

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N.º 2.931, DE 2000.

“Dispõe sobre a obrigatoriedade de as empresas brasileiras de transporte aéreo colocarem, no interior das cabines de comando das aeronaves, o instrumento GPS (Global Positioning System) e câmara de vídeo, e dá outras providências”.

Autor: Deputado PEDRO FERNANDES

Relator: Deputado ROBERTO ROCHA

Vista: Deputado CHICO DA PRINCESA

VOTO EM SEPARADO

Após ter solicitado vista, debrucei-me sobre o presente projeto e fiz uma análise acurada do seu conteúdo, suas implicações, sua justificação, bem como do Relatório do Nobre Deputado Roberto Rocha.

Além disso, busquei subsídios junto ao Comando da Aeronáutica no intuito de verificar como o assunto vem sendo tratado pelas entidades internacionais.

Durante essa análise, pude observar que o nobre relator tem razão quando fala da necessidade de se incrementar sempre mais a segurança de vôo, fazendo-o, segundo sua nobre intenção, através de dispositivos de Navegação e Câmara de Vídeo instalados na cabine de pilotagem.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Isso também ficou claro no voto do ilustre relator quando afirma, com muita propriedade, que a indústria aeronáutica mundial vem instalando nas aeronaves mais recentes receptores ainda mais precisos para utilização deste sistema.

Entretanto, baseado na própria evolução de fatos relativos ao exemplo citado pelo ilustre relator, devo dizer que qualquer instrumento ou equipamento a ser utilizado a bordo de uma aeronave civil deve seguir padrões estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil é signatário, e seguir critérios de instalação aprovados pela autoridade aeronáutica, pois, como não são limitadas ao sobrevôo de seu próprio país, a segurança de vôo é assunto internacional.

Com relação às aeronaves recentemente produzidas, o assunto é relativamente simples, mas, em se tratando de aeronaves ainda não equipadas e homologadas pelo fabricante, o referido equipamento não pode ser instalado ao Sistema Diretor de Vôo (“Flight Director System”) para utilização direta por piloto automático, sem que, para isso, haja toda uma homologação pelo órgão competente do país. Se isso não for feito, contrariamente à intenção do autor, estar-se-á diminuindo a segurança de vôo ou, no mínimo utilizando-se um bom recurso de navegação inteiramente dependente da capacidade de utilização e interpretação dos pilotos.

Por oportuno, aí contraria-se, também, o baixo custo de sua instalação, tendo em vista o necessário tempo parado da aeronave e as despesas para a sua homologação (plantas elétricas e de desenvolvimento do sistema para uso acoplado ao Sistema Diretor de Vôo, obrigatoriamente feitas por oficina credenciada).

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Ainda sobre esse aspecto, o Governo americano assumiu, recentemente, o compromisso público de não deteriorar ou desligar os sinais da rede de satélites que permitem o funcionamento do equipamento. Tal compromisso melhorou a confiabilidade do sistema que, apesar disso, continua sendo de propriedade de um único país. Face a esta condição, a OACI não recomenda, ainda, seu uso como equipamento principal de navegação, mesmo porque as grandes aeronaves de empresas regulares possuem sistemas de navegação inerciais, mais precisos e confiáveis que o GPS, além de serem completamente independentes de sinais externos.

Apenas para reforçar o julgamento que deve ser feito por meus ilustres pares, devo lembrar que os sistemas de aviação vêm sendo desenvolvidos com uma velocidade difícil de ser acompanhada por todos e, muitas vezes, isso chega a ser benéfico. De 1980 até meados de 1998, havia um excelente sistema de navegação, baseado em algumas poucas estações próprias e em estações de baixa-freqüência da Marinha Americana, muitíssimo utilizado pela aviação do mundo todo e que foi desativado completamente, após um aviso prévio, não sendo possível utilizarem-se, sequer, os equipamentos para qualquer outro tipo de navegação.

Com relação ao outro item, instalação de câmeras de vídeo, também devo dizer que é um assunto mundialmente polêmico.

A Federação Internacional das Associações de Pilotos de Linha Aérea – IFALPA – já vem desenvolvendo um forte “lobby” junto à OACI para bloquear a iniciativa, a título de preservação da privacidade dos pilotos.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Do mesmo modo, a administração da aviação civil norte-americana (FAA: Federal Aviation Administration) ainda não se posicionou definitivamente sobre o assunto. E há uma razão simples para isso: hoje os pilotos de linha aérea são, provavelmente, a única categoria de profissionais que já são totalmente monitorados, através das chamadas “caixas-pretas” e da gravação de toda a conversa de cabine. Estes dois dispositivos, somados, permitem uma visualização melhor do que uma simples câmera, pois associam todos os procedimentos operacionais de cabine às informações colhidas diretamente de todos os sistemas e comandos da aeronave, sem que o piloto tenha acesso a qualquer informação do que ali é registrado. Isto só é possível em análise laboratorial que permite, inclusive, uma visualização virtual em computador de todas as fases do voo, em especial dos momentos que antecederem a alguma situação de risco ou acidente. Tais dispositivos são internacionalmente aceitos pelos pilotos tendo em vista, única e exclusivamente, a prevenção de acidentes aeronáuticos semelhantes.

Devo aqui dizer que o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, do Comando da Aeronáutica, já vem se utilizando desses recursos com absoluta precisão e se coloca à disposição para, a qualquer momento, aqui ser chamado para dar esclarecimentos a respeito.

Portanto, há que se pensar no custo-benefício de ser instalada uma câmera que só poderá ser útil, talvez, em caso de seqüestro, em nada acrescentando à prevenção de acidentes, além do fornecido pelos dispositivos já existentes, aliando-se, apenas, o fato negativo de tolher a privacidade dos pilotos.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Desta forma, a iniciativa de apresentação desta proposição de contribuir para o acréscimo da segurança de vôo a um baixo custo **fica prejudicada**, tendo em vista o custo não ser tão baixo, sua implantação implicar tecnologia adequada e ainda não vir sendo recomendada por organizações internacionais de aviação. Do mesmo modo, os poucos benefícios que poderiam advir da instalação de uma câmera de vídeo seriam inócuos perto dos atuais dispositivos já citados.

Como a presente proposição condicionar-se-ia apenas a esses dois fatores relacionados com a complexa situação que envolve a segurança de vôo, havendo outros tantos: desde os sistemas de proteção ao vôo e a infra-estrutura Aeronáutica e aeroportuária; e por estar a matéria já sendo tratada em nível adequado e em consonância com outras implicações técnicas e jurídicas, inclusive internacionais, apresenta-se como **inócua** sua aprovação.

Este é o meu voto e, por todos os motivos acima expostos, concito meus companheiros para que votemos pela **rejeição do Projeto de Lei n.º 2.931, de 2000**.

Sala da Comissão, em de de 2001.

Deputado CHICO DA PRINCESA