



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 10.619, 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.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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

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>

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 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*

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.

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).

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 11 de julho de 2018.

Deputado **JOVAIR ARANTES**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....
TÍTULO III

DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA
.....

CAPÍTULO VIII

SISTEMA DE FORMAÇÃO E ADESTRAMENTO DE PESSOAL

Seção I

Dos Aeroclubes

Art. 97. Aeroclube é toda Sociedade Civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

§ 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de:

I - ensino e adestramento de pessoal de voo;

II - ensino e adestramento de pessoal da infraestrutura aeronáutica;

III - recreio e desportos.

§ 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.

Seção II

Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil

Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (art. 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.

§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.

§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.

Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. O Poder Executivo baixará regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.

Seção III

Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à InfraEstrutura Aeronáutica

Art. 100. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infraestrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao.

Parágrafo único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica.

LEI COMPLEMENTAR Nº 95, DE 26 DE FEVEREIRO DE 1998

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º A elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis obedecerão ao disposto nesta Lei Complementar.

Parágrafo único. As disposições desta Lei Complementar aplicam-se, ainda, às medidas provisórias e demais atos normativos referidos no art. 59 da Constituição Federal, bem como, no que couber, aos decretos e aos demais atos de regulamentação expedidos por órgãos do Poder Executivo.

Art. 2º (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na numeração das leis serão observados, ainda, os seguintes critérios:

I - as emendas à Constituição Federal terão sua numeração iniciada a partir da promulgação da Constituição;

II - as leis complementares, as leis ordinárias e as leis delegadas terão numeração seqüencial em continuidade às séries iniciadas em 1946.

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL - RBAC Nº 61

SUBPARTE K
HABILITAÇÃO DE TIPO

61.211 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação de habilitação de tipo para pilotos de avião, helicóptero, dirigível e aeronave de sustentação por potência, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções inerentes a essa habilitação de tipo.

(b) 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, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisitos:

(i) ter sido aprovado em exame de conhecimentos teóricos da ANAC de Piloto de Linha Aérea, conforme estabelecido na seção 61.137 deste Regulamento, exceto para habilitações de dirigíveis;

(ii) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia ou hidroaeronave, ser titular de habilitação de classe hidroavião ou anfíbio, ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações;

(iii) ter sido aprovado, nos 12 (doze) meses anteriores ao exame de proficiência, em exame teórico da ANAC de regulamentos aeronáuticos VFR ou IFR, conforme aplicável à certificação da aeronave;

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores ao exame de proficiência, o treinamento de solo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato;

(3) treinamento de voo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, o treinamento de voo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(A) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato, desde que inclua, no mínimo:

- (A) 20 (vinte) horas de voo para aviões a reação e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais;
- (B) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 9071 kg (20000 lbs); ou
- (C) 10 (dez) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem acima de 9071 kg (20000 lbs).
- (4) proficiência:
 - (i) o candidato deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em aeronave ou dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) qualificado ou validado pela ANAC.

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

- (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:
 - (1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida;
 - e
 - (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento;
- (b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.
- (c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A),

61.213(a)(3)(iii)(B) ou 61.213(a)(3)(iii)(C), conforme aplicável.

- (d) Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 31/12/2016, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo

- (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de tipo são as de pilotar aeronaves correspondentes ao tipo na qual tenha se habilitado, na função de piloto em comando ou segundo em comando, conforme o nível dos requisitos atendidos e respeitadas as possíveis limitações indicadas na sua habilitação, conforme estabelecido no parágrafo 61.5(c) deste Regulamento.
- (b) Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas ao modelo da aeronave na qual tenha sido realizado o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro modelo de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado pela ANAC ou, caso este não exista, ministrado por um PC ou PLA qualificado no modelo. Já o treinamento de familiarização consiste na leitura de material técnico que aborde as diferenças entre os modelos de aeronave, não sendo necessária a obtenção de endosso ou certificado adicional.

(c) As prerrogativas do titular da habilitação de tipo deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste Regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de tipo.

(Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
