

Os aspectos jurídicos da requisição administrativa dos veículos aéreos remotamente pilotados de uso civil para provimento de acréscimo de poderio militar

The legal aspects of the administrative requisition of remotely piloted aerial vehicles for civil use to provide additional military power

Los aspectos legales de la requisición administrativa de vehículos aéreos teledirigidos de uso civil para dotar de potencia militar adicional

Floriano André Gomes do Carmo^I

Ivan Muniz de Mesquita^{II}

Carlos Alberto Leite da Silva^{III}

RESUMO

Este estudo tem por propósito desenvolver os aspectos jurídicos envolvidos no possível uso compulsório de equipamentos civis para finalidades militares, mais especificamente relacionados aos veículos aéreos remotamente pilotados e ao poder aeroespacial, a exemplo do conflito armado entre Ucrânia e Rússia. Para a produção da pesquisa foi utilizado o método hipotético-dedutivo, com o qual, em primeiro momento, identificou-se que esses aparelhos estão cada vez mais populares com crescente quantitativo de registros civis, e enquadrados no conceito de aeronaves. Seguindo, foi verificado se os veículos remotamente pilotados podem contribuir para o fornecimento de acréscimo ao poderio militar, mais precisamente no tocante ao poder aeroespacial. Apuradas as premissas, houve a averiguação do ordenamento jurídico brasileiro com relação às normas jurídicas que autorizam tal uso compulsório.

Palavras-chave: RPA; drones civis; finalidade militar; Mobilização Nacional.

ABSTRACT

This study aims to develop the legal aspects involved for the possible compulsory use of civilian equipment for military purposes, more specifically related to remotely piloted air vehicles and aerospace power, such as the armed conflict between Ukraine and Russia. For the production of the research, the hypothetical-deductive method was used, where at first it was identified that these devices are increasingly popular with an increasing number of civil records, and framed in the concept of aircraft. Following, it was verified whether remotely piloted vehicles can contribute as an addition to military power, more precisely with regard to aerospace power. Having determined the premises, there was an investigation of the Brazilian legal system in relation to the legal rules that authorize such compulsory use.

Keywords: RPA; civilian drones; military purpose; National mobilization.

I. Universidade da Força Aérea (UNIFA) – Rio de Janeiro/RJ – Brasil. Mestrando no Programa de Pós-graduação em Ciências Aeroespaciais da Universidade da Força Aérea – UNIFA. Professor em Graduação de Bacharelado em Direito. *E-mail:* florianoagcarmo@gmail.com

II. Universidade da Força Aérea (UNIFA) – Rio de Janeiro/RJ – Brasil. Doutor no Programa de Pós-graduação em Ciências Aeroespaciais pela Universidade da Força Aérea e Mestre em Educação pela Universidade Católica de Brasília. Professor efetivo da Universidade da Força Aérea, onde leciona as seguintes Disciplinas: Direito Aeronáutico, Direito Espacial, Direito Aeroespacial e Direito Internacional Humanitário. *E-mail:* mesquitaim@uol.com.br

III. Universidade da Força Aérea (UNIFA) – Rio de Janeiro/RJ – Brasil. Doutorando no Programa de Sociologia e Política da Universidade Federal Fluminense e Mestre em Ciência Política pela UFF – Rio de Janeiro/RJ – Brasil. Possui ainda Curso de Especialização de Estudos Estratégicos pelo Air War College/USAF e História Militar pela UNIRIO. *E-mail:* leitecals@fab.mil.br

Recebido: 10/05/2022

Aceito: 10/10/2022

RESUMEN

Este estudio tiene como objetivo desarrollar los aspectos legales involucrados para el posible uso obligatorio de equipos civiles con fines militares, más específicamente relacionados con los vehículos aéreos pilotados a distancia y el poder aeroespacial, como el conflicto armado entre Ucrania y Rusia. Para la elaboración de la investigación se utilizó el método hipotético-deductivo, donde en un primer momento se identificó que estos dispositivos son cada vez más populares con un número creciente de registros civiles, y enmarcados en el concepto de aeronave. A continuación, se verificó si los vehículos teledirigidos pueden contribuir como complemento al poderío militar, más precisamente en lo que se refiere al poderío aeroespacial. Una vez determinadas las premisas, se investigó el ordenamiento jurídico brasileño en relación con las normas jurídicas que autorizan tal uso obligatorio.

Palabras clave: RPA; drones civiles; propósito militar; Movilización Nacional.

1. INTRODUÇÃO

Caminho natural da evolução tecnológica em relação às aeronaves, os veículos aéreos remotamente pilotados, popularmente conhecidos como drones, atingiram ampla utilização em atividades das mais diversificadas, tanto no Brasil como em outros países. Este crescimento se deve, em parte, ao baixo valor de mercado desses aparelhos, corroborado pelo avanço técnico, científico, computacional e eletrônico dos mesmos. Além disso, o aumento da produção e o incremento de suas funcionalidades são observados no uso militar e em diversas áreas de utilização civil (VASCONCELOS, 2019).

