



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/18-NE/18
03/07/06

**DÉCIMA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/18)**

(Santiago, Chile, 18 al 20 de julio de 2006)

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

**Trabajos aéreos especializados. Proyecto de Recomendación
Tarea No. 19 del Programa de Trabajo de la CLAC**

(Nota de estudio presentada por Brasil)

Resumo

A questão sobre serviços aéreos especializados aborda uma proposta de atualização da Resolução A16-14, visando a cooperação entre os Estados da Região, ao orientar a definição de um texto comum para o entendimento deste tipo de serviço.

Referências

- Resolução A16-14: Texto de Orientação para o Desenvolvimento de Projetos de Serviços Aéreos Especializados na América Latina.
- Legislação Aeronáutica de países da América Latina.

Introdução

1. Durante a XVI Assembléia Ordinária, optou-se por incluir o tema serviços aéreos especializados no Programa de Trabalho da CLAC. Em consequência, foi aprovada a Resolução A 16-14, visando atualizar os conceitos existentes sobre o assunto. Assim, ficou decidido que haveria uma discussão para que se tivesse, na região, um entendimento comum sobre serviços aéreos especializados, objetivando acordos de cooperação entre os países.

2. Durante a reunião do GEPEJPA/16, o tema foi debatido, tendo se decidido pela formação de um novo Grupo *ad hoc*, composto pelos seguintes países: Argentina, Brasil, Colômbia (proponente) Costa Rica, Equador e Venezuela.

Análise da proposta da Colômbia

3. Proposta sobre a definição de serviços aéreos especializados: A proposta da Colômbia sobre o conceito de serviços aéreos especializados, em essência, não difere do que prevê o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), podendo, portanto, ser adotada:

São atividades aéreas comerciais, distintas de transporte aéreo público.

4. Propõe, ainda, a Colômbia que, de acordo com a legislação interna de cada país, seja adotada a regulamentação chilena para a classificação dos diversos serviços aéreos especializados, incluindo-se os serviços de vigilância e de inspeção. No que se refere à classificação dos diversos serviços, a proposta da Colômbia fica prejudicada, uma vez que as Leis internas de cada país podem conter normas próprias e conceitos diferenciados e, como se sabe, as leis somente podem ser modificadas após aprovação dos respectivos Congressos.

5. No Brasil, por exemplo, existem leis sobre serviços aéreos especializados, operações aeroagrícolas e sobre aerolevantamento, as quais diferem do contido na proposta da Colômbia. Assim, pelo Código Brasileiro da Aeronáutica (CBA), Art. 201, os serviços aéreos especializados abrangem as seguintes atividades aéreas:

- Aerofotografia;
- Aerofotogrametria;
- Aerocinematografia;
- Aerotopografia;
- Prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, das águas e do mar;
- Publicidade aérea de qualquer natureza;
- Fomento da agricultura em geral;
- Saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;
- Ensino e adestramento de pessoal de vôo;
- Provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;
- Qualquer modalidade remunerada, distinta de transporte público.

6. A legislação e a regulamentação (RBHA 137) sobre fomento à agricultura definem as atividades agrícolas como sendo:

- Combate a incêndios em campos e florestas;
- Adubação;
- Nucleação (provocação artificial de chuvas);
- Semeadura;
- Povoamento de águas (distribuição de alevinos);
- Combate a vetores propagadores de doenças (mosquitos);
- Aplicação de defensivos agrícolas.

7. Há, ainda, uma legislação específica sobre aerolevantamento que, a exemplo de outros países, procura preservar o conhecimento e a exploração de riquezas do solo, do subsolo, etc.

8. Entretanto, apesar das diferenças conceituais entre os diversos países sobre serviços aéreos especializados, não há divergências significativas que impeçam a cooperação comum, permanecendo o entendimento de que outros serviços podem vir a ser criados, de acordo com as necessidades dos respectivos mercados. Se unificada a legislação, no caso de se incluir ou retirar uma atividade, haveria o inconveniente ou a necessidade de modificá-la. Com esse entendimento, não se justifica ou não é importante unificar a classificação dos diversos serviços nos países da região.

9. Ainda, sobre a proposta da se adotar a regulamentação do Chile, é importante mostrar a diferença existente na regulamentação brasileira sobre o transporte de enfermos. No Brasil, este serviço é de táxi aéreo e não de serviço aéreo especializado. A classificação se fundamenta ao considerar as condições técnicas das aeronaves “tipo” empregadas na atividade, normalmente jato puro, turbo hélice ou helicópteros, procurando adequar-se às exigências técnicas mais abrangentes para o táxi aéreo, que segue os RBHA 135/119.

Medidas Propostas ao Grupo de Expertos

10. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) Concordar com a definição de serviços aéreos especializados;
- b) Manter a classificação interna dos países sobre os serviços aéreos especializados;
- c) Considerar o transporte de enfermos como táxi aéreo, tendo em vista as exigências técnicas das aeronaves empregadas neste serviço.