - (iv) certificado de aeronavegabilidade válido;
 - (v) documento que contém a avaliação de risco a que se referem os parágrafos E94.103(f)(2) e E94.103(g)(2) deste Regulamento Especial; e
 - (vi) manual de voo; ou
- (5) no caso de RPA de peso máximo de decolagem acima de 25kg:
- (i) o seguro com cobertura de danos a terceiros, exceto das aeronaves pertencentes a entidades controladas pelo Estado;
 - (ii) licença e habilitação emitida pela ANAC;
 - (iii) o CMA de 1ª, 2ª ou 5ª Classe emitido segundo o RBAC nº 67, ou o CMA de 3ª Classe válido emitido pelo Comando da Aeronáutica segundo a ICA 63-15;
 - (iv) certificado de marca experimental ou certificado de matrícula;
 - (v) certificado de aeronavegabilidade válido;
 - (vi) documento que contém a avaliação de risco a que se referem os parágrafos E94.103(f)(2) e E94.103(g)(2) deste Regulamento Especial; e
 - (vii) manual de voo.
- (b) Todos os operadores de aeromodelos e de RPA até 250 gramas de peso máximo de decolagem são considerados como devidamente licenciados, para os efeitos de aplicação do art. 33 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, por força deste Regulamento Especial, sem necessidade de possuir documento emitido pela ANAC.
- Nota: os documentos acima listados abrangem somente os que são requeridos possuir por parte da ANAC. Outros documentos podem ser necessários por parte do DECEA, da ANATEL, ou de outros órgãos competentes.

Com efeito, a partir da regulamentação heterogênea, tem-se que aeronaves não tripuladas, ao lado daquelas tripuladas, são consideradas objeto material da infração, sem que se tenha que realizar qualquer esforço interpretativo ou analógico, compreendendo-se no conceito de aeronaves para

a definição do tipo penal descrito no art. 33 da Lei de Contravenções Penais, cujo objeto jurídico está na proteção da incolumidade pública.

A ação penal é pública incondicionada.

C. CONTRAVENÇÃO DE PRATICAR NA AVIAÇÃO, ACROBACIAS OU VOOS BAIXOS, FORA DA ZONA EM QUE A LEI O PERMITE

Prevê o art. 35 da Lei das Contravenções Penais 3.688/41 o tipo penal de praticar, na aviação, acrobacias ou voos baixos, fora da zona em que a lei o permite.

Artigo 35 – Entregar-se na prática da aviação, a acrobacias ou a voos baixos, fora da zona em que a lei o permite, ou fazer descer a aeronave fora dos lugares destinados a esse fim: Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa.

O núcleo do tipo é entregar-se (empenhar-se), na prática de aviação (condução de aeronave tripulada ou não tripulada nos termos do RBAC-E nº 94 da ANAC, vide comentário no art. 33 da LCP) acrobacias (manobras arriscadas, não rotineira e não recomenda nas normas regulamentares) ou a voos baixos (aquém do limite permitido) ou fazer descer (pou-sar) a aeronave fora dos lugares destinados a esse fim.

A contravenção pode ser praticada por qualquer pessoa e o elemento subjetivo é dolo. Não se pune a modalidade culposa.

O objeto material é a aeronave e tem na incolumidade pública seu objeto jurídico.

A ação penal é pública incondicionada.

D. PERIGO PARA A VIDA OU SAÚDE DE OUTREM

O tipo penal tratado no Art. 132 do Código Penal (Decreto-Lei 2.848 de 1940), ao se preocupar com a periclitación da vida e da saúde tipifica crime de perigo se o fato, subsidiariamente não constituir crime mais grave.

Artigo 132 – Expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente: Pena – detenção, de três meses a um ano, se o fato não constitui crime mais grave. Parágrafo único. A pena é aumentada de um sexto a um terço se a exposição da vida ou da saúde de outrem a perigo decorre do transporte de pessoas para a prestação de serviços em estabelecimentos de qualquer natureza, em desacordo com as normas legais.

O tipo objetivo tem como elementos nucleares expor (arriscar) a vida ou a saúde de outrem a perigo direto (perigo concreto) e iminente (não basta a mera possibilidade).

A objetividade jurídica protegida é a vida e a saúde da pessoa humana.

O elemento subjetivo é o dolo. Não admite a modalidade culposa.

Sujeito ativo é qualquer pessoa e exige-se como sujeito passivo pessoa determinada.

A ação penal é pública incondicionada.

E. DESENVOLVER CLANDESTINAMENTE ATIVIDADES DE TELECOMUNICAÇÃO

O tipo penal tratado no Art. Art. 183 Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, ao se proteger a organização dos serviços de telecomunicações, tipifica crime de desenvolver clandestinamente atividades de telecomunicação.

Art. 183. Desenvolver clandestinamente atividades de telecomunicação:

Pena – detenção de dois a quatro anos, aumentada da metade se houver dano a terceiro, e multa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

Parágrafo único. Incorre na mesma pena quem, direta ou indiretamente, concorrer para o crime.

O tipo objetivo tem como elementos nucleares desenvolver (realizar) clandestinamente (atividade desenvolvida sem a competente concessão, permissão ou autorização de serviço, de uso de radiofrequência e de exploração de satélite) atividades de telecomunicação).

O uso de radiofrequência, tendo ou não caráter de exclusividade, dependerá de prévia outorga da Agência Nacional de Telecomunicações, nos termos da regulamentação. A Agência Nacional de Telecomunicações é a entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial e vinculada ao Ministério das Comunicações, com a função de órgão regulador das telecomunicações, com sede no Distrito Federal, podendo estabelecer unidades regionais.

A Autorização de uso de radiofrequência é o ato administrativo vinculado, associado à concessão, permissão ou autorização para prestação de serviço de telecomunicações, que atribui a interessado, por prazo determinado, o direito de uso de radiofrequência, nas condições legais e regulamentares e dependerão de outorga o uso de radiofrequência por meio de equipamentos de radiação restrita definidos pela Agência.

A objetividade jurídica protegida é a segurança das telecomunicações.

O elemento subjetivo é o dolo. Não admite a modalidade culposa.

Sujeito ativo é qualquer.

A ação penal é pública incondicionada.

F. INTEGRAR ORGANIZAÇÃO CRIMINOSA, ASSOCIAÇÃO CRIMINOSA E ASSOCIAÇÃO AO TRÁFICO

Constituem crimes de concurso necessário e a par da diferenciação quanto a estrutura do grupo criminoso, a nota comum entre os tipos penais é que todos exigem demonstração de permanência e estabilidade.

O crime de integrar organização criminosa exige um *plus*, consistente na demonstração de que a atividade é estruturada de forma empresarial, com divisão em células e, ademais, normalmente com sofisticado arranjo criminal do *iter criminis*.

Desse modo, em todos os tipos penais analisados, para construção da subsunção penal, mister que o operador do direito identifique em contextualização que a atividade criminosa tem um algo mais que o simples agrupamento de pessoas.

Com efeito, grupo de pessoas composto, por exemplo, por 4 integrantes que se reúnem para praticar um roubo a banco não será considerado crime de concurso necessário quando não demonstrado o vínculo associativo, a permanência e estabilidade e mais, ou no caso da organização se não demonstrado um sofisticado modo de agir.

Por outro turno, a utilização de drones por grupo criminoso, de per si, em nada interfere na tipificação, porém, quando realizada a devida contextualização, como rotineiramente se extrai de Inquéritos Policiais relacionados e até da jurisprudência, pode constituir um importante fator para direcionar decisão de indiciamento ou de conseqüente decreto condenatório.

Organizações criminosas com atuação no Brasil têm se valido de pombos, a treinamento de arqueiros, uso de linhas e até mesmo de drones para entrega de instrumentos e substâncias ilícitas no interior de presídios.

No âmbito externo, a criminalidade organizada voltada a grandes roubos, não raro se utilizam de drones, seja para o levantamento de local, seja para a logística da ação criminosa, o que além de servir de fonte investi-

gativa para a subsunção, deve interferir no processo de dosagem da pena, quando devidamente demonstrado pelos agentes de segurança.

Ressalte-se, ademais, que os tipos penais em destaque não exigem a prática de quaisquer crimes projetados, de tal modo que a apreensão de drones, ainda em levantamento de locais, quando devidamente demonstrado, poderá ensejar a tipificação de integrar organização criminosa ou associação criminosa e consequente deliberação técnico jurídica para a decretação da prisão em flagrante delito.

G. PERTURBAÇÃO DA TRANQUILIDADE

Prevê o art. 65 da Lei das Contravenções Penais o tipo penal de molestar alguém ou perturbar-lhe a tranquilidade, por acinte ou por motivo reprovável.

Art. 65. Molestar alguém ou perturbar-lhe a tranquilidade, por acinte ou por motivo reprovável:

Pena – prisão simples, de quinze dias a dois meses, ou multa, de duzentos mil réis a dois contos de réis.

O núcleo do tipo é molestar (interferir de forma desarrazoada) alguém (ser humano) ou perturbar-lhe (desassossegar) a tranquilidade (paz de espírito), por acinte (propósito) ou por motivo reprovável (condenável, ilícito).

A contravenção pode ser praticada por qualquer pessoa, não exige qualidade especial da vítima e o elemento subjetivo é dolo. Não se pune a modalidade culposa.

O objeto material é o ser humano perturbado. Os bons costumes representam seu objeto jurídico.

A ação penal é pública incondicionada.

Não raro na seara policial são constantes as reclamações de sobrevoos reiterados de drones sobre áreas particulares. Conforme analisado sob o ponto de vista civil o espaço aéreo ou subterrâneo não pertence ao proprietário que inclusive deve abster-se de condutas que possam evidenciar abuso de direito.

Nessa mesma toada, o uso do espaço aéreo deve ocorrer de forma responsável sob pena de molestar ou perturbar pessoas em terra, inclusive evitando-se, por acinte ou por motivo reprovável a violação da intimidade e da privacidade, sob pena de tipificar a contravenção penal.

Outra constante pergunta em meio policial está na indagação se aeronaves não tripuladas, nas condições de abuso de direito ou praticando atos ilícitos podem ser abatidas. Note-se que o abate dessas aeronaves sem justificativa, podem inclusive constituir tipo penal de exercício arbitrário das próprias razões, previsto no art. 345 do Código Penal.

Art. 345 – Fazer justiça pelas próprias mãos, para satisfazer pretensão, embora legítima, salvo quando a lei o permite:

Pena – detenção, de quinze dias a um mês, ou multa, além da pena correspondente à violência.

Parágrafo único – Se não há emprego de violência, somente se procede mediante queixa.

Porém, o abate de drones em áreas protegidas em áreas de segurança, a nosso sentir não tipifica o crime de exercício arbitrário, estando amparado por excludente de ilicitude exercício regular de direito, essencialmente ao atuar ao encontro das normas que delimitam o espaço aéreo na região de aeroportos.