Esse aperfeiçoamento tecnológico propiciou que os drones fossem utilizados, já nos anos 1980 e 1990, como veículos de vigilância e monitoramento para fins militares. Nesta época, as forças armadas dos Estados Unidos da América passaram por um processo de modernização, chamada de Revolução dos Assuntos Militares (RAM) e, assim, esses meios começaram a ter utilidade militar como armamentos, o que inaugurou um novo modo de conflito armado. Após os ataques terroristas em 11 de setembro de 2001, o novo armamento foi empregado de forma transnacional contra os grupos responsáveis por essa agressão, com a promessa de eficácia na precisão a distância (PERON, 2014).

No momento atual, o poder aeroespacial conta com diversificadas fontes que vão além da própria Força Aérea, tais como as forças aéreas auxiliares concernentes ao Exército e à Marinha, bem como a Aviação Civil. Existe todo um complexo de infraestrutura, como bases militares, centros de treinamento, aeroportos, indústrias destinadas à ampliação e fabricação de aviões e equipamentos de voo, sejam militares ou civis (ALMEIDA, 2006). Diante disso, ressalta-se a importância de estudar a possibilidade de os drones de emprego civil estarem inseridos no contexto de providência complementar ao poderio militar, mais precisamente ao poder aeroespacial.

1.1 Contextualização

O estudo se propõe a discutir o tema sob a ótica da ciência do direito brasileiro em consonância com alguns pensadores da doutrina militar e do poder aeroespacial, sobre a utilização dos veículos aéreos remotamente pilotados de emprego civil adaptado para fins militares, caso necessário. No atual conflito armado entre Rússia e Ucrânia, as forças militares ucranianas estão usando deste expediente (NANDA, 2022).

Neste artigo¹ o autor busca verificar a possibilidade de dar uma nova dimensão ao problema de pesquisa abordado no referido trabalho, qual seja: a ampliação da competência para fiscalizar o uso dos RPA civis, de forma integrada com os órgãos de segurança pública, estaduais, distrital e municipais gerará maior segurança para a gestão e o controle do tráfego aéreo nacional, indagando se é possível que, no Brasil, os drones civis possam ser legalmente utilizados ou compulsoriamente requisitados para uso militar.

No desenvolvimento, o artigo será dividido em três partes. Em primeiro lugar, faz-se uma breve análise das aplicações dos drones civis, o que fundamenta o número crescente desses aparelhos, bem como sua conceituação como aeronaves.

A partir dessa contextualização inicial, é possível analisar que, como aeronaves, os drones podem ser direcionados para operações militares. Assim, na segunda parte, examina-se essa possibilidade em consonância com alguns teóricos do poder aeroespacial, exemplificando tal factibilidade no atual conflito armado entre Ucrânia e Rússia. Por fim, na terceira parte, busca-se respaldo no cenário brasileiro sobre a existência de amparo legal para fundamentar a utilização militar dos drones civis de forma lícita e legítima.

¹ Decorrente de dissertação de mestrado defendida no Programa de Pós-Graduação em Ciências Aeroespaciais da Universidade da Força Aérea (UNIFA).

1.2 Metodologia

O foco principal do presente trabalho está na identificação de, no Brasil, ser possível que a União determine que o particular ceda seus bens de forma compulsória a bem do interesse público, mais precisamente em relação aos veículos aéreos remotamente pilotados a serem destinados à finalidade militar como apoio ao poder aeroespacial.

No intuito de cumprir esse objetivo, a pesquisa serviu-se da ciência do Direito, analisando comandos normativos legais em alinhamento com as ciências Aeroespaciais, ou seja, em um panorama interdisciplinar, firmando, assim, a adoção do método hipotético-dedutivo.

Segundo Bunge (apud Marconi e Lakatos, 2003), as etapas do estudo foram cumpridas da seguinte forma: no fato de que as aeronaves remotamente pilotadas de uso civil estão cada vez mais populares e em número crescente no Brasil; na verificação de que as aeronaves civis podem ser um meio de acréscimo ao poderio militar e, mais especificamente, ao poder aeroespacial, conforme alguns de seus teóricos, e na constatação de tal fato no atual conflito entre Ucrânia e Rússia. Nessas premissas, a identificação dos fundamentos jurídicos para a União requisitar essas aeronaves e destiná-las ao emprego militar, caso seja necessário.

Para tanto, a presente pesquisa baseou-se na fonte bibliográfica, em razão da utilização de legislações, livros e artigos científicos existentes, analisados de acordo com os objetivos traçados neste trabalho. Trata-se de pesquisa qualitativa, no sentido de que as conclusões ou resultados alcançados pela

análise das fontes utilizadas corroboram uma visão individual e específica sobre o tema em questão (CORRÊA, 2008).

2. DESENVOLVIMENTO

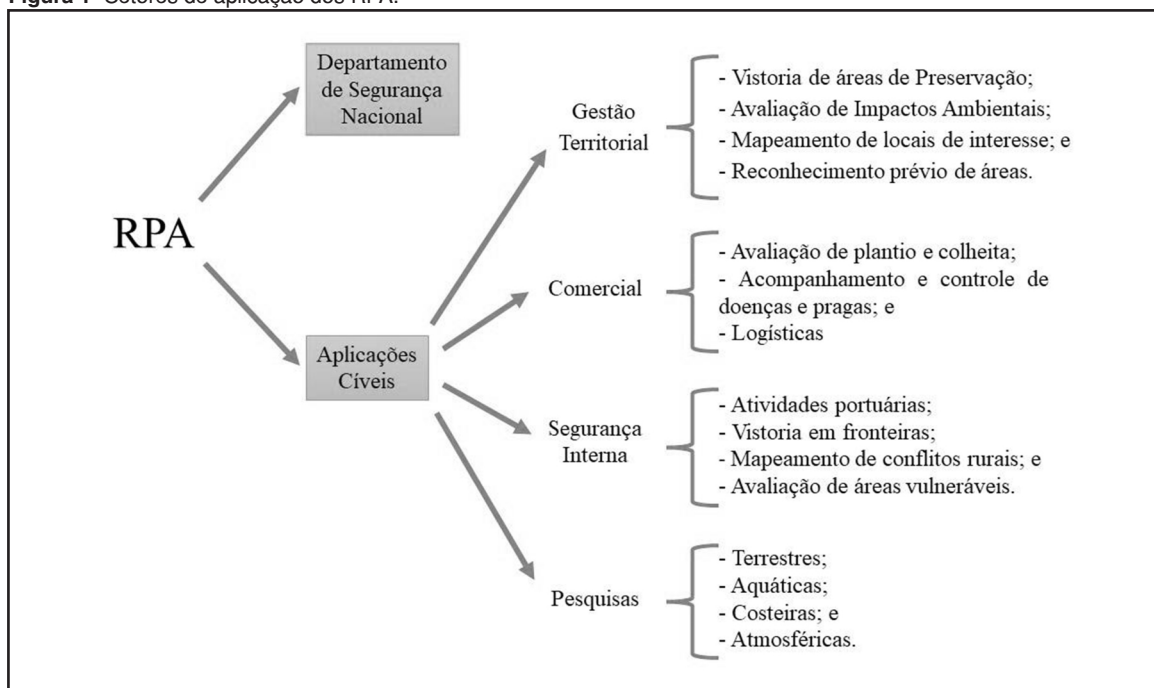
2.1 A diversidade de aplicação dos veículos aéreos remotamente pilotados e sua adequação ao conceito de aeronaves

Em razão da variada e infundável serventia, estas aeronaves conquistam, cada vez mais, novas aplicações no mercado e fomentam o crescimento de setores que, até bem pouco tempo, não conheciam essa tecnologia, a exemplo da agricultura de precisão (AP). Tarefas simples como monitoramento de grandes culturas ou plantações, que eram realizadas com alto custo de voo de pequenos aviões, helicópteros ou pela vagarosa fiscalização em solo, hoje são realizadas pelos drones com barateamento da operação e maior precisão em identificar as áreas da cultura que necessitam de algum tipo de intervenção direta, como correção do solo ou controle de pragas (MIKAMI, 2017).

Como são aparelhos com grande capacidade de carga, permitem que outros mecanismos sejam integrados, a exemplo de câmeras que realizam imagens aéreas, tornando mais eficiente o monitoramento na agricultura (MIKAMI, 2017).

Sem a pretensão de ilustrar exaustivamente os vários campos de emprego das aeronaves remotamente pilotadas (RPA - *Remotely-Piloted Aircraft*), a Figura 1 demonstra algumas aplicações do RPA servindo tanto para a defesa nacional como para fins civis.

Figura 1 - Setores de aplicação dos RPA.



Fonte: BOLOGNEZ et al, 2021, p. 357.

Neste sentir, os drones são aparelhos que impressionam. Sua capacidade de pairar no ar, sua manobrabilidade única, a possibilidade de executarem voos com precisão, tanto em campo aberto como em pequenos espaços, a operação por longos períodos, os avanços tecnológicos e a adaptabilidade a outros aparelhos, como câmeras e medidores, são algumas características que estão tornando o RPA cada vez mais usual em diversos segmentos, seja para fins comerciais, ou recreativos (FLUMIGNAN, 2015).

A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), assim estabelece sobre o conceito de aeronaves, em seu Art. 106: “Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas”.

Afirma Pacheco (2006) que o conceito de aeronaves previsto no CBA revela algumas peculiaridades importantes para a identificação de um veículo aéreo como tal, são elas: ser um aparelho, o que indica a necessidade de reunião de sistemas e mecanismos funcionando de forma integrada; ser manobrável, ou seja, a suscetibilidade de ser comandado e o atributo de movimentar-se em diversas direções enquanto em voo; sustentar-se e circular no espaço aéreo mediante reações aerodinâmicas; e, por fim, a capacidade de transporte, seja de pessoas ou cargas.

Ocorre que o próprio CBA estipula que todas as aeronaves necessitam de um comandante a bordo, sendo o mesmo responsável pela operação da aeronave. Assim descreve:

Art. 165 – Toda aeronave terá a bordo um comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Art. 166 – O comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave. (BRASIL, 1986).

Em uma análise compartimentalizada das normas no CBA, açodadamente seria possível concluir que os RPA não são aeronaves propriamente ditas, posto que as exigências legais não estejam nelas identificadas. Tal conclusão equivocada acarretaria situação de perplexidade em constatar que o espaço aéreo estaria sendo frequentado por aparelhos totalmente alheios a qualquer tipo de regulamentação por órgãos e leis que se ocupam da aeronavegação.

Regulamentos mais recentes que o CBA, a exemplo da Portaria do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) n.º 112/DGCEA, de 22 de maio de 2020, que aprovou a Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-40 e cuidou dos Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas e seu acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro, afirmam se tratar de aeronaves quando conceituam o RPA no item 2.1.7:

AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA (RPA)
Subcategoria de aeronaves não tripuladas, pilotada a partir de uma estação de pilotagem remota e utilizada para qualquer outro fim que não seja o recreativo e que seja capaz de interagir com o Controle de Tráfego Aéreo e outras aeronaves em tempo real. (BRASIL, 2020).

Seguindo no mesmo sentido, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) no exercício de sua atribuição regulatória, conforme Art. 3º da Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005², formulou a Resolução n.º 419, de 2 de maio de 2017, que aprovou o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Especial (REBAC-E) n.º 94, estabelecendo, logo no Art. 1.º, os “Requisitos Gerais para Aeronaves Não Tripuladas de Uso Civil”.

Não obstante a existência de demais normas emitidas tanto pelo DECEA como pela ANAC, é inegável que, para esses órgãos, os drones são aeronaves propriamente ditas, sendo a elas aplicáveis, inclusive, o que dispõe o CBA em todos os seus aspectos jurídicos e administrativos.

2.2 A evolução da aviação civil e o emprego militar

Douhet atentava que a evolução da aviação seria constante em razão dos notáveis progressos testemunhados à sua época, prevendo ainda que seria um processo inevitável e com resultados inimagináveis.

Com relação ao futuro da navegação aérea como fator de progresso humano, as opiniões podem diferir, porém um fato certo é que o novo meio de transporte encontrou para si um lugar permanente. Em toda a história dos meios de transporte, esta máquina que o homem, após séculos de tentativas fracassadas, pôde criar com seu gênio e ousadia, fez o mais rápido e notável progresso. Não é possível predizer que estágio de desenvolvimento ela alcançará, porém tudo indica que um considerável progresso ainda lhe será reservado. (DOUHET, 1978, P. 108-109).

² Art. 3º. A Anac, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, especialmente no que se refere a: (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011).

Em consequência, certificou as vantagens que o transporte aéreo demonstrou possuir:

1. Vantagens econômicas e industriais. O desenvolvimento de uma florescente navegação aérea estimularia o desenvolvimento da indústria aeronáutica como um todo.

2. Vantagens à segurança nacional. Deve-se esperar que não haja mais guerras, porém seria extremamente tolo confiar nesta esperança. A Grande Guerra revelou as possibilidades da arma aérea, muito embora não houvesse tempo suficiente para mostrar sua plena importância. Não há dúvida de que com as melhorias técnicas que muito provavelmente surgirão, o valor da arma aérea continuará a aumentar e, em qualquer guerra futura, a posse da supremacia aérea será mais vantajosa do que a posse da supremacia marítima. Ter a nossa disposição uma grande frota de aviões de transporte equivale, em termos do poderio potencial, a possuir uma grande Força Aérea, sempre pronta a defender nossos direitos. (DOUHET, 1978, p. 108-109).

Resultado do progresso da navegação aérea retratado por Douhet, no Brasil certifica-se que o RPA apresenta consideráveis números de aeronaves cadastradas e em operação. Como pode ser verificado nas Tabelas 1 e 2, o número total de pessoas cadastradas na ANAC para operação de RPA, bem como de aparelhos cadastrados em 2022, é representativo (ANAC, 2022). Vejam-se os dados apurados em abril de 2022:

Como apontado, estas aeronaves são bastante versáteis e amoldam-se também à característica da flexibilidade que Santos (1989) identifica como essencial na Força Aérea contemporânea, em consonância com a sofisticação tecnológica que também deve estar presente nos dias atuais.

Os artefatos eletrônicos assumiram extrema prioridade neste campo, levando a aviação, cada vez mais, a afastar-se da arte e centrar-se no âmbito da ciência, e condicionando os membros da tripulação a se transformarem em gestores inteligentes de sistemas. (SANTOS, 1989, p. 144-145).

Na mesma linha, Amitage (apud SANTOS, 1989) observa que os aparelhos de aeronavegação são dotados da qualidade da adaptabilidade, retratando que os aviões de carga são ajustáveis para o emprego militar, sendo aplicáveis em missões desse propósito, tais como: abastecimento no ar, patrulhas, monitoramento, etc. Portanto, a aviação civil se mostra como importante para o incremento do poder aeroespacial e, como aeronaves, os drones não estão à margem dessa conjuntura.

Ilustrando o emprego eficiente que esses meios aéreos civis podem apresentar em missões militares e conjecturando que possam ser transformados em armamentos, presume-se que teriam o condão de atingir o objetivo de paralisação do inimigo, nos termos da teoria dos anéis estratégicos de Warden.

Tabela 1- Cadastro de pessoas para operação de RPA

NÚMERO TOTAL DE PESSOAS CADASTRADAS NA ANAC PARA OPERAÇÃO DE RPA	74.850
PESSOAS FÍSICAS	68.475
PESSOAS JURÍDICAS	6.375

Fonte: Brasil, 2022

Tabela 2- Cadastro de RPA

NÚMERO TOTAL DE RPA CADASTRADOS	93.729
PARA USO RECREATIVO	52.906
PARA USO PROFISSIONAL	40.823

Fonte: Brasil, 2022

Para Warden (1988 apud FADOK; BOYD; WARDEN, 1995) os anéis estratégicos são identificados em cinco dimensões: liderança, fundamentos orgânicos, infraestrutura, população e forças militares de campo. Um ataque aéreo ao centro desse complexo, identificado na liderança, acarretaria a anulação de todos os demais anéis estratégicos, o que ocasionaria a paralisia do inimigo. Destarte, menciona-se que:

Warden define o inimigo como um sistema de cinco anéis estratégicos e defende a paralisia por meio de ataques aéreos a esses anéis. Listados em importância decrescente para o funcionamento adequado do sistema inimigo, esses “anéis” são liderança, elementos orgânicos essenciais, infraestrutura, população e forças militares em campo. Em qualquer caso, o alvo final de todos os ataques estratégicos deve ser sempre a mente do comando inimigo. De acordo com Warden, o poder aéreo é especialmente adequado para induzir a paralisia estratégica, uma vez que sozinho pode incapacitar todos os cinco anéis, simultânea ou seletivamente de dentro para fora (FADOK; BOYD; WARDEN, 1995, p. 2).

As peculiaridades descritas sobre o drone fazem com que essas aeronaves sejam adaptadas para fins militares, e, ainda, podem ser armas efetivas de aniquilação do inimigo por meio da sua paralisia estratégica. Clausewitz (1976 apud FADOK; BOYD; WARDEN, 1995) equipara a paralisia do inimigo com sua aniquilação e, de forma semelhante, Liddell (1972 apud FADOK; BOYD; WARDEN, 1995) explica que a paralisia estratégica do inimigo pode ser obtida

pelo seu desarmamento, o que seria a forma mais econômica e com redução de danos de guerra (FADOK; BOYD; WARDEN, 1995, p. 6).

Na guerra que está em curso entre Rússia e Ucrânia, os drones estão reescrevendo as regras dos conflitos armados. John Parachini (apud NANDA, 2022) afirma que: “o veículo blindado de combate foi fundamental em um ponto, mas agora os drones podem ser o sistema de armas mais decisivo.”³

Segundo o jornal britânico *The Guardian* (2022), um grupo de pilotos de drones voluntários, denominados de “unidade Aerorozvidka”, tem desempenhado papel relevante na contenção de avanços de tropas russas em território ucraniano. O aludido grupo realiza operações noturnas com drones e seus operadores se deslocam em quadriciclos monitorando e atacando alvos russos, como uma coluna mecanizada de 40 milhas que se deslocava para a capital Kiev e a ofensiva frustrada para a tomada do aeroporto na cidade de Dnipro.

Esse grupo, que conta com 50 esquadrões de pilotos de drones, vem utilizando não somente aeronaves propriamente militares, mas também aparelhos de vigilância comercial, caseiros de uso civil e muitos reaproveitados por uma indústria doméstica de produção de drones. Organizações voluntárias da Ucrânia unem esforços no mesmo propósito. A Figura 2 ilustra um membro do grupo Aerorozvidka portando um drone adaptado para cumprimento de missão militar.

Figura 2- Membro da Aerorozvidka, unidade especializada em ataques por drones, formada por voluntários ucranianos.



Fonte: Reprodução/Twitter @Aerorozvidka

³ Tradução nossa.

Especialistas avaliaram para o *site* de notícias *Enr/Asian Times* que, até o momento, na guerra dos drones, a Ucrânia tem se saído melhor do que a Rússia, e um dos fatores é a mobilização dos drones civis e sua adaptação para o emprego no conflito armado, seja para monitoramento ou como armamento (NANDA, 2022).

Um drone de uso civil semelhante ao DJI Phantom3, armado com uma única granada contendo 36 gramas de explosivo, atacou veículo russo conduzido por soldados causando danos ao mesmo. A cena foi registrada pelo próprio aparelho. Transformado em armamento, os drones civis estão sendo utilizados nesse conflito armado como armas de baixo custo, mas com benefícios atrativos para a resistência ucraniana, como o sucesso em algumas missões (UCRÂNIA, 2022).

2.3 Amparo legal e jurídico para utilização militar das aeronaves civis remotamente pilotadas

Em caso de necessidade do Estado Brasileiro, essas aeronaves podem ser requisitadas para fins militares em diversos setores de atuação. É exatamente o que permite a Lei n.º 11.631, de 27 de dezembro de 2007, que dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização – SINAMOB, no artigo 2º, inciso I, que assim dispõe:

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - Mobilização Nacional o conjunto de atividades planejadas, orientadas e empreendidas pelo Estado, complementando a Logística Nacional, destinadas a capacitar o País a realizar ações estratégicas, no campo da Defesa Nacional, diante de agressão estrangeira;

Para tanto, a referida lei utiliza o termo “requisição” no Art. 4º, parágrafo único, inciso IV, que significa uma forma de intervenção pública na propriedade privada, cujo fundamento constitucional se encontra no Art. 5º, inciso XXV, da Constituição Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/88). Assim dispõem:

Art. 4º A execução da Mobilização Nacional, caracterizada pela celeridade e compulsoriedade das ações a serem implementadas, com vistas em propiciar ao País condições para enfrentar o fato que a motivou, será decretada por ato do Poder Executivo autorizado pelo Congresso Nacional ou referendado por ele, quando no intervalo das sessões legislativas.

Parágrafo único. Na decretação da Mobilização Nacional, o Poder Executivo especificará o espaço geográfico do território nacional em que será realizada e as medidas necessárias à sua execução, dentre elas:

IV - a requisição e a ocupação de bens e serviços;

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

Este instituto visa atender situações em que o Poder Público precisa da utilização de bens ou serviços particulares para consecução de objetivos de interesse coletivo, direcionado a situações urgentes e momentâneas, com possibilidade de indenização posterior ao uso. Ensina Meireles (2016, p. 759).

Requisição é a utilização coativa de bens ou serviços particulares pelo Poder Público por ato de execução direta e imediata pela autoridade requisitante e indenização ulterior, para atendimento de necessidades coletivas urgentes e transitórias. O fundamento do instituto da requisição encontra-se no art. 5º, XXV, da CF, que autoriza o uso da propriedade particular, na iminência de perigo público, pelas autoridades competentes (civis ou militares).

Di Pietro (2006, p. 213) explica que a requisição administrativa, originariamente, era instituto de limitação da propriedade privada propriamente de natureza militar, com aplicação em tempo de guerra ou de grave comoção interna, nos termos do Art. 80 da Constituição de 1891 e Art. 591 do Código Civil de 1916, reproduzida nas Constituições de 1934, 1946 e 1967. Posteriormente, com a Lei Delegada n.º 4, de 26 de setembro de 1962, passou a ser passível de aplicação em tempos de paz para intervenção no domínio econômico e, ato contínuo, pela Lei n.º 8.080, de 19 de setembro de 1990, com aplicabilidade para o campo da saúde.

Verifica-se, assim, que a requisição, como modalidade de intervenção na propriedade privada, possui o objetivo de limitar administrativamente o direito de propriedade que se caracteriza como norma fundamental, descrito no Art. 5º, inciso XXII da CRFB/88 que assim prevê:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XXII - é garantido o direito de propriedade;

Em se tratando de situação excepcional, necessita conter estrita legalidade ao comando normativo que o criou, não podendo o órgão requisitante atuar fora da limitação legal imposta.

Tanto assim, que a Administração Pública possui o dever legal de indenizar o particular pela utilização do bem requisitado, ao final da destinação, desde que acarrete a redução do seu valor de mercado, bem como qualquer acometimento de diminuição da utilidade que representava para o particular. Portanto, possui natureza transitória, ou seja, não é uma forma de tomada do patrimônio particular para a titularidade do Poder

Público, mas somente o dever de ceder ao mesmo para que os bens sejam destinados a uma função que atenda situações excepcionais ou a bem da coletividade. Assim ensina Mello (2015, p. 929):

Requisição é ato pelo qual o Estado, em proveito de um interesse público, constitui alguém, de modo unilateral e autoexecutório, na obrigação de prestar-lhe ou ceder-lhe transitoriamente o uso de uma coisa *in natura*, obrigando-se a indenizar os prejuízos que tal medida efetivamente acarretar ao obrigado.

Como o próprio Texto Constitucional protege o direito de propriedade e o excepciona pela requisição administrativa, isso faz com que os comandos legais para que a limitação da propriedade venha a ser aplicada fique reservada à competência legislativa privativa da União. Qualquer órgão da Administração Pública pode requisitar bens dos particulares, mas, para tanto, há de se ter respaldo em texto de lei debatido e aprovado pelo Congresso Nacional.

Assim determina o Art. 22, inciso III da CRFB/88: “Compete privativamente à União legislar sobre: III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra”.

Esta competência privativa da União em legislar sobre alguns temas, a exemplo da intervenção pública em bens particulares, existe para garantir o Estado Democrático de Direito previsto no preâmbulo da Carta Magna e impedir que medidas autoritárias venham a ser adotadas, colocando em risco a harmonia constitucional e a democracia, que são pilares das liberdades individuais. Assim descreve:

PREÂMBULO. Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado Democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL.

Conquanto, a CRFB/88 concede privativamente ao Chefe do Poder Executivo Federal baixar decreto total ou parcial para, em caso de agressão estrangeira, promover a mobilização nacional com todas as medidas necessárias à sua execução, a exemplo da requisição de bens particulares. Descreve o Art. 84, inciso XIX:

Art. 84. Compete privativamente ao Presidente da República:

XIX - declarar guerra, no caso de agressão estrangeira, autorizado pelo Congresso Nacional ou referendado por ele, quando ocorrida no intervalo das sessões legislativas, e, nas mesmas condições, decretar, total ou parcialmente, a mobilização nacional;

Portanto, a Lei de Mobilização Nacional, n.º 11.631, de 27 de dezembro de 2007, detém todo o respaldo jurídico e constitucional, sendo comando normativo válido, legal, legítimo e atento às regras de Direito necessárias para sua aplicabilidade, caso necessário for.

