

EST  
26.11.86  
AP



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
CÂMARA DOS DEPUTADOS  
(DO SENADO FEDERAL)

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º \_\_\_\_\_

Estabelece normas para vôo por instrumentos e dá outras providências.

DESPACHO: COM.CONST.E JUSTIÇA - TRANSPORTES

À COM.CONST.E JUSTIÇA em 12 de NOVEMBRO de 19 86

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Deputado Nilson Gibson, em 26/11/1986  
O Presidente da Comissão de Justiça  
Ao Sr. \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_  
Ao Sr. \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_  
Ao Sr. \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_  
Ao Sr. \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_  
Ao Sr. \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_  
Ao Sr. \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_  
Ao Sr. \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_  
Ao Sr. \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_

PROJETO N.º 8340 DE 1986

# SINOPSE

Projeto n.º \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_

Ementa: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Autor: \_\_\_\_\_

Discussão única \_\_\_\_\_

Discussão inicial \_\_\_\_\_

Discussão final \_\_\_\_\_

Redação final \_\_\_\_\_

Remessa ao Senado \_\_\_\_\_

Emendas do Senado aprovadas em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_

Sancionado em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_

Promulgado em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_

Vetado em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_

Publicado no "Diário Oficial" de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 8.340, DE 1986

(DO SENADO FEDERAL)



Estabelece normas para vôo por instrumentos e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE TRANSPORTES).



às Comissões de Constituição e Justiça  
e de Transportes. Em 1º 10. 86.

*Assinatura*

8.340/86

Estabelece normas para voo por instru-  
mentos e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Na aviação civil, somente aeronaves multi-  
motoras poderão realizar voo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2º - As tripulações das aeronaves da Aviação  
Geral para voos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigato-  
riamente, constituídas de 2 (dois) pilotos: comandante e co-pilo-  
to.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua  
publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, EM 30 DE SETEMBRO DE 1986

*Assinatura*  
SENADOR JOSÉ FRAGELLI  
PRESIDENTE

MGS.



## S I N O P S E

Projeto de Lei do Senado nº 31, de 1985

Estabelece normas para vôo por instrumentos e dá outras providências.

Apresentado pelo Senhor Senador Jaison Barreto.

Lido no expediente da Sessão de 22/03/85, e publicado no DCN (Seção II) de 23/03/85.

Distribuído às Comissões de Constituição e Justiça e do Transporte.

Em 19/08/85, são lidos os seguintes Pareceres:

Nº 497/85, da Comissão de Constituição e Justiça, relatado pelo Sr. Senador Nivaldo Machado, pela constitucionalidade e juridicidade do Projeto.

Nº 498/85, da Comissão dos Transportes e Comunicações, relatado pelo Sr. Senador Alexandre Costa pela sua aprovação. É incluído em Ordem do Dia.

Em 27/08/85, é incluído em Ordem do Dia. Aprovado, em 1º turno.

Em 08/10/85, é incluído em Ordem do Dia. É lido a Ementa nº 1, de plenário de autoria do Senhor Senador Jaison Barreto. Discussão encerrada. Em 04/08/86, são aprovados os seguintes Pareceres:

Nº 736/86, da Comissão de Constituição e Justiça, relatado pelo Sr. Senador Nivaldo Machado, pela Constitucionalidade e juridicidade do Projeto.

Nº 737/86, da Comissão de Transporte, Comunicações e Obras Públicas, relatado pelo Sr. Senador Alexandre Costa, pela sua aprovação.

Em 04/08/86, aguardando inclusão Ordem do Dia.

Em 13/08/86, é incluído em Ordem do Dia. Aprovado em 2º turno, com emendas. À CR.

Em 12/09/86, é aprovado o parecer do Relator, oferecendo a redação " final da matéria. É lido o Parecer nº 893/86, da CR. Aguardando inclusão Ordem do Dia.

Em 17/09/86, é incluído em Ordem do DIA. Aprovada a redação final.

À Câmara dos Deputados com o Ofício SM-Nº.696, de 30.09.86





CAVADA DOS DEPUTADOS

- 1 OUT 09 01 86 015303

COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÕES  
PROTOCOLO GERAL

SM Nº 696

Em 30 de setembro de 1986

Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à revisão da Câmara dos Deputados, nos termos do art. 58, da Constituição Federal, o Projeto de Lei do Senado nº 31, de 1985, constante dos autógrafos juntos, que "estabelece normas para voto por instrumentos e dá outras providências".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha elevada estima e mais distinta consideração.

SENADOR JORGE KALUME  
SECRETÁRIO, ADJUNTO

A Sua Excelência o Senhor Deputado HAROLDO SANFORD  
DD. Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados.  
MGS.





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 31, de 1985

*Estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Na aviação civil, somente aeronaves multi-motoras poderão realizar voo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2º As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para voos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de dois pilotos — comandante e co-piloto.

Parágrafo único. Salvo quando os pilotos forem proprietários, como pessoa física, das aeronaves, deverão eles ser titulares das Licenças de Piloto de Linha Aérea, Piloto Comercial Senior, Piloto Comercial ou de Instrutor de Pilotagem, conforme as exigências dos equipamentos que tripularem, segundo a legislação em vigor.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

### Justificação

A segurança dos voos é tema de permanente preocupação por todos os setores da Sociedade, sendo que, em todos os tempos, o Congresso Nacional tem sido chamado a pronunciar-se e contribuir para seu crescente aperfeiçoamento.

Ainda há pouco, por ocasião da "Semana da Asa", receberam todos os Partidos fundamentada exposição de motivos da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos em que, a par da enumeração de falhas que têm ocasionado os acidentes, são apontadas medidas de mais variada natureza, para redução dos seus riscos.

As propostas, somando cerca de oitenta itens, vão desde as de caráter estrutural, a longo ou médio prazo, até as de caráter imediato, dependendo de providências meramente administrativas, da fiscalização mais rigorosa ou de iniciativas do Poder Legislativo.

Dentre outros, três aspectos preocupam-nos sobremaneira:

— A permissibilidade para que aeronaves monomotoras voem em condições meteorológicas adversas ou em voo noturno.

— A falta da obrigatoriedade destes aparelhos possuírem tripulação múltipla.

— A incapacitação do piloto, por problemas de saúde.

Em documento da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, subscrito pelo seu Presidente — Sr. Silvio Minto —, e pelo seu Vice-Presidente — Comandante Aloysio Ribeiro —, além da minuciosa e convincente abordagem dos aspectos técnicos, declara-se que a incapacitação do piloto é um fato concreto, e que inúmeros acidentes — como abalroamentos em áreas terminais de aeroportos — aconteceram por causa da "intensidade de tarefas" acumuladas exclusivamente sobre o piloto.

Enquanto diversos acidentes com aeronaves com um só piloto são enumerados, ainda no documento da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos são registrados diversos casos de incapacitação de pilotos em pleno voo, mas que não acarretam acidentes porque um segundo piloto assumira os comandos e concluiu as operações de pouso.

O referido documento data de 1980, quando foi levado, pela primeira vez, ao diretor-geral do Departamento de Aviação Civil. Mas, tendo sido ratificados os seus termos pelo I Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes, realizado em Fortaleza, em 1981, voltou a





Confederação mencionada e suas entidades filiadas a entregá-lo, em abril de 82, ao DAC, quando era seu diretor o Ten.-Brigadeiro Waldir Vasconcelos.

Desde então, até os dias de hoje, têm sido inúmeros os casos de aeronaves de um só motor que realizaram pousos forçados com êxito, — porque voavam de dia e em condições favoráveis de tempo. Ou casos de incapacitação, aqui mesmo no Brasil, envolvendo aeronaves com dezenas de passageiros, os quais não resultaram em consequências fatais exclusivamente porque o segundo piloto completou o voo.

Felizmente, no transporte aéreo regular, isto é, nas linhas aéreas internacionais, domésticas e regionais, as tripulações são constituídas, pelo menos, por dois pilotos. O mesmo acontece com as aeronaves multimotoras que operam no transporte não regular (táxi-aéreo), conforme exigência do Departamento de Aviação Civil através de norma interna, a IAC 3.237, de março de 1978, ora substituída pela de nº 3.206, de 29-2-85. O que nosso projeto propugna é que os mesmos critérios, pelas razões expostas e diante dos fatos concretos, sejam estendidos às aeronaves da denominada Aviação Geral (de Serviços Aéreos Especializados; Serviços Administrativos; Serviços para Indústria e Comércio; etc.), com a presença de dois pilotos, independentemente do fato de que dispo-

nam ou não, tais aeronaves de “piloto automático”, pois, na exposição de motivos citada, com muita propriedade é afirmado:

O piloto automático não vê, não ouve, não fala; sobretudo, não pensa nem decide. Finalmente, em caso de morte ou incapacidade do Comandante (problemas cardiológicos, intoxicações, etc.), o “piloto automático” não o substituirá.”

Para conhecimento dos conscientes argumentos da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos anexamos o seu trabalho e, também, a recomendação do ICAO sobre Medicina de Aviação e, finalmente, o documento que a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos enviou aos líderes dos Partidos em que, dentre outras proposições do “roteiro de segurança de voo”, aponta a necessidade do co-piloto nas aeronaves multimotoras.

Esta, a nossa preocupação.

Sala das Sessões, 22 de março de 1985. — **Jaison Barreto.**

(*Às Comissões de Constituição e Justiça e de Transporte, Comunicações e Obras Públicas.*)

Publicado no DCN (Seção II), de 23-3-85





# SENADO FEDERAL

## EMENDA Nº 1

(De Plenário)

**Ao Projeto de Lei do Senado nº 31, de 1985**

Suprima-se o parágrafo único do art. 2º.

### Justificação

No projeto em pauta, os artigos 1º e 2º fixam o ponto principal pretendido — a maior segurança de voo. Espaldados em fatos e em argumentos técnicos irrefutáveis, por isso mesmo tiveram o pleno acolhimento das Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes, tudo levando a crer que a tramitação do projeto prosseguirá merecendo todo o apoio.

Em razão disto, considerando que o parágrafo único objetivava tão-somente estabelecer condições funcionais dos tripulantes, ora propomos sua supressão, pois o tema pode ser colocado em legislação específica da regulamentação profissional, sem prejuízo para o que propõe fundamentalmente, o nosso projeto.

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 1985. — **Jaison Barreto.**

Publicada no DCN (Seção II) de 11-10-85.









# SENADO FEDERAL

## PARECER

Nº 893, de 1986

Da Comissão de Redação

**Redação final do Projeto de Lei do Senado n.º 31, de 1985.**

**Relator: Senador Nivaldo Machado**

A Comissão apresenta a redação final do Projeto de Lei do Senado n.º 31, de 1985, que estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências.

Sala de Reuniões da Comissão, 12 de setembro de 1986: — **Jorge Kalume**, Presidente — **Nivaldo Machado**, Relator — **Octávio Cardoso**.

ANEXO AO PARECER N.º 893, DE 1986

**Redação final do Projeto de Lei do Senado n.º 31, de 1985, que estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências.**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Na aviação civil, somente aeronaves multimotoras poderão realizar voo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2.º As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para vôos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de 2 (dois) pilotos: comandante e co-piloto.

Art. 3.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrário.

Publicado no DCN (Seção II), de 13-9-86



Estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:


Art. 1º - Na aviação civil, somente aeronaves multi-motoras poderão realizar voo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2º - As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para voos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de 2 (dois) pilotos: comandante e co-piloto.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, EM 30 DE SETEMBRO DE 1986

  
SENADOR JOSÉ FRACELLI  
PRESIDENTE

MGS.





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



PROJETO DE LEI Nº 8.340, DE 1986

Estabelece normas para vôos por ins-  
trumentos e dá outras providências.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Dep. NILSON GIBSON

RELATÓRIO

Este projeto, que vem ao turno de revisão na fei-  
tura das leis, previsto no art. 58 da Constituição, foi apre-  
sentado na Câmara Alta pelo nobre Sen. JAISON BARRETO. Estabe-  
lece a proposição que "na aviação civil, somente aeronaves mul-  
timotoras poderão realizar vôo por instrumento ( ifr ) e/ou  
noturno", sendo a tripulação dessas aeronaves constituídas de  
dois pilotos: comandante e co-piloto.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

2.



VOTO DO RELATOR

Nada existe que possa impedir a normal tramitação deste projeto, eis que estão atendidos os pressupostos da Lei Maior quanto:

- à legitimidade da iniciativa ( art. 56 );
- às atribuições do Congresso ( art. 43, caput);
- ao processo legislativo adequado ( art. 46, item III ) e
- à competência legislativa da União ( art. 8º, item XVII).

Nada a opor quanto à técnica legislativa.

DIANTE DO ACIMA EXPOSTO, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa deste Projeto de Lei nº 8.340, de 1986.

Sala da Comissão, em

26/XI/86

Relator

Deputado NILSON GIBSON  
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



PROJETO DE LEI Nº 8.340, DE 1986

PARECER DA COMISSÃO

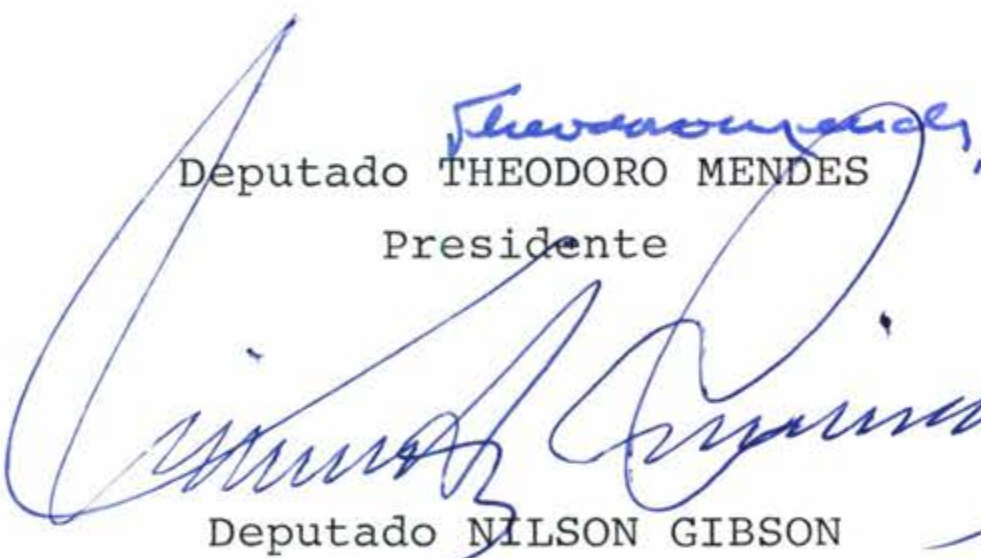


A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião ordinária de sua Turma "B" realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 8.340/86, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Theodoro Mendes - Presidente, Guido Moesch - Vice-Presidente, Egídio Ferreira Lima, Renato Vianna, João Augusto, Paulo Xavier, Gorgônio Neto, Hamilton Xavier, Rondon Pacheco, Roberto Jefferson, Francisco Amaral, Nilson Gibson, Pedro Colin e Nelson Morro.

Sala da Comissão, 26 de novembro de 1986

  
Deputado THEODORO MENDES  
Presidente

  
Deputado NILSON GIBSON  
Relator



*Aprovado o Projeto e a  
Resolução Final. Em 14-2-88*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO DE LEI

Nº 8.340, de 1986

(Do Senado Federal)

**Estabelece normas para vôo por instrumentos e dá outras providências.**

(As Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Na aviação civil, somente aeronaves multimotoras poderão realizar vôo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2.º As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para vôos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de 2 (dois) pilotos: comandante e co-piloto.

Art. 3.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrário.

Senado Federal, 30 de setembro de 1986.  
— José Fragelli, Presidente.

#### SINOPSE

#### PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 31, DE 1985

**Estabelece normas para vôo por instrumentos e dá outras providências.**

Apresentado pelo Senhor Senador Jaison Barreto.

Lido no expediente da Sessão de 22-3-85, e publicado no DCN (Seção II) de 23-3-85.

Distribuído às Comissões de Constituição e Justiça e de Transporte.

Em 19-8-85, são lidos os seguintes Pareceres:

N.º 497/85, da Comissão de Constituição e Justiça, relatado pelo Sr. Senador Nivaldo Machado, pela constitucionalidade e juridicidade do Projeto.

N.º 498/85, da Comissão de Transportes e Comunicações, relatado pelo Sr. Senador Alexandre Costa pela sua aprovação. É incluído em Ordem do Dia.

Em 27-8-85, é incluído em Ordem do Dia. Aprovado, em 1.º turno.

Em 8-10-85, é incluído em Ordem do Dia. É lido a Ementa n.º 1, de plenário de autoria do Senhor Senador Jaison Barreto. Discussão encerrada. Em 4-8-86, são aprovados os seguintes Pareceres:

N.º 736/86, da Comissão de Constituição e Justiça, relatado pelo Sr. Senador Nivaldo Machado, pela Constitucionalidade e juridicidade do Projeto.

N.º 737/86, da Comissão de Transporte, Comunicações e Obras Públicas relatado pelo Sr. Senador Alexandre Costa, pela sua aprovação.

Em 4-8-86, aguardando inclusão Ordem do Dia.

Em 13-8-86, é incluído em Ordem do Dia. Aprovado em 2.º turno, com emendas. A CR.

Em 12-9-86, é aprovado o parecer do Relator, oferecendo a redação final da matéria. É lido o Parecer n.º 893/86, da CR. Aguardando inclusão Ordem do Dia.





— 2 —

Em 17-9-86, é incluído em Ordem do Dia.  
Aprovada a redação final.

A Câmara dos Deputados com o Ofício  
SM-N.º 696, de 30-9-86.

SM N.º 696

Em 30 de setembro de 1986.

A Sua Excelência o Senhor Deputado Ha-  
roldo Sanford

DD. Primeiro-Secretário da Câmara dos  
Deputados.

MGS.

Senhor Primeiro-Secretário,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa  
Excelência, a fim de ser submetido à revi-  
são da Câmara dos Deputados, nos termos  
do art. 58, da Constituição Federal, o Pro-  
jeto de Lei do Senado n.º 31, de 1985, cons-  
tante dos autógrafos juntos, que "estabe-  
lece normas para voto por instrumentos e  
dá outras providências".

Aproveito a oportunidade para renovar a  
Vossa Excelência os protestos de minha ele-  
vada estima e mais distinta consideração.

— **Jorge Kalume**, Secretário-Adjunto.

Lote: 62  
Caixa: 230  
PL N.º 8340/1986  
14



CÂMARA DOS DEPUTADOS



*Em votação*

*O projeto.*





Brasília, 22 de setembro de 1988.

Nº 112/88

Comunica remessa do Projeto  
de Lei nº 8.340- , de 1986,  
à sanção.

Senhor Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência,  
para que se digne levar ao conhecimento do Senado Federal,  
que a Câmara dos Deputados aprovou, sem emendas, o Projeto  
de Lei nº 8.340- , de 1986, dessa Casa do Congresso Nacio-  
nal, que "estabelece normas para vão por instrumentos e dá  
outras providências".

Outrossim, informo a Vossa Excelência que a  
referida proposição foi, nesta data, enviada à sanção.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa  
Excelência os protestos da minha alta estima e a mais dis-  
tinta consideração.

*Deputado PAES DE ANDRADE*

Deputado PAES DE ANDRADE  
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor  
Senador JUTAHY MAGALHÃES  
DD. Primeiro Secretário do Senado Federal  
N E S T A

jb/.



MENSAGEM Nº 10/88

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA REPÚBLICA

O PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS tem a honra de enviar a Vossa Excelência, para os fins constitucionais, o incluso Projeto de Lei, do Congresso Nacional, que "estabelece normas para vão por instrumentos e dá outras providências".

CÂMARA DOS DEPUTADOS, EM 22 DE SETEMBRO DE 1988.





Estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Na aviação civil, somente aeronaves multimotoras poderão realizar voo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2º - As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para voos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de 2 (dois) pilotos: comandante e co-piloto.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, em 28 de setembro de 1988.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



24  
Aula. Em 13.9.88.

REQUERIMENTO DE URGÊNCIA

Nos termos regimentais requeremos URGÊNCIA para votação do Projeto de Lei nº 8.340, de 1986, do Senado Federal, que "Estabelece normas para vôr por instrumentos e dá outras providências".

Sala de Sessões, de maio de 1988

PMDB

PFL

PDS

PDT

PTB

PT

PCdoB

PL

PCB

LIDER DO PSD

PMN





# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI

Nº 8.340, de 1986

(Do Senado Federal)

**Estabelece normas para vôo por instrumentos e dá outras providências.**

(As Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Na aviação civil, somente aeronaves multimotoras poderão realizar vôo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2.º As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para vôos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de 2 (dois) pilotos: comandante e co-piloto.

Art. 3.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrário.

Senado Federal, 30 de setembro de 1986.  
— José Fragelli, Presidente.

### SINOPSE

#### PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 31, DE 1985

**Estabelece normas para vôo por instrumentos e dá outras providências.**

Apresentado pelo Senhor Senador Jaison Barreto.

Lido no expediente da Sessão de 22-3-85, e publicado no DCN (Seção II) de 23-3-85.

Distribuído às Comissões de Constituição e Justiça e de Transporte.

Em 19-8-85, são lidos os seguintes Pareceres:

N.º 497/85, da Comissão de Constituição e Justiça, relatado pelo Sr. Senador Nivaldo Machado, pela constitucionalidade e juridicidade do Projeto.

N.º 498/85, da Comissão de Transportes e Comunicações, relatado pelo Sr. Senador Alexandre Costa pela sua aprovação. É incluído em Ordem do Dia.

Em 27-8-85, é incluído em Ordem do Dia. Aprovado, em 1.º turno.

Em 8-10-85, é incluído em Ordem do Dia. É lido a Ementa n.º 1, de plenário de autoria do Senhor Senador Jaison Barreto. Discussão encerrada. Em 4-8-86, são aprovados os seguintes Pareceres:

N.º 736/86, da Comissão de Constituição e Justiça, relatado pelo Sr. Senador Nivaldo Machado, pela Constitucionalidade e juridicidade do Projeto.

N.º 737/86, da Comissão de Transporte, Comunicações e Obras Públicas relatado pelo Sr. Senador Alexandre Costa, pela sua aprovação.

Em 4-8-86, aguardando inclusão Ordem do Dia.

Em 13-8-86, é incluído em Ordem do Dia. Aprovado em 2.º turno, com emendas. A CR.

Em 12-9-86, é aprovado o parecer do Relator, oferecendo a redação final da matéria. É lido o Parecer n.º 893/86, da CR. Aguardando inclusão Ordem do Dia.





— 2 —

Em 17-9-86, é incluído em Ordem do Dia.  
Aprovada a redação final.

A Câmara dos Deputados com o Ofício  
SM-N.º 696, de 30-9-86.

SM N.º 696

Em 30 de setembro de 1986.

A Sua Excelência o Senhor Deputado Ha-  
roldo Sanford

DD. Primeiro-Secretário da Câmara dos  
Deputados.

MGS.

Senhor Primeiro-Secretário,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa  
Excelência, a fim de ser submetido à revi-  
são da Câmara dos Deputados, nos termos  
do art. 58, da Constituição Federal, o Pro-  
jeto de Lei do Senado n.º 31, de 1985, cons-  
tante dos autógrafos juntos, que "estabe-  
lece normas para voto por instrumentos e  
dá outras providências".

Aproveito a oportunidade para renovar a  
Vossa Excelência os protestos de minha ele-  
vada estima e mais distinta consideração.

— **Jorge Kalume**, Secretário-Adjunto.

Lote: 62  
Caixa: 230  
PL N.º 8340/1986  
20





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 31, de 1985

*Estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências.*

Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Na aviação civil, somente aeronaves multi-motoras poderão realizar voo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2º As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para vôos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de dois pilotos — comandante e co-piloto.

Parágrafo único. Salvo quando os pilotos forem proprietários, como pessoa física, das aeronaves, deverão eles ser titulares das Licenças de Piloto de Linha Aérea, Piloto Comercial Senior, Piloto Comercial ou de Instrutor de Pilotagem, conforme as exigências dos equipamentos que tripularem, segundo a legislação em vigor.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

### Justificação

A segurança dos vôos é tema de permanente preocupação por todos os setores da Sociedade, sendo que, em todos os tempos, o Congresso Nacional tem sido chamado a pronunciar-se e contribuir para seu crescente aperfeiçoamento.

Ainda há pouco, por ocasião da "Semana da Asa", receberam todos os Partidos fundamentada exposição de motivos da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos em que, a par da enumeração de falhas que têm ocasionado os acidentes, são apontadas medidas da mais variada natureza, para redução dos seus riscos.

As propostas, somando cerca de oitenta itens, vão desde as de caráter estrutural, a longo ou médio prazo, até as de caráter imediato, dependendo de providências meramente administrativas, da fiscalização mais rigorosa ou de iniciativas do Poder Legislativo.

Dentre outros, três aspectos preocupam-nos sobremaneira:

— A permissibilidade para que aeronaves monomotoras voem em condições meteorológicas adversas ou em voo noturno.

— A falta da obrigatoriedade destes aparelhos possuírem tripulação múltipla.

— A incapacitação do piloto, por problemas de saúde.

Em documento da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, subscrito pelo seu Presidente — Sr. Silvio Minto —, e pelo seu Vice-Presidente — Comandante Aloysio Ribeiro —, além da minuciosa e convincente abordagem dos aspectos técnicos, declara-se que a incapacitação do piloto é um fato concreto, e que inúmeros acidentes — como abalroamentos em áreas terminais de aeroportos — aconteceram por causa da "intensidade de tarefas" acumuladas exclusivamente sobre o piloto.

Enquanto diversos acidentes com aeronaves com um só piloto são enumerados, ainda no documento da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos são registrados diversos casos de incapacitação de pilotos em pleno voo, mas que não acarretam acidentes porque um segundo piloto assumira os comandos e concluiu as operações de pouso.

O referido documento data de 1980, quando foi levado, pela primeira vez, ao diretor-geral do Departamento de Aviação Civil. Mas, tendo sido ratificados os seus termos pelo I Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes, realizado em Fortaleza, em 1981, voltou a





Confederação mencionada e suas entidades filiadas a entregá-lo, em abril de 82, ao DAC, quando era seu diretor o Ten.-Brigadeiro Waldir Vasconcelos.

Desde então, até os dias de hoje, têm sido inúmeros os casos de aeronaves de um só motor que realizaram pousos forçados com êxito, — porque voavam de dia e em condições favoráveis de tempo. Ou casos de incapacitação, aqui mesmo no Brasil, envolvendo aeronaves com dezenas de passageiros, os quais não resultaram em consequências fatais exclusivamente porque o segundo piloto completou o voo.

Felizmente, no transporte aéreo regular, isto é, nas linhas aéreas internacionais, domésticas e regionais, as tripulações são constituídas, pelo menos, por dois pilotos. O mesmo acontece com as aeronaves multimotoras que operam no transporte não regular (táxi-aéreo), conforme exigência do Departamento de Aviação Civil através de norma interna, a IAC 3.237, de março de 1978, ora substituída pela de nº 3.206, de 29-2-85. O que nosso projeto propugna é que os mesmos critérios, pelas razões expostas e diante dos fatos concretos, sejam estendidos às aeronaves da denominada Aviação Geral (de Serviços Aéreos Especializados; Serviços Administrativos; Serviços para Indústria e Comércio; etc.), com a presença de dois pilotos, independentemente do fato de que dispo-

nam ou não, tais aeronaves de “piloto automático”, pois, na exposição de motivos citada, com muita propriedade é afirmado:

O piloto automático não vê, não ouve, não fala; sobretudo, não pensa nem decide. Finalmente, em caso de morte ou incapacidade do Comandante (problemas cardiológicos, intoxicações, etc.), o “piloto automático” não o substituirá.”

Para conhecimento dos conscientes argumentos da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos anexamos o seu trabalho e, também, a recomendação do ICAO sobre Medicina de Aviação e, finalmente, o documento que a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos enviou aos líderes dos Partidos em que, dentre outras proposições do “roteiro de segurança de voo”, aponta a necessidade do co-piloto nas aeronaves multimotoras.

Esta, a nossa preocupação.

Sala das Sessões, 22 de março de 1985. — **Jaison Barreto.**

*(Às Comissões de Constituição e Justiça e de Transporte, Comunicações e Obras Públicas.)*

Publicado no DCN (Seção II), de 23-3-85

Lote: 62  
PL Nº 8340/1986  
Caixa: 230  
21





# SENADO FEDERAL

## EMENDA Nº 1

(De Plenário)

**Ao Projeto de Lei do Senado nº 31, de 1985**

Suprima-se o parágrafo único do art. 2º.

### **Justificação**

No projeto em pauta, os artigos 1º e 2º fixam o ponto essencial pretendido — a maior segurança de voo.

Respaldados em fatos e em argumentos técnicos irrefutáveis, por isso mesmo tiveram o pleno acolhimento das Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes, tudo levando a crer que a tramitação do projeto prosseguirá merecendo todo o apoio.

Em razão disto, considerando que o parágrafo único objetivava tão-somente estabelecer condições funcionais dos tripulantes, ora propomos sua supressão, pois o tema pode ser colocado em legislação específica da regulamentação profissional, sem prejuízo para o que propõe fundamentalmente, o nosso projeto.

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 1985. — **Jaison Barreto.**

Publicada no DCN (Seção II) de 11-10-85.



Brasília, 22 de setembro de 1988.

Nº 112/88

Comunica remessa do Projeto  
de Lei nº 8.340- , de 1986,  
à sanção.

Senhor Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, para que se digne levar ao conhecimento do Senado Federal, que a Câmara dos Deputados aprovou, sem emendas, o Projeto de Lei nº 8.340- , de 1986, dessa Casa do Congresso Nacional, que "estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências".

Outrossim, informo a Vossa Excelência que a referida proposição foi, nesta data, enviada à sanção.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta estima e a mais distinta consideração.

*Deputado PAES DE ANDRADE*  
Deputado PAES DE ANDRADE  
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor  
Senador JUTAHY MAGALHÃES  
DD. Primeiro Secretário do Senado Federal  
N E S T A

jb/.





MENSAGEM Nº 10/88

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA REPÚBLICA

O PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS tem a honra de enviar a Vossa Excelência, para os fins constitucionais, o incluso Projeto de Lei, do Congresso Nacional, que "estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências".

CÂMARA DOS DEPUTADOS, EM 7 DE SETEMBRO DE 1988.



Estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Na aviação civil, somente aeronaves multimotoras poderão realizar voo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2º - As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para vôos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de 2 (dois) pilotos: comandante e co-piloto.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, em 22 de setembro de 1988.



COMISSÃO DE REDAÇÃO  
PARECER Nº 893, DE 1986



Redação final do Projeto  
de Lei do Senado nº 31, de 1985.

Aprovado, em 17.9.86  
A Câmara dos Deputados

R E L A T O R: Senador NIVALDO MACHADO

A Comissão apresenta a redação final do Projeto de  
Lei do Senado nº 31, de 1985, que estabelece normas para vão por  
instrumentos e dá outras providências.

Sala de Reuniões da Comissão, 12 de setembro de 1986

JORGE KALUATE

, PRESIDENTE

NIVALDO MACHADO RELATOR

OCTÁVIO CARDOSO

SENADO FEDERAL  
Protocolo Legislativo  
P. L. S. 31/85  
Fls. 13



Redação final do Projeto de Lei  
do Senado nº 31, de 1985.

Estabelece normas para vôo por  
instrumentos e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Na aviação civil, somente aeronaves multimotores poderão realizar vôo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2º - As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para vôos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de 2 (dois) pilotos: comandante e co-piloto.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL  
Protocolo Legislativo  
P. L. S. 31/85  
Fla. 141





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 31, de 1985

*Estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Na aviação civil, somente aeronaves multi-motoras poderão realizar voo por instrumentos (ifr) ou noturno.

Art. 2º As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para voos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de dois pilotos — comandante e co-piloto.

Parágrafo único. Salvo quando os pilotos forem proprietários, como pessoa física, das aeronaves, deverão eles ser titulares das Licenças de Piloto de Linha Aérea, Piloto Comercial Senior, Piloto Comercial ou de Instrutor de Pilotagem, conforme as exigências dos equipamentos que tripularem, segundo a legislação em vigor.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

### Justificação

A segurança dos voos é tema de permanente preocupação por todos os setores da Sociedade, sendo que, em todos os tempos, o Congresso Nacional tem sido chamado a pronunciar-se e contribuir para seu crescente aperfeiçoamento.

Ainda há pouco, por ocasião da "Semana da Asa", reberam todos os Partidos fundamentada exposição de motivos da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos em que, a par da enumeração de falhas que têm ocasionado os acidentes, são apontadas medidas de mais variada natureza, para redução dos seus riscos.

As propostas, somando cerca de oitenta itens, vão desde as de caráter estrutural, a longo ou médio prazo, até as de caráter imediato, dependendo de providências meramente administrativas, da fiscalização mais rigorosa ou de iniciativas do Poder Legislativo.

Dentre outros, três aspectos preocupam-nos sobremaneira:

— A permissibilidade para que aeronaves monomotoras voem em condições meteorológicas adversas ou em voo noturno.

— A falta da obrigatoriedade destes aparelhos possuírem tripulação múltipla.

— A incapacitação do piloto, por problemas de saúde.

Em documento da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, subscrito pelo seu Presidente — Sr. Silvio Minto —, e pelo seu Vice-Presidente — Comandante Aloysio Ribeiro —, além da minuciosa e convincente abordagem dos aspectos técnicos, declara-se que a incapacitação do piloto é um fato concreto, e que inúmeros acidentes — como abalroamentos em áreas terminais de aeroportos — aconteceram por causa da "intensidade de tarefas" acumuladas exclusivamente sobre o piloto.

Enquanto diversos acidentes com aeronaves com um só piloto são enumerados, ainda no documento da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos são registrados diversos casos de incapacitação de pilotos em pleno voo, mas que não acarretam acidentes porque um segundo piloto assumira os comandos e concluiu as operações de pouso.

O referido documento data de 1980, quando foi levado, pela primeira vez, ao diretor-geral do Departamento de Aviação Civil. Mas, tendo sido ratificados os seus termos pelo I Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes, realizado em Fortaleza, em 1981, voltou a





Confederação mencionada e suas entidades filiadas a entregá-lo, em abril de 82, ao DAC, quando era seu diretor o Ten.-Brigadeiro Waldir Vasconcelos.

Desde então, até os dias de hoje, têm sido inúmeros os casos de aeronaves de um só motor que realizaram pousos forçados com êxito, — porque voavam de dia e em condições favoráveis de tempo. Ou casos de incapacitação, aqui mesmo no Brasil, envolvendo aeronaves com dezenas de passageiros, os quais não resultaram em consequências fatais exclusivamente porque o segundo piloto completou o voo.

Felizmente, no transporte aéreo regular, isto é, nas linhas aéreas internacionais, domésticas e regionais, as tripulações são constituídas, pelo menos, por dois pilotos. O mesmo acontece com as aeronaves multimotoras que operam no transporte não regular (táxi-aéreo), conforme exigência do Departamento de Aviação Civil através de norma interna, a IAC 3.237, de março de 1978, ora substituída pela de nº 3.206, de 29-2-85. O que nosso projeto propugna é que os mesmos critérios, pelas razões expostas e diante dos fatos concretos, sejam estendidos às aeronaves da denominada Aviação Geral (de Serviços Aéreos Especializados; Serviços Administrativos; Serviços para Indústria e Comércio; etc.), com a presença de dois pilotos, independentemente do fato de que dispo-

nam ou não, tais aeronaves de “piloto automático”, pois, na exposição de motivos citada, com muita propriedade é afirmado:

O piloto automático não vê, não ouve, não fala; sobretudo, não pensa nem decide. Finalmente, em caso de morte ou incapacidade do Comandante (problemas cardíológicos, intoxicações, etc.), o “piloto automático” não o substituirá.”

Para conhecimento dos conscientes argumentos da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos anexamos o seu trabalho e, também, a recomendação do ICAO sobre Medicina de Aviação e, finalmente, o documento que a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos enviou aos líderes dos Partidos em que, dentre outras proposições do “roteiro de segurança de voo”, aponta a necessidade do co-piloto nas aeronaves multimotoras.

Esta, a nossa preocupação.

Sala das Sessões, 22 de março de 1985. — **Jaison Barreto.**

*(Às Comissões de Constituição e Justiça e de Transporte, Comunicações e Obras Públicas.)*

Publicado no DCN (Seção II), de 23-3-85

Lote: 62

Caixa: 230

PL Nº 8340/1986

28





# SENADO FEDERAL

## EMENDA Nº 1

(De Plenário)

**Ao Projeto de Lei do Senado nº 31, de 1985**

Suprima-se o parágrafo único do art. 2º.

### Justificação

No projeto em pauta, os artigos 1º e 2º fixam o ponto principal pretendido — a maior segurança de voo.

Respaldados em fatos e em argumentos técnicos irrefutáveis, por isso mesmo tiveram o pleno acolhimento das Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes, tudo levando a crer que a tramitação do projeto prosseguirá merecendo todo o apoio.

Em razão disto, considerando que o parágrafo único objetivava tão-somente estabelecer condições funcionais dos tripulantes, ora propomos sua supressão, pois o tema pode ser colocado em legislação específica da regulamentação profissional, sem prejuízo para o que propõe fundamentalmente, o nosso projeto.

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 1985. — **Jaison Barreto.**

Publicada no DCN (Seção II) de 11-10-85.





# SENADO FEDERAL

## PARECERES

Nºs 497 e 498, de 1985

**Sobre o Projeto de Lei do Senado nº 31, de 1985, que "estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências".**

**PARECER Nº 497, DE 1985**

**Da Comissão de Constituição e Justiça**

**Relator: Senador Nivaldo Machado**

O Projeto em epígrafe, de autoria do ilustre Senador Jaison Barreto, traça normas a serem seguidas na aviação civil.

Assim, dispõe que somente aeronaves multimotoras poderão realizar voo por instrumentos ou voo noturno; prevê a obrigatoriedade de a tripulação ser constituída de dois pilotos, quando o voo se desenvolver nas circunstâncias supramencionadas, e estabelece condições de habilitação para a condução de aeronaves, "conforme as exigências dos equipamentos que tripularem, segundo a legislação em vigor".

2. Quanto aos aspectos de constitucionalidade e juridicidade, a Proposição não merece censura, porquanto a matéria se insere na competência legislativa da União e subsiste a titularidade concorrente parlamentar ao poder de iniciativa para a apresentação da matéria, não incidindo, ademais, mas vedações dos arts. 57 e 65, por exemplo, da Lei Maior.

3. Cristalizando parte das aspirações da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, e sensível ao clamor manifestado pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos, o Projeto traduz a preocupação de a Nação brasileira quanto à marginalização das normas de segurança de voo, em obséquio de uma suposta economia operacional que coloca em risco permanente a vida dos aeronautas e a daqueles que se utilizam desse meio de transporte.

4. Ante o exposto, face à constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa de que se reveste o Projeto, de envolta com a relevância que exsurge

da matéria de mérito, nada temos a opor quanto a sua regular tramitação.

Sala das Comissões, em 12 de junho de 1985. — **José Ignácio Ferreira**, Presidente — **Nivaldo Machado**, Relator — **Helvídio Nunes** — **Hélio Gueiros** — **Octávio Cardoso** — **Jutahy Magalhães** — **Alfredo Campos** — **Moacyr Duarte**.

**PARECER Nº 498, DE 1985**

**Da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.**

**Relator: Senador Alexandre Costa**

Contempla a proposta em exame, capacidade restritiva às aeronaves multimotores para a realização de voo por instrumento e/ou noturno e obrigatoriedade, na hipótese, de tripulação constituída de dois pilotos — comandante e co-piloto.

Matéria já analisada na Comissão de Constituição e Justiça do Senado, onde obteve a chancela da constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa, chega a este órgão para ser apreciada sob o ponto de vista de sua conveniência prática e de seus efeitos sobre a segurança de voo na Aviação Civil, notadamente na chamada Aviação Geral (Serviços Aéreos Especializados, Serviços Administrativos, Serviços para Indústria e Comércio etc.).

Os estudos realizados, nesse particular, no âmbito da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, exaurem os argumentos de natureza factual e técnica que justificam e recomendam a adoção das medidas de segurança propostas pelo eminente Senador Jaison Barreto.

Mas, bastaria o senso comum para indicá-las como necessidade imperiosa à elevação dos índices de segurança na aviação civil, tantas as hipóteses de causalidade acidental atribuídas às deficiências que, agora, se objeti-





va arrear, mediante legislação específica e complementar à atualmente em vigor.

Sobreleva anotar, quanto à obrigatoriedade de dois pilotos nas aeronaves multimotores, que a aviação civil subsidiária (táxi-aéreo) há muito vem adotando, sob a compulsão de norma interna do Departamento de Aviação Civil — a IAC 3.237, de março de 1978, a que se seguiu a de nº 3.206, de 29-2-85.

Ora, os riscos que essa disciplina pretende evitar são os mesmos a que estão expostas as aeronaves da assim conhecida Aviação Geral, nesse passo objeto da regulamentação legislativa aqui proposta.

De conformidade, pois, com a inteira procedência dos argumentos de mérito sustentados no Projeto de Lei em exame, opinamos pela sua aprovação, nos termos em que está formalizado.

Sala das Comissões, em 15 agosto de 1985. — **Aderbal Jurema**, Presidente eventual — **Alexandre Costa**, Relator — **Marcelo Miranda** — **Saldanha Derzi** — **Roberto Wypych**.

Publicados no DCN (Seção II) de 20-8-85.

Lote: 62  
Caixa: 230

PL Nº 8340/1986

30





# SENADO FEDERAL

## PARECERES Nºs 736 e 737, de 1986

Sobre a Emenda nº 1 (Plenário) oferecida ao Projeto de Lei do Senado nº 31, de 1985, que "estabelece normas para vôos por instrumentos e dá outras providências".

### PARECER Nº 736, DE 1986

Da Comissão de Constituição e Justiça

Relator: Senador Nivaldo Machado

Em decorrência de Emenda ofertada, em Plenário, pelo próprio Autor, Senador Jaison Barreto, volta ao exame desta douta Comissão o Projeto de Lei nº 31, de 1985, que "estabelece normas para vôo por instrumentos e dá outras providências".

2. O objetivo de tal Emenda é suprimir o parágrafo único do artigo 2º da Proposição, que estabelece:

"Salvo quando os pilotos forem proprietários, como pessoa física, das aeronaves, deverão eles ser titulares das licenças de Piloto de Linha Aérea, Piloto Comercial Senior, Piloto Comercial ou de Instrutor de Pilotagem, conforme as exigências dos equipamentos que tripularem, segundo a legislação em vigor."

3. Ao justificar a Emenda, acentuou seu Autor:

"No projeto em pauta, os artigos 1º e 2º fixam o ponto essencial pretendido — a maior segurança de vôo.

Respaldados em fatos e em argumentos técnicos irretorquíveis, por isso mesmo tiveram o pleno acolhimento das Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes, tudo levando a crer que a tramitação do Projeto prosseguirá merecendo todo o apoio.

Em razão disto, considerando que o parágrafo único objetivava tão somente estabelecer condições funcionais dos tripulantes, ora propomos sua supressão, pois o tema pode ser colocado em legislação específica da regulamentação profissional,

sem prejuízo para o que propõe, fundamentalmente, o nosso Projeto."

4. Se a integralidade da Proposição mereceu a acolhida deste Colegiado, no que pertine aos aspectos de constitucionalidade e juridicidade, obviamente que tais atributos não se esvanecem com a supressão desse parágrafo.

Ao revés, como bem destacou o Autor, as disposições ali contidas melhor se inserem na legislação específica que regulamenta a profissão do aeronauta. Como a Lei nº 7.183, de 1984, está sendo alvo de várias modificações (de que nos dão conta os PLS nºs 70, 79, 82, 84, 85, 132 e 185, todos de 1985), constata-se a oportunidade e conveniência da supressão proposta.

5. Ante o exposto, opinamos pela constitucionalidade e juridicidade da Emenda nº 1, de Plenário, oferecida ao PLS nº 31, de 1985, destacando, ainda, a oportunidade e conveniência de sua apresentação.

Sala das Comissões, 17 de outubro de 1985. — Nelson Carneiro, Presidente — Nivaldo Machado, Relator — Martins Filho — Alberto Silva — Roberto Campos — Luiz Cavalcante — Hélio Gueiros — José Lins.

### PARECER Nº 737, DE 1986

Da Comissão de Transportes, Comunicação e Obras Públicas

Relator:— Senador Alexandre Costa

A Emenda supressiva em exame visa ao aperfeiçoamento do Projeto de Lei dispondo sobre normas de segurança de vôo. Sendo a sua natureza do domínio da técnica legislativa e não afetando a essência das regras legais impostas pela lei, nada a opor, sendo este relator favorável à sua aprovação.

Sala das Comissões, 26 de junho de 1986. — Luiz Cavalcante, Presidente — Alexandre Costa, Relator — Jorge Kalume — Marcelo Miranda.

Publicado no DCN (Seção II), de 5-8-86





# SENADO FEDERAL

## PARECERES Nºs 736 e 737, de 1986

Sobre a Emenda nº 1 (Plenário) oferecida ao Projeto de Lei do Senado nº 31, de 1985, que "estabelece normas para vôos por instrumentos e dá outras providências".

### PARECER Nº 736, DE 1986

Da Comissão de Constituição e Justiça

Relator: Senador Nivaldo Machado

Em decorrência de Emenda ofertada, em Plenário, pelo próprio Autor, Senador Jaison Barreto, volta ao exame desta douda Comissão o Projeto de Lei nº 31, de 1985, que "estabelece normas para vôo por instrumentos e dá outras providências".

2. O objetivo de tal Emenda é suprimir o parágrafo único do artigo 2º da Proposição, que estabelece:

"Salvo quando os pilotos forem proprietários, como pessoa física, das aeronaves, deverão eles ser titulares das licenças de Piloto de Linha Aérea, Piloto Comercial Senior, Piloto Comercial ou de Instrutor de Pilotagem, conforme as exigências dos equipamentos que tripularem, segundo a legislação em vigor."

3. Ao justificar a Emenda, acentuou seu Autor:

"No projeto em pauta, os artigos 1º e 2º fixam o ponto essencial pretendido — a maior segurança de vôo.

Respaldados em fatos e em argumentos técnicos irretorquíveis, por isso mesmo tiveram o pleno acolhimento das Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes, tudo levando a crer que a tramitação do Projeto prosseguirá merecendo todo o apoio.

Em razão disto, considerando que o parágrafo único objetivava tão -somente estabelecer condições funcionais dos tripulantes, ora propomos sua supressão, pois o tema pode ser colocado em legislação específica da regulamentação profissional,

sem prejuízo para o que propõe, fundamentalmente, o nosso Projeto."

4. Se a integralidade da Proposição mereceu a acolhida deste Colegiado, no que pertine aos aspectos de constitucionalidade e juridicidade, obviamente que tais atributos não se esvanecem com a supressão desse parágrafo.

Ao revés, como bem destacou o Autor, as disposições ali contidas melhor se inserem na legislação específica que regulamenta a profissão do aeronauta. Como a Lei nº 7.183, de 1984, está sendo alvo de várias modificações (de que nos dão conta os PLS nºs 70, 79, 82, 84, 85, 132 e 185, todos de 1985), constata-se a oportunidade e conveniência da supressão proposta.

5. Ante o exposto, opinamos pela constitucionalidade e juridicidade da Emenda nº 1, de Plenário, oferecida ao PLS nº 31, de 1985, destacando, ainda, a oportunidade e conveniência de sua apresentação.

Sala das Comissões, 17 de outubro de 1985. — Nelson Carneiro, Presidente — Nivaldo Machado, Relator — Martins Filho — Alberto Silva — Roberto Campos — Luiz Cavalcante — Hélio Gueiros — José Lins.

### PARECER Nº 737, DE 1986

Da Comissão de Transportes, Comunicação e Obras Públicas

Relator:— Senador Alexandre Costa

A Emenda supressiva em exame visa ao aperfeiçoamento do Projeto de Lei dispondo sobre normas de segurança de vôo. Sendo a sua natureza do domínio da técnica legislativa e não afetando a essência das regras legais impostas pela lei, nada a opor, sendo este relator favorável à sua aprovação.

Sala das Comissões, 26 de junho de 1986. — Luiz Cavalcante, Presidente — Alexandre Costa, Relator — Jorge Kalume — Marcelo Miranda.

Publicado no DCN (Seção II), de 5-8-86





# SENADO FEDERAL

## PARECERES Nºs 736 e 737, de 1986

Sobre a Emenda nº 1 (Plenário) oferecida ao Projeto de Lei do Senado nº 31, de 1985, que "estabelece normas para vôos por instrumentos e dá outras providências".

### PARECER Nº 736, DE 1986

Da Comissão de Constituição e Justiça

Relator: Senador Nivaldo Machado

Em decorrência de Emenda ofertada, em Plenário, pelo próprio Autor, Senador Jaison Barreto, volta ao exame desta douda Comissão o Projeto de Lei nº 31, de 1985, que "estabelece normas para vôo por instrumentos e dá outras providências".

2. O objetivo de tal Emenda é suprimir o parágrafo único do artigo 2º da Proposição, que estabelece:

"Salvo quando os pilotos forem proprietários, como pessoa física, das aeronaves, deverão eles ser titulares das licenças de Piloto de Linha Aérea, Piloto Comercial Senior, Piloto Comercial ou de Instrutor de Pilotagem, conforme as exigências dos equipamentos que tripularem, segundo a legislação em vigor."

3. Ao justificar a Emenda, acentuou seu Autor:

"No projeto em pauta, os artigos 1º e 2º fixam o ponto essencial pretendido — a maior segurança de vôo.

Respaldados em fatos e em argumentos técnicos irretorquíveis, por isso mesmo tiveram o pleno acolhimento das Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes, tudo levando a crer que a tramitação do Projeto prosseguirá merecendo todo o apoio.

Em razão disto, considerando que o parágrafo único objetivava tão -somente estabelecer condições funcionais dos tripulantes, ora propomos sua supressão, pois o tema pode ser colocado em legislação específica da regulamentação profissional,

sem prejuízo para o que propõe, fundamentalmente, o nosso Projeto."

4. Se a integralidade da Proposição mereceu a acolhida deste Colegiado, no que pertine aos aspectos de constitucionalidade e juridicidade, obviamente que tais atributos não se esvanecem com a supressão desse parágrafo.

Ao revés, como bem destacou o Autor, as disposições ali contidas melhor se inserem na legislação específica que regulamenta a profissão do aeronauta. Como a Lei nº 7.183, de 1984, está sendo alvo de várias modificações (de que nos dão conta os PLS nºs 70, 79, 82, 84, 85, 132 e 185, todos de 1985), constata-se a oportunidade e conveniência da supressão proposta.

5. Ante o exposto, opinamos pela constitucionalidade e juridicidade da Emenda nº 1, de Plenário, oferecida ao PLS nº 31, de 1985, destacando, ainda, a oportunidade e conveniência de sua apresentação.

Sala das Comissões, 17 de outubro de 1985. — Nelson Carneiro, Presidente — Nivaldo Machado, Relator — Martins Filho — Alberto Silva — Roberto Campos — Luiz Cavalcante — Hélio Gueiros — José Lins.

### PARECER Nº 737, DE 1986

Da Comissão de Transportes, Comunicação e Obras Públicas

Relator:— Senador Alexandre Costa

A Emenda supressiva em exame visa ao aperfeiçoamento do Projeto de Lei dispondo sobre normas de segurança de vôo. Sendo a sua natureza do domínio da técnica legislativa e não afetando a essência das regras legais impostas pela lei, nada a opor, sendo este relator favorável à sua aprovação.

Sala das Comissões, 26 de junho de 1986. — Luiz Cavalcante, Presidente — Alexandre Costa, Relator — Jorge Kalume — Marcelo Miranda.

Publicado no DCN (Seção II), de 5-8-86





CN/Nº 167

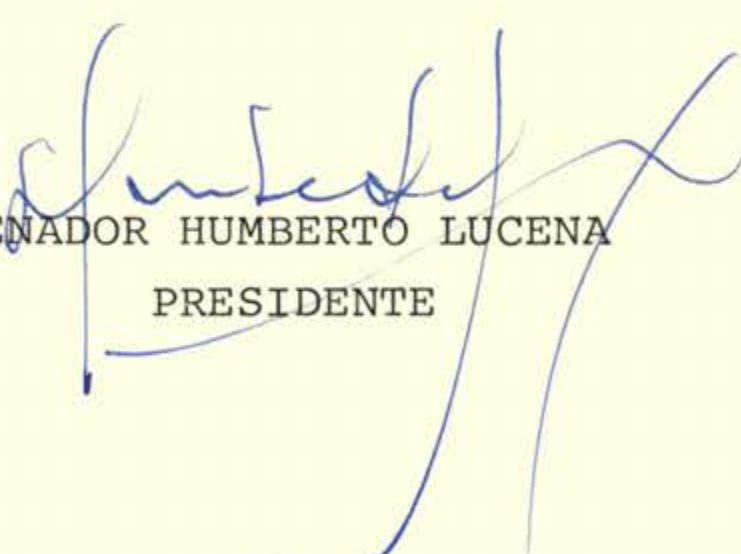
Em 12 de outubro de 1988

Senhor Presidente,

O Senhor Presidente da República encaminhou ao Senado Federal a Mensagem nº 136, de 1988-CN (nº 421, de 1988 na origem), na qual comunica haver vetado, totalmente, o Projeto de Lei do Senado (nº 31, de 1985 (nº 8.340, de 1986, na Câmara dos Deputados) que "estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências".

2. Encaminho, em anexo, autógrafo do Projeto vetado, cópia do seu estudo e da Mensagem Presidencial.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha alta estima e mais distinta consideração.

  
SENADOR HUMBERTO LUCENA  
PRESIDENTE

A Sua Excelência o Senhor Deputado ULYSSES GUIMARÃES  
DD. Presidente da Câmara dos Deputados

JF/.



Arquivado. Em 13.10.88.  
Aviso sfo m. e Obreiro  
Sec. far da mar.



Secretaria do Senado Federal  
SERVIÇO DE PROTOCOLO LEGISLATIVO  
Mensagem nº 136, 1988-CN  
Em 10/10/88



MENSAGEM Nº 421

EXCELENTÍSSIMOS SENHORES MEMBROS DO CONGRESSO NACIONAL:

Tenho a honra de comunicar a Vossas Excelências que, nos termos dos artigos 59, parágrafo 1º, e 81, inciso IV, da Constituição Federal, resolvi vetar totalmente, por considerá-lo contrário ao interesse público o Projeto de Lei nº 8.340, de 1986 (nº 31, de 1985, na Casa de origem), que "estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências".

O Ministério da Aeronáutica ouvido a respeito da matéria assim se manifestou:

"O Projeto de Lei restringe o voo por instrumentos às aeronaves multimotoras, vedando o mesmo às aeronaves monomotoras, excetuadas as militares.

Atualmente, por ser de natureza eminentemente técnica, a matéria é regulada por autoridade competente, no caso, o Ministério da Aeronáutica, através do Departamento de Aviação Civil, estando em vigor as seguintes normas:

a) as aeronaves privadas e dos serviços especializados homologadas, são autorizadas

SENADO FEDERAL  
Protocolo Legislativo  
P. L. S. 31/85  
Fls. 119



ao vôo noturno e por instrumentos;

b) as aeronaves das empresas de táxi aéreo homologadas são autorizadas ao vôo visual noturno, local ou em rota.

O assunto deixou mesmo de ser incluído no Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado em dezembro de 1986, pelo entendimento de que a lei não deveria descer a detalhes dessa natureza.

O vôo noturno e por instrumento em aeronaves monomotoras tem sido alvo de exaustivos estudos, tendo o Departamento de Aviação Civil expedido a atual regulamentação por considerar que:

a) as condições atuais de controle de tráfego aéreo oferecem um grau de segurança adequado;

b) a evolução do equipamento aéreo de bordo permite um vôo seguro a essas aeronaves;

c) as infrações de tráfego aéreo têm sido registradas em maior número por aeronaves que decolam nas regras de vôo visuais e são forçadas, posteriormente, a efetuarem o vôo por instrumentos.

Hoje, no Brasil, operam aproximadamente 720 (se<sup>te</sup>centas e vinte) aeronaves monomotoras equipadas e homologadas para vôo por instrumentos ou noturno.

Essas aeronaves, de propriedade de empresas de táxi aéreo e de particulares, são em grande número das vezes o meio único de ligação disponível nas regiões em que es

SENADO FEDERAL  
Protocolo Legislativo

P. L. S. 31/85

Fla. 20





tão sediadas, valendo-se da operação por instrumentos, ou noturna, para atender aos usuários.

Sua aprovação tornará impeditivo até mesmo o voo visual noturno local, immobilizando a formação dos Pilotos Civis.

A manutenção da regulamentação dessa atividade ao nível do Departamento de Aviação Civil dará ensejo a que aquele Órgão tenha a agilidade requerida para eventuais modificações na matéria, em função da evolução do equipamento aéreo e dos serviços de proteção ao voo."

Estas as razões pelas quais resolvi vetar o referido Projeto de Lei, que ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, em 04 de outubro de 1988.

SENADO FEDERAL  
Protocolo Legislativo  
P. L. S. 31/85  
Fls. 21



Estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências.

*Nego sancionados*  
*4.10.88*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

*[Signature]*

Art. 1º - Na aviação civil, somente aeronaves multimotoras poderão realizar voo por instrumentos (ifr) e/ou noturno.

Art. 2º - As tripulações das aeronaves da Aviação Geral para vôos por instrumentos e/ou noturnos serão, obrigatoriamente, constituídas de 2 (dois) pilotos: comandante e co-piloto.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, em 22 de setembro de 1988.

*[Signature]*





Aviso nº 776-SAP.

Em 04 de outubro de 1988.

Excelentíssimo Senhor Primeiro Secretário:

Tenho a honra de encaminhar a essa Secretaria a Mensagem em que o Excelentíssimo Senhor Presidente da República apresenta, ao Congresso Nacional, as razões pelas quais houve por bem vetar o Projeto de Lei nº 8.340, de 1986 (nº 31, de 1985, na Casa de origem), e, na oportunidade, restituir dois autógrafos da citada proposição.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de elevada estima e consideração.

RONALDO COSTA COUTO  
Ministro Chefe do Gabinete Civil

A Sua Excelência o Senhor  
Senador JUTAHY MAGALHÃES  
DD. Primeiro Secretário do Senado Federal  
BRASÍLIA-DF.

SENADO FEDERAL  
Protocolo Legislativo  
P. L. S. 31/85  
Fl. 23



PROJETO DE LEI

Nº 31/85, no Senado Federal  
Nº 8 340/86, na Câmara dos Deputados

EMENTA - Estabelece normas para voo por instrumentos e dá outras providências.

AUTOR - Senador JAISON BARRETO

TRAMITAÇÃO NO SENADO FEDERAL

LEITURA - 22.03.85 DCN (Seção II) de 23.03.85.

COMISSÕES

Constituição e Justiça

Transportes e Comunicações

Redação

RELATORES

Sen. Nivaldo Machado  
(Pareceres 497/85 e 736/86)

Sen. Alexandre Costa  
(Pareceres 498/85 e 737/86)

Sen. Nivaldo Machado  
(Parecer 893/86)

ENCAMINHAMENTO À CÂMARA DOS DEPUTADOS

Através o Ofício SM/Nº 696, de 30.09.86.

TRAMITAÇÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

LEITURA - 07.10.86 DCN (Seção I) de 08.10.86.

COMISSÃO

Constituição e Justiça

RELATOR

Dep. Nilson Gibson

Tramitação de acordo com o Ato nº 1, de 1987, da Comissão Diretora.  
O Dep. Ruy Nedel profere parecer sobre a matéria.

ENCAMINHAMENTO À SANÇÃO

Através da Mensagem nº 10, de 22.09.88.

VETO TOTAL - Mens/136/88-CN  
(nº 421/88, na origem)

LEITURA -

SENADO FEDERAL  
Subsecr. de Coord.  
Legisl. do C.N.  
PLS Nº 31/85  
Fl. Nº 24 - 1300



2.



COMISSÃO MISTA INCUMBIDA DE RELATAR O VETO

SENADORES

DEPUTADOS

PRAZO FINAL DE TRAMITAÇÃO -

SENADO FEDERAL  
Subsec. de Coord.  
Legisl. do C.N.  
Pds N.º 35/85  
Fl. N.º 25/85

## OBSERVAÇÕES

DOCUMENTOS ANEXADOS: \_\_\_\_\_