

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **Projeto de Lei N.<sup>o</sup> 4.066, DE 2001**

“Criminaliza a produção e comercialização de materiais de aeronaves que não observem as normas de segurança”.

Autor : **Deputado Regis Cavalcante**  
Relator: **Deputado Chico da Princesa**

#### **I - RELATÓRIO**

O presente Projeto de Lei, de autoria do nobre Deputado Regis Cavalcante, pretende introduzir penalidades a quem produzir ou comercializar materiais componentes de aeronaves, sem a observância das normas básicas de segurança determinadas pelo órgão competente.

Assim, estabelece como pena a detenção de 3 (três) meses a 2 (dois) anos e multa aos que infringirem a lei.

O ilustre autor, em sua justificação, argumenta que o grande número de acidentes fatais envolvendo aeronaves de baixa altitude, tais como ultraleves, decorre, na maioria das vezes, da falta de segurança do equipamento que as compõe e que, atualmente, o Departamento de Aviação Civil (DAC) do Comando da Aeronáutica, classifica tais aeronaves como “experimentais”, eximindo-se de responsabilidade em relação a qualquer acidente que venha a ocorrer com seus usuários. Em outras palavras, diz que o DAC permite o piloto habilitado a manejá-los ultraleves, desde que este assuma os riscos de seu uso.

Acrescenta, ainda, na justificação, que é muito comum a ocorrência de acidentes causados pela má qualidade ou fabricação inadequada de certas peças que fazem parte desse tipo de máquina, o que tem contribuído significativamente para o aumento de mortes nos desastres envolvendo ultraleves.

Dessa forma, acredita o nobre autor que o presente projeto de lei, penalizando os produtores e comerciantes que não primem pela qualidade dos produtos, sejam forçados a minimizar seus lucros, melhorando, assim, o nível de segurança dessa atividade largamente utilizada por todo o País.

No prazo regimental, a proposição não recebeu emendas nesta Comissão.

Este é o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Ao aprofundar o exame da matéria tratada no presente Projeto de Lei, verifica-se que a Lei N° 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, assim estabelece:

- Art. 66 Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de vôo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

I - relativos aos projetos, materiais, mão de obra, construção e desempenho, de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e

II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.

§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.

- Art. 67 Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de vôo;

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior;

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.

O Regulamento que estabelece os procedimentos para a **construção amadora de aeronaves experimentais**, é o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 37.

O Regulamento que estabelece os procedimentos para a **fabricação de conjuntos para montagem de aeronaves experimentais**, é o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 38.

Dentre outras aeronaves experimentais que operam no Brasil, estão os ultraleves e, as regras para a operação desses equipamentos estão no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 103.

Para bem ilustrar o presente Relatório, bem como parte dos Regulamentos já citados, há que se chamar a atenção para as seguintes observações:

Para registrar uma aeronave experimental de construção amadora, incluindo os ultraleves, o interessado deverá seguir, dentre outros, os procedimentos abaixo, descritos no RBHA 37:

- Solicitar, junto ao DAC, a abertura de processo de construção amadora de aeronave experimental, apresentando dados do projeto da aeronave, do construtor, e um termo de incumbência, assinado por engenheiro aeronáutico, devidamente registrado no CREA, de que será o responsável técnico pelo acompanhamento da construção;
- O DAC analisará tecnicamente o projeto e, após isso, poderá autorizar sua construção;
- Ao final da construção, o engenheiro aeronáutico responsável emitirá um laudo de vistoria final da aeronave. O construtor encaminhará esse laudo ao DAC, junto a outros documentos exigidos pelo RBHA 47, requerendo o Certificado de Marca Experimental (CME) e Certificado de Autorização de Vôo Experimental (CAV), que serão emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB); e,
- A operação dos ultraleves seguirá as normas estabelecidas no RBHA 103 e, a operação das demais aeronaves segue as normas estabelecidas no RBHA 37 e no RBHA 91.

Além disso, o TÍTULO IX do Código Brasileiro de Aeronáutica trata das infrações e providências administrativas, não levando em conta sanções disciplinares, tendo em vista a filosofia maior do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, firmado em acordos internacionais de reciprocidade.

O mesmo ocorre com relação aos acordos internacionais de reconhecimento de homologações, possibilitando que as normas de homologação de um país possam ser aceitas por outro após terem sido especificadas suas homologações no país de origem

Dessa forma, verifica-se que o assunto não vem sendo descuidado pela autoridade aeronáutica e que existe todo um aparato de normas técnicas e regulamentos a serem cumpridos antes que uma aeronave experimental possa ser utilizada.

Mesmo assim, considerando o “estado de segurança” para produtos **não homologados** (portanto sem parâmetros técnicos devidamente certificados) cuja operação, justamente por tais razões, dá-se “por conta e risco” de operadores e acompanhantes, é algo que não será facilmente demonstrável quando da decisão de aplicação de pena legal, o que, desde já, carece de um aprofundamento, caso este projeto tenha sua continuidade até a sanção.

Um fato relevante no presente Projeto é que, embora a justificação de ênfase para aeronaves experimentais, o texto do Projeto de Lei abrange toda e qualquer aeronave.

Há que se louvar a iniciativa do autor, uma vez que o ordenamento jurídico para o Sistema de Aviação Civil, no que diz respeito aos produtos aeronáuticos, não trata de sanção penal mas, tão somente, de sanções administrativas.

Outro fato, não menos importante de ser citado é o de que, embora deva sofrer uma análise jurídica e de técnica legislativa mais adequada na Comissão de Constituição

e Justiça e de Redação, é nosso dever sinalizar que a presente proposição encontra-se completamente desvinculada de toda a legislação vigente, carecendo, portanto, de sua inserção no Código Brasileiro de Aeronáutica, junto ao capítulo que trata das penalidades tocantes à homologação.

Finalmente, ao buscar subsídios para formular o Voto deste Relator, pude constatar que o Poder Executivo (através do Ministério da Defesa e da Casa Civil) já está ultimando uma proposta de um novo Código Brasileiro de Aeronáutica, a ser encaminhado ao Congresso, em complemento ao que vem sendo discutido na Comissão Especial que trata do projeto de Criação de uma Agência Nacional de Aviação Civil.

Dessa forma, como existe toda uma legislação que trata do assunto, já bastante citada e comentada no presente relatório e pela oportunidade ímpar de atender à legítima intenção do autor de poder oferecer sua contribuição no aperfeiçoamento da legislação e, principalmente, no intuito de incrementar os níveis de segurança no tocante às aeronaves experimentais, **voto pela rejeição** do Projeto de Lei n.º 4066, de 2001 e solicito o apoio dos membros desta Comissão no sentido de apoiarem sua transformação em “Indicação” a ser encaminhada ao Poder Executivo, com a brevidade que se faz necessária.

Sala da Comissão, em 08 de junho de 2001.

Deputado **CHICO DA PRINCESA**  
Relator