

EMENDA Nº

(ao PLS nº 258, de 2016)

Dá-se nova redação ao art. 15 , do Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016:

“Art. 15- É facultado à autoridade aeronáutica, seja por motivo de segurança da navegação aérea ou por interesse público, fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave ou a realização de certas atividades ou serviços aéreos.

§ 1º Para os voos desportivos e voos de instrução realizados em “voo local” serão delimitadas, pela autoridade aeronáutica, áreas restritas que protejam seus praticantes.

§ 2º Para os voos desportivos e voos de instrução realizados “em rota”, poderá a autoridade aeronáutica estabelecer, em coordenação com as ENADs, as atividades, procedimentos e regras que protejam estas aeronaves e garantam a segurança do Espaço Aéreo.

§ 3º Excetuando-se as operações de pouso e decolagem, somente é permitida a operação de aeronaves das Categorias Experimental e Especial sobre áreas densamente povoadas a uma altitude mínima que lhes permita, em caso de falha de propulsão, realizar pouso de emergência fora dessa área.”(NR)

JUSTIFICATIVA



§§ 1º e 2º: A redação da minuta do CBAer tolhe qualquer voo de navegação de planadores, asas delta, parapentes etc., confinando-os a uma área restrita. A autoridade aeronáutica deverá estabelecer condições que permitam o voo aerodesportivo quando fora das áreas restritas criadas para sua prática.

§ 3º: Em decorrência do acidente ocorrido no início de 2015 com a aeronave experimental Comp Air de propriedade do ex-presidente da Vale, Roger Agnelli, está em curso um movimento patrocinado pela ANAC e pela mídia no sentido de impedir a operação de aeronaves experimentais em aeródromos cercados de áreas densamente povoadas. Isso significa impedir que essas aeronaves, que representam cerca de 25% da frota de aeronaves registradas no Brasil, operem em um significativo número de aeródromos brasileiros, principalmente aeródromos públicos, ante a ocorrência de adensamentos populacionais em torno desses aeródromos.

Acontece que as ocorrências de acidentes aéreos no país demonstram que aeronaves experimentais não representam maior perigo para pessoas e propriedades em solo que as aeronaves homologadas ou militares. São inúmeros os acidentes já ocorridos com aeronaves privadas ou comerciais homologadas em áreas densamente povoadas, que causaram danos a pessoas e propriedades no solo. Apenas para citar alguns exemplos mais conhecidos, há os acidentes da TAM no Aeroporto de Congonhas em 1996 e 2006, e a queda do cargueiro da Transbrasil em Guarulhos, com várias pessoas mortas no solo e danos extensivos a propriedades. No próprio aeroporto de Campo de Marte ocorreu a queda de um Lear Jet em 2006 que matou seis pessoas no solo e provocou também danos a várias propriedades.



Em contrapartida, na aviação experimental, o único acidente relevante foi esse acima mencionado, que provocou danos a apenas uma residência e não atingiu pessoas em solo.

Sala das Comissões,

Senador **PAULO BAUER**
(PSDB-SC)



SF/16726.99998-54