

PROJETO DE LEI N.º _____, DE 2016

(Do Sr. Fernando Jordão)

Dá nova redação ao §3º do art. 67 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, tornando proibido o voo de aeronaves experimentais sobre áreas densamente povoadas ou em aerovias movimentadas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O §3º do art. 67 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 67.....

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Voo Experimental para as aeronaves construídas por amadores, que não poderão, em hipótese alguma, sobrevoar áreas densamente povoadas ou se deslocar através de aerovias movimentadas.” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil não suporta mais a exposição de sua população aos riscos criados pelo voo irresponsável de aeronaves experimentais no território nacional. Impossibilitado de propor a total proibição de utilização desses equipamentos, em função de fatores ligados ao desenvolvimento da indústria aeronáutica do País e em respeito àqueles cidadãos que preferem assumir os riscos provenientes da utilização desse tipo de aeronave, para si próprios, nossa proposição, como medida de equilíbrio, sustenta a interdição de uso desses equipamentos sobre áreas densamente povoadas e em aerovias movimentadas. Explicaremos.

Inicialmente, cabe reforçar que as normas infralegais, de modo muito pontual as Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis (RBHA 91)¹, já traz proibições a esse tipo de emprego de aeronaves, mas possibilita exceções à regra.

*91.319 - AERONAVE CIVIL COM CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VÔO EXPERIMENTAL. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS (a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil com certificado de autorização de voo experimental (CAVE): (1) para outros propósitos que não aqueles para os quais o certificado foi emitido; ou (2) transportando pessoas ou bens com fins lucrativos. (b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com certificado de autorização de voo experimental fora da área de ensaio designada pelo CTA em coordenação com o DECEA até que seja demonstrado que: (1) a aeronave é controlável ao longo de toda a faixa normal de velocidades e em todas as manobras a serem executadas; e (2) a aeronave não possui características de projeto ou de operação perigosas. (c) **A menos que de outra forma autorizada pelo CTA em limitações operacionais especiais, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com certificado de autorização de voo experimental sobre áreas densamente povoadas ou em uma aerovia movimentada. O CTA pode emitir limitações operacionais especiais para uma particular aeronave, permitindo que decolagens e pousos possam ser executados sobre áreas densamente povoadas ou sob aerovias movimentadas, listando***

¹ Disponível em <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbha/rbha091.pdf>. Acesso em 11 abr. 2016.

na autorização os termos e condições em que tais operações podem ser conduzidas, no interesse da segurança. (d) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado de autorização de voo experimental deve: (1) cientificar cada pessoa transportada a bordo da natureza experimental da aeronave; (2) operar em voo VFR, apenas durante o dia, a menos que de outro modo especificamente autorizado pelo DAC em coordenação com o CTA; (3) notificar aos órgãos de controle de tráfego aéreo envolvidos na operação da natureza experimental da aeronave. (e) O CTA pode estabelecer limitações adicionais que considere necessárias, incluindo limitações no número de pessoas que podem ser transportadas na aeronave. (grifos nossos).

Nosso intento, nesse contexto, é extirpar possibilidades de flexibilização da regra posta, de forma a potencializar a proteção dos brasileiros em solo e em voo, até mesmo dos próprios passageiros e tripulações de aeronaves experimentais.

Na sequencia, é importante ressaltar que estamos nos referindo a uma quantidade expressiva de equipamentos. Fontes jornalísticas atuais estimam em mais de 5 mil aeronaves experimentais no Brasil, o que equivaleria a 25% da frota nacional². Como permitir que um quarto de todas as aeronaves em voo no País possa seguir operando sem que critérios rigorosos de segurança sejam aplicados para a autorização de sua operação?

É preciso, pois, reconhecer que os dados nos mostram a necessidade de se fazer algo no campo legislativo. Assim é que as mesmas fontes jornalísticas anteriormente citadas apontam para o fato de que os acidentes com aeronaves experimentais já são algo em torno de 25% de todos os acidentes aéreos registrados no País. Somente em 2015, 164 acidentes teriam ocorrido ao total, dos quais 41 com aeronaves experimentais e 123, com aeronaves homologadas.

Não podemos, ainda, olvidar que o setor da aviação experimental, nos dizeres das mesmas fontes, cresce no País a passos mais

² Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/03/1754991-aviacao-sem-certificado-e-a-que-mais-cresce-em-todo-o-pais.shtml>. Acesso em 11 abr. 2016.

largos do que a aviação “homologada” e “certificada”. Enquanto, desde 2006, a primeira teria crescido 71%, a segunda, somente 49%. Daí, nossa preocupação com o setor que, em poucos anos, poderá se igualar em quantidade de aeronaves ao segmento controlado, certificado pelas autoridades aeronáuticas com maior rigor.

A medida proposta, nesse passo, vem ao encontro de anseios por maior segurança no transporte aéreo, de forma a impedir que acidentes como o ocorrido com Roger Agnelli e sua estimada família, que os vitimou há poucas semanas (19 de março), continuem a ocorrer em nosso País³.

Assim, solicitamos aos nobres Pares que apoiem nossa proposição legislativa na intenção maior de ver nosso ordenamento jurídico aperfeiçoado, no sentido de aumentar a segurança aeroviária no País.

Sala das Sessões, em de de 2016 .

Deputado FERNANDO JORDÃO

2016-3295.docx

³ Disponível em <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/03/roger-agnelli-ex-presidente-da-vale-morre-em-queda-de-aviao-em-sp.html>. Acesso em 11 abr. 2016.