3. CONCLUSÃO

O artigo buscou identificar a difusão do RPA com aplicação civil em diversos segmentos e que o crescimento da quantidade dessas aeronaves demonstra que são de grande importância para o Poder Aeroespacial, se necessários para propósitos militares, pois se enquadram no requisito do interesse público, sobrepujando os interesses particulares.

Com relação aos objetivos propostos e no tocante aos conceitos de aeronaves existentes no Direito Aeronáutico, foi possível concluir, da análise de comandos normativos desse ramo do Direito, bem como por definições em doutrinas e regulamentos administrativos existentes sobre os drones, que esses meios de aeronavegação se enquadram perfeitamente no conceito de aeronaves, estando condizentes com todas as normas a elas aplicáveis.

Foi possível detectar a relevância desses meios disruptivos de aeronavegação para a serventia militar em razão, também, da característica da versatilidade que possuem, pois são adaptáveis para equipamentos e aparelhos destinados às finalidades militares, como armamentos e mecanismos de vigilância. Assim, constatou-se que os drones destinados ao emprego civil, em diversos segmentos, são importantes meios disponíveis para provimento de acréscimo do poderio militar, em particular como reforço do Poder Aeroespacial quando necessário, nos moldes do atual conflito armado entre a Ucrânia e Rússia, onde vêm desempenhando diversas missões propriamente militares, e com êxito.

Ademais, o estudo analisou que as legislações nacionais, desde a Carta Magna e passando pela Lei de Mobilização Nacional, permitem que o drone de destinação civil seja requisitado pelo Poder Público, através de decreto presidencial e desde que preenchidos os requisitos legais para que seja adaptado

e utilizado no interesse militar em diversas aplicações com este fim. É importante ainda mencionar que as doutrinas jurídicas sobre a intervenção pública na propriedade privada, através do instituto da requisição administrativa, acolhem esta possibilidade por parte do Estado.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, A. L. **A Evolução do Poder Aeroespacial Brasileiro**. 2006. Dissertação (mestrado em Geografia Política) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-19062007-153215/publico/TESE_ANDRE_LUIZ_ALMEIDA.pdf. Acesso em: 13 set. 2022.

BOLOGNEZ, A. K. A. C. et al. Aeronaves Remotamente Pilotadas – RPA. In: PARANHOS FILHO, et al. **Geotecnologias para Aplicações Ambientais**. Maringá, PR: Uniedusul, 2021. p. 351-372. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Dhonatan-Pessi-2/publication/348330925_Aeronaves_Remotamente_Pilotadas_-RPA/links/5ff8535592851c13fef87065/Aeronaves-Remotamente-Pilotadas-RPA.pdf. Acesso em: 30 jul. 2021.

BORGER, J. The drone operators who halted Russian convoy headed for Kyiv. Special IT force of 30 soldiers on quadbikes is vital part of Ukraine's defence, but forced to crowd fund for supplies. **The Guardian**, 2022. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2022/mar/28/the-drone-operators-who-halted-the-russian-armoured-vehicles-heading-for-kyiv>. Acesso em: 07 mai. 2022.

BRASIL. Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm. Acesso em: 5 jun. 2019.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. 38. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

BRASIL. Lei n.º 11.631, de 27 de dezembro de 2007. Dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização – SINAMOB. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2020/Lei/L11631.htm. Acesso em: 14 fev. 2021.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Especial. **Resolução n.º 419, de 02 de maio de 2017**. REBAC-E n.º 94. Requisitos Gerais para Aeronaves Não Tripuladas de Uso Civil. Origem: SAR/SPO. Brasília, DF: ANAC, 2017c. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-e-94-emd-00/@@display-file/arquivo_norma/RBACE94EMD00.pdf. Acesso em: 11 jun. 2019.

BRASIL. Agência Nacional De Aviação Civil. **Quantidade de Cadastros**. ANAC, 2022. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/drones/quantidade-de-cadastros>. Acesso em: 10 nov. 2022.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria DECEA n.º 112/DGCEA, de 22 de maio de 2020. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA 100-40), que trata dos “Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas e o Acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro”. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n.º 095, 2 junho 2020.

CARVALHO FILHO, J. S. **Manual de Direito Administrativo**. 24. ed. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2011.

CHAMAYOU, G. **A teoria do drone**. Tradução: Célia Euvaldo. São Paulo: Cosac Naify, 2015.

CLAUSEWITZ, C. V. **On war**. Edited and translated by Michael Howard and Peter Paret Princeton, N. J. Princeton University Press, 1976.

CORRÊA, L. N. **Metodologia científica**: para trabalhos acadêmicos e artigos científicos. Florianópolis, SC: Do Autor, 2008.

DANYLOV, Oleg. **Aerorozvidka: yes, we are preparingsurprises for theenemy. Whenthe time comes, youwillsee a “strikingmovie”!** Ukraine, 4 nov. 2022. Twitter: @aerorozvidka. Disponível em: <https://mezha.media/en/articles/aerorozvidka-yes-we-are-preparing-surprises-for-the-enemy-when-the-time-comes-you-will-see-a-striking-movie/>. Acesso em: 04 nov. 2022.

DI PIETRO, M. S. Z. **Parcerias na Administração Pública**: Concessão, Permissão, Franquia, Terceirização, Parceria Público-Privada e outras Formas. 5. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2006.

DOUHET, G. G. **O Domínio do Ar**. Tradução: Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica. Brasília, DF: Editora Italiana Limitada, 1978. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. (Coleção Aeronáutica. Arte Militar e Poder Aeroespacial, v. 2).

FADOK, M. D. S.; BOYD, J.; WARDER, J. **Air Power’s Quest for StrategicParalysis**. Alabama: Air University Press; Maxwell Air Force Base, 1995.

FLUMIGNAN, S. J. G. Drones geram debates jurídicos ainda não enfrentados pela lei brasileira. **Conjur**: Revista Consultor Jurídico, 29 maio 2015. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2015-mai-29/silvano-flumignan-legislacao-insuficiente-quanto-drones>. Acesso em: 15 jul. 2021.

LIDDELL Hart, B. H. **Paris**: onthe future ofwar. New York: Garland Publishing, Inc., 1972 (c1925).

MEIRELLES, H. L. **Direito Administrativo Brasileiro**. 42. ed. São Paulo: Ed. Malheiros, 2016.

MELLO, C. A. Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 31. ed. São Paulo: Ed. Malheiros, 2015.

MIKAMI, M. M. **Arquitetura de Software para a Otimização do Uso de Aeronaves Remotamente Pilotadas na Agricultura de Precisão Utilizando Raciocínio Baseado em Casos**. 2017. Dissertação (mestrado em Computação Aplicada) - Universidade Federal de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2017. Disponível em: <https://tede2.uepg.br/jspui/bitstream/prefix/145/1/MIKAMI%2c%20M%20M.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2021.

NANDA, P. **The Big ‘Show-Down’ OfDrones – DecodingWhySuper-PowerRussialsLosing The UAV War ToAnImpuissantUkraine**. The EurAsian Times, 2022. Disponível em: <https://eurasiantimes.com/why-russia-is-losing-the-uav-war-to-an-impuissant-ukraine/>. Acesso em: 07 maio 2022.

PACHECO, J. S. **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. 4. ed. revisada e atualizada. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2006.

PERON, A. E. R.; BORELLI, P. C. O Uso de “Drones” pelos Estados Unidos na Operações “Targeted Killing” no Paquistão e o Desrespeito ao Direito Humanitário Internacional: Rumo nciaaos Estados de Violê? **Monções**: Revista de RelaçõesInternacionais da UFGD, Dourados, v.3 n. 6, jul./dez. 2014. Disponível em: <http://www.periodicos.ufdg.edu.br/index.php/moncoes>. Acesso em: 17 set. 2019.

PELESCHUK, D. A. Ukraineisfighting a dronewar, too. **The World Conflict. Global Post**, 2022. Disponível em: <https://theworld.org/stories/ukraine-fighting-drone-war-too>. Acesso em: 10 mai. 2022.

SANTOS, A. C. et al. **Novas Ameaças e o Advento dos Drones**:a ótica brasileira. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2015. Disponível em: https://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xii_cadn/novas_ameacas.pdf. Acesso em: 9 ago. 2018.

SANTOS, M. **Evolução do Poder Aéreo**. São Paulo: Itatiaia, 1989.

THE DRONE operatorswhohaltedtherussia narmouredvehiclesheading. **The Guardian**. England, 28 mar. 2022. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2022/mar/28/the-drone-operators-who-halted-the-russian-armoured-vehicles-heading-for-kyiv>. Acesso em: 05 maio 2022.

UCRÂNIA: pequenos drones civis causam baixas nas tropas russas. **Revista Força Aérea**. Rio de Janeiro, 03 maio 2022. Disponível em: <https://forcaarea.com.br/ucrania-pequenos-drones-civis-causam-baixas-nas-tropas-russas/>. Acesso em: 11 set. 2022.

UAV andDrones:thestealthyWeapon in theUkraine-Russiaconflict. Industry: AerospaceandDefence, Unmanned. **Global Data**. Disponível em: <https://www.globaldata.com/data-insights/aerospace-and-defence-unmanned/uav-and-drones-the-stealthy-weapon-in-the-ukraine-russia-conflict/>. Acesso em: 06 maio 2022.

VASCONCELOS, P. E. A.; MELLO, C. M. **Responsabilidade Penal e Novas Tecnologias**: desafio do Direito no Século XXI sobre uso de Drones ou VANT. Juscontemporânea, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1. out. 2019/jan. 2020. Disponível em: <https://revistajuscontemporanea.trf2.jus.br/index.php/revistajuscontemporanea/article/view/224/168>. Acesso em: 20 jul. 2021.