

PARECER N° , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 135, de 2011, do Senador Pedro Taques, que *altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, para estimular a utilização de combustíveis de origem vegetal na aviação brasileira.*

RELATOR: Senador VITAL DO RÊGO

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 135, de 2011, de autoria do Senador Pedro Taques. A iniciativa altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para autorizar a operação, em caráter excepcional e sem prévia homologação da autoridade aeronáutica, de aeronaves com matrícula brasileira, com propulsores convertidos para a utilização de combustíveis de origem vegetal.

Nos termos da proposição, as aeronaves somente poderão ser convertidas para a utilização de álcool combustível ou biodiesel em oficinas credenciadas pela autoridade aeronáutica e segundo padrões e procedimentos por ela estabelecidos. Essas aeronaves não poderão, entretanto, ser exportadas, operadas fora do território nacional ou exploradas em serviços de transporte comercial de passageiros.

Prevê-se prazo de 180 dias após sua publicação para a entrada em vigor da lei proposta.

Justifica a iniciativa o objetivo de permitir maior utilização de combustíveis renováveis na aviação comercial. A medida beneficiaria a aviação agrícola, em particular, cujos custos operacionais poderiam ser diminuídos, assim como reduziria a emissão de gases causadores do efeito estufa.

O autor informa ainda que, atualmente, a utilização de componentes experimentais, como os propulsores convertidos na forma do projeto, depende de prévia anuência da autoridade aeronáutica. O que se propõe, então, é substituir o procedimento atual por uma regulação do processo de conversão pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), seguida da certificação de oficinas aptas a realizá-lo.

A proibição de exportar essas aeronaves e de empregá-las no transporte regular de passageiros visaria a restringir o campo de aplicação da medida à aviação agrícola.

A matéria foi distribuída às Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), cabendo à última a decisão terminativa. Não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

A matéria conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal.

Não se pode deixar de reconhecer o mérito da proposição. De fato, a evolução das tecnologias agregadas à utilização dos combustíveis de origem vegetal tem permitido, nos últimos anos, a abertura de uma série de oportunidades. No campo da aviação, ao lado de propiciar menor impacto

ambiental, a utilização de biocombustíveis torna o setor menos dependente das oscilações de preço do petróleo no mercado internacional.

De início, contudo, importa observar que a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, no inciso XVII do art. 8º, atribuiu a essa Agência, entre outras prerrogativas, a de “proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil”.

Nesse sentido, sob pena de recair em vício de injuridicidade, propostas de alteração normativa referentes a exigências procedimentais de natureza técnica na aviação civil devem incidir no corpo da Lei nº 11.182, de 2005, que estabelece as competências da Anac, e não no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), como pretende o projeto em pauta.

Em harmonia com a Lei nº 11.182, de 2005, o CBA trata da homologação de aeronaves e componentes aeronáuticos no Capítulo IV, relativo ao Sistema de Segurança de Voo.

Em síntese, o Código determina à autoridade aeronáutica, representada pela Anac, que promova a segurança de voo, mediante o estabelecimento de padrões mínimos relativos a projetos, materiais, mão de obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos. Esses padrões são estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, editados pela Agência.

Com exceção das aeronaves experimentais, somente podem voar aeronaves munidas de certificado de aeronavegabilidade (art. 20, I) expedido pela autoridade aeronáutica. Ademais, tanto a aeronave quanto seus componentes devem ser homologados pela Anac (art. 67).

Essas disposições guardam consonância com o disposto no Anexo 8 da Convenção de Chicago, promulgada no Brasil pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, que rege a aviação internacionalmente.

O Brasil é pioneiro no uso de aeronaves movidas a álcool na aviação geral. A aeronave “Ipanema”, produzida pela empresa Neiva, controlada pela Embraer, tem sido amplamente utilizada na aviação agrícola. Versões a gasolina dessa mesma aeronave também podem ser convertidas ao uso de etanol, mediante aquisição de *kit* produzido pela mesma empresa e homologado pela Anac, que deve ser instalado por oficinas credenciadas.

Para economizar na conversão, no entanto, muitos proprietários fazem uso de peças e oficinas não autorizadas, colocando em risco a segurança operacional dessas aeronaves.

O projeto em análise visa a oferecer uma alternativa menos onerosa de conversão, mediante dispensa da homologação da aeronave, desde que a conversão seja realizada por oficina credenciada e observe os padrões fixados pela autoridade aeronáutica.

A homologação aeronáutica é um dos pilares de confiabilidade da aviação. Não apenas a aeronave com um todo, mas cada um de seus componentes é homologado e sua manipulação somente pode ser realizada por oficinas credenciadas.

Trata-se de procedimento imprescindível porque cada componente alterado afeta o desempenho do conjunto da aeronave e, consequentemente, suas características de aeronavegabilidade. Modificações no motor, tais como a conversão de combustível, repercutem em parâmetros como extensão das pistas de pouso e decolagem e razão máxima de subida e velocidade máxima, entre outros.

Cabe ainda apontar que não há impedimento algum na legislação atual à utilização de *kits* produzidos por empresa distinta da que fabricou a aeronave. Basta que seus fabricantes os submetam à apreciação da Anac, que os homologará caso não encontre qualquer defeito que coloque em risco a segurança operacional.

A utilização de aeronaves ou componentes não homologados, contudo, representaria um risco não apenas para o piloto e os passageiros, mas também para a população em geral, pois terceiros no solo podem ser vítimas de acidentes aéreos. Tal liberalidade, outrossim, ensejaria uma

grave ruptura em um sistema de segurança operacional que é praticado não apenas no Brasil, mas em todos os países desenvolvidos.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **rejeição** do PLS nº 135, de 2011.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator