



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. EDUARDO BARBOSA)

Dispõe sobre o exercício da profissão de Aviador.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O exercício da profissão de aviador, em tempos de paz, rege-se por essa Lei.

§ 1º Estão sujeitos aos dispositivos desta Lei as aeronaves registradas no Brasil, os seus tripulantes, os profissionais não tripulantes e os passageiros e coisas nelas embarcadas.

§ 2º Esta Lei não se aplica às operações de aeronaves remotamente pilotadas, com peso básico operacional inferior a 25 (vinte e cinco) quilogramas, envolvidas em operações de voo local e de baixa complexidade, dentro do alcance visual do operador, as quais serão objeto de normas especiais estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I – Aviador: profissional que se ocupa de aviação, titular de licença de piloto de aeronaves em conformidade com o art.3º desta Lei.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

II – Piloto: pessoa titular de licença, emitida pela autoridade de aeronáutica competente, para operar e pilotar aeronaves ou veículo aéreo, independentemente do caráter profissional, desportivo ou privado da atividade aérea.

III - Comandante: aviador ou piloto devidamente habilitado para realizar a pilotagem em comando de aeronaves.

IV – Primeiro Oficial: aviador devidamente habilitado para o posto de copiloto e que auxilia o comandante nas tarefas de gerenciamento, operação e pilotagem da aeronave.

V – Aeronavegabilidade: condições técnicas estabelecidas por certificação aeronáutica, que garantem a capacidade segura de operação e navegação do veículo aéreo ou produto aeronáutico, incluindo aspectos de projeto, fabricação, manutenção e operação.

VI – Serviços Aéreos Especializados: operações aéreas especializadas não limitadas ao transporte aéreo, tais como agricultura, construção, fotografia, levantamentos, propaganda, patrulha, busca, salvamento, dentre outros.

§ 1º O comandante é a primeira autoridade de bordo, sendo responsável pela operação, segurança e navegação, possuindo autoridade final sobre pessoas e objetos no que se refere à operação da aeronave.

§ 2º O primeiro oficial é a segunda autoridade de bordo.

Art. 3º O exercício da profissão de aviador no País, observadas as condições de capacidade e demais exigências legais, é assegurado:

I – aos profissionais da aviação titulares de licença de piloto comercial ou de piloto de linha aérea, ou equivalente, expedida por autoridade aeronáutica competente antes da entrada em vigor desta Lei.

II – aos titulares do diploma de graduação em Ciências Aeronáuticas, expedido por escolas de ensino superior reconhecidas pelo





CÂMARA DOS DEPUTADOS

3

órgão competente do Ministério da Educação e que os licenciem à pilotagem profissional na aviação.

§ 1º: Para os serviços de pilotagem, observar-se-ão, ainda, o atendimento das categorias e habilitações para a prática da atividade aviatória, que poderá estar condicionada à aprovação em exames nacionais de comprovação de conhecimentos.

§ 2º Os cursos de tecnologia em Pilotagem Profissional de Aeronaves, oferecidos por escolas de ensino superior oficiais, reconhecidas pelo órgão competente do Ministério da Educação, antes da entrada em vigor desta Lei, equivaler-se-ão a cursos de tecnologia em Ciências Aeronáuticas.

§ 3º Os cursos de graduação em Aviação Civil na modalidade bacharelado oferecidos por escolas de ensino superior oficiais e reconhecidas pelo órgão competente do Ministério da Educação antes da entrada em vigor desta Lei são equivalentes aos bacharelados em Ciências Aeronáuticas.

§ 4º Os diplomados em cursos equivalentes expedidos por escolas estrangeiras poderão ter seus diplomas convalidados na forma da Lei.

§ 5º A concessão da licença de piloto comercial de aeronaves de asas fixas ou rotativas, ou de licença superior ou equivalente, por meio da Agência Nacional de Aviação Civil, estará condicionada ao atendimento do inciso II do art. 3º desta Lei.

Art. 4º A denominação de aviador é reservada exclusivamente aos profissionais em conformidade com o art.3º desta Lei.

Parágrafo único. A qualificação de aviador de que trata este artigo poderá ser acompanhada de outras designações, referentes a cursos de aperfeiçoamento ou de pós-graduação.

Art. 5º Os aviadores civis constituem fonte do quadro de oficiais da reserva mobilizável das Forças Armadas da República Federativa do Brasil.

CAPÍTULO II





CÂMARA DOS DEPUTADOS

4

DAS FUNÇÕES DOS PROFISSIONAIS A BORDO DE AERONAVES

Art. 6º Ao aviador no exercício da função de comandante compete:

I – inspecionar ou fazer inspecionar a aeronave para verificar as condições de higiene e segurança antes de autorizar o início efetivo das operações aéreas assumidas.

II – cumprir ou fazer cumprir a bordo ou em tudo que se refere à aeronave a legislação, as normas e os regulamentos bem como os acordos internacionais ratificados pelo Brasil.

III – manter a disciplina a bordo.

IV – tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave, pessoas e coisas transportadas.

V – Proceder:

a) à lavratura de termos de nascimento ou de óbito a bordo, em conformidade com legislações complementares; e

b) ao inventário e à arrecadação de bens da pessoa que vier a falecer a bordo, providenciando o comparecimento de médico e autoridade policial na primeira escala, para que sejam tomadas medidas cabíveis.

VI – comunicar à autoridade aeronáutica competente qualquer anormalidade observada nos sinais de auxílio à navegação aérea, acidente ou incidente com sua aeronave e infração desta Lei ou de outras normas cometida por outra aeronave.

VII – proceder verificação geral da aeronave por ocasião de passagem de comando em voo, em companhia de seu substituto, informando-o minuciosamente sobre dados operacionais e da navegação, apresentando-lhe à tripulação e lavrando o devido registro no Diário de Bordo.

VIII – exigir dos tripulantes o cumprimento de normas referentes ao uso de uniformes ou equipamentos, conforme o caso.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

5

IX – prover ou fazer que sejