



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Jovair Arantes – PTB/GO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2018

(Do Sr. JOVAIR ARANTES)

Altera a Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre o treinamento de piloto no caso de concessão ou revalidação de habilitação de tipo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para dispor a respeito do treinamento necessário à concessão ou revalidação de habilitação de tipo para pilotos de avião, helicóptero, dirigível e aeronave de sustentação por potência, na hipótese de não existir no País entidade certificada pela autoridade de aviação civil para ministrar tal treinamento.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 99-A. Caso nenhuma entidade das mencionadas no caput do art. 98 esteja certificada pela autoridade de aviação civil para ministrar, no País, o treinamento necessário para a concessão ou a revalidação de habilitação de tipo para pilotos de avião, helicóptero, dirigível e aeronave de sustentação por potência, tal treinamento poderá ser ministrado por piloto comercial ou piloto de linha aérea, brasileiro, habilitado e qualificado na aeronave, observados outros requisitos que venham a ser impostos pela autoridade de aviação civil.”

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



JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 61, Subparte K, os pilotos de avião, helicóptero, dirigível e aeronave de sustentação por potência¹ são obrigados a passar por treinamento nos chamados “Centros de Treinamento de Aviação Civil – CTAC”, entidades certificadas ou validadas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, quando da renovação da habilitação de tipo². Vale dizer que os candidatos à concessão de habilitação de tipo também devem se submeter a treinamento nos CTAC.

Vamos ao problema.

Pilotos, especialmente os da aviação geral, têm se queixado de que, no processo de renovação da habilitação de tipo, não encontram no País CTAC certificado, capaz de ministrar o treinamento exigido no RBAC nº 61. Nessa hipótese, segundo a própria norma, poderiam recorrer a treinamento ministrado por piloto comercial ou piloto de linha aérea, habilitado e qualificado na aeronave para a qual requerem a renovação da habilitação. Para a ANAC, no entanto, o fato de haver CTAC validado³, localizado no exterior, mas disponível para o treinamento, é motivo suficiente para deixar de lado a alternativa oferecida pela legislação. Assim, a Agência obriga os pilotos a viajar para outros países, a fim de cumprirem o treinamento previsto.

Ora, a exigência de que o treinamento seja feito no estrangeiro eleva de forma absurda os custos para a obtenção da renovação da habilitação

¹ Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado.

² <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/processo-de-licencas-e-habilitacoes/Lista-de-Habilitacoes-de-Tipo-ANAC.pdf>

³ Por meio do processo de validação, a ANAC reconhece a certificação estrangeira de um CTAC como equivalente à certificação brasileira, e autoriza tal CTAC a ministrar treinamentos que tenham por fim a concessão ou revalidação de licenças, habilitações e certificados brasileiros.

A validação de CTACs estrangeiros fundamenta-se na similaridade entre a regulamentação brasileira e a regulamentação estrangeira sob a qual o CTAC se encontra originalmente certificado.

Considera-se similar a regulamentação estrangeira que não apresente, em relação às normas brasileiras, diferenças capazes de implicar em redução da qualidade ou da segurança do treinamento ministrado.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Jovair Arantes – PTB/GO

3

de tipo. Os dispêndios com estadia, passagens, o próprio treinamento e ainda o pagamento de taxa (TFAC) são elevadíssimos, sendo preciso lembrar que são os pilotos mesmos os responsáveis por manter sua habilitação em dia.

Diante desse posicionamento irrefletido da ANAC, é patente o risco de haver redução do número de pilotos habilitados no País ou de aumentar o número dos que infringem a legislação, pilotando sem habilitação.

A par disso, cumpre ressaltar o fato de que já existem decisões judiciais autorizando pilotos a obter a habilitação tipo na própria aeronave que pretendem pilotar, e não em simuladores localizados em país estrangeiro⁴.

Assim, esta iniciativa se impõe como solução para o problema criado por interpretação despropositada da norma, a qual deveria deixar bastante claro que a simples inexistência de CTAC no Brasil autorizaria a realização dos treinamentos alternativos (ministrados por pilotos comerciais ou pilotos de linha aérea).

É o que propomos mediante a alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica, em obediência ao que determina a Lei Complementar nº 95, de 1998, que *“Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona”*.

Contamos com o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2018.

Deputado **JOVAIR ARANTES**

2018-8400

⁴ TRF-2 - REO: 201151010045231, Relator: Desembargador Federal MARCELO PEREIRA DA SILVA, Data de Julgamento: 07/05/2014, OITAVA TURMA ESPECIALIZADA, Data de Publicação: 15/05/2014).