

EMENDA Nº 338

Com base no art. 7º do Regulamento Interno da Comissão, dê-se a seguinte redação ao art. 98 do anteprojeto do CBA (gv, em 13/03/2016) – Versão para Reunião CERCBA em 15-03-2016:

Art. 98 Considera-se aeronave experimental a destinada a propósitos específicos, tais como pesquisa e desenvolvimento, demonstração de cumprimento com requisitos, exibição, construção amadora e demais propósitos definidos pela autoridade de aviação civil.

~~aerodesporto, pesquisa e desenvolvimento, demonstração de conformidade com requisitos de segurança de voo, pesquisa de mercado, para as quais é permitido o emprego de componentes ainda não certificados.~~

§ 1º Considera-se, também, como experimental, a aeronave:

I— cuja fabricação tenha sido interrompida ou não tenha sido certificada no Brasil ou para a qual não exista material de reposição disponível para manutenção;

II— militar, retirada de serviço;

III— antiga, para cuja manutenção não exista mais oficina certificada ou peça de reposição;

IV— modificada e não submetida a uma certificação;

V— fabricada ou montada por pessoa jurídica certificada para este tipo de aeronave;

VI— fabricada ou montada por construtor amador;

VII— outras aeronaves reconhecidas como experimentais pela autoridade de aviação civil.

§ 12º A aeronave experimental fabricada ou montada por amadores destina-se ao uso exclusivo dos mesmos, conforme estabelecido em regulamento emitido pela autoridade de aviação civil.

§ 23º Cabe à autoridade de aviação civil estabelecer as condições para a emissão de certificados de marca e aeronavegabilidade para aeronaves experimentais, bem como limitações operacionais aplicáveis.

Justificativa:

Recomenda-se fortemente a adoção desta emenda para evitar séria distorção relativa às situações em que se autoriza o voo de aeronave experimental. Não é correto associar situação experimental à “proposito especial”, devido ao conflito conceitual com os propósitos de autorizações especiais e, da mesma forma, pela imprecisão que poderia levar à interpretação de que casos, como por exemplo, os de voo com carga externa seriam de necessária emissão de certificados pertinentes à aeronave experimental.

Por outro lado, é incorreto associar a qualquer aeronave engajada em aerodesporto como proposito para experimental, pois aeronaves certificadas podem ser utilizadas em aerodesporto.

É impreciso o uso do termo “antiga” e é incorreto assumir que aeronaves “para cuja manutenção não exista mais oficina homologada ou peça de reposição” devam ser consideradas experimentais, pois esta generalização não é possível em todos os casos. Este comentário não desconsidera as aeronaves históricas que sabiamente podem se enquadrar nesta situação. Ressalte-se o que este caso está bem estabelecido na legislação infralegal, não sendo necessário trazer em Lei.

Alertamos ainda que a restrição absoluta à transferência de aeronaves parece inadequada do ponto jurídico por levar a cenários de difícil solução, como por exemplo, nos casos de sucessão, além do que na prática, a natureza do rigor proposto não incentiva o atendimento do interesse que se pretende garantir .

e

ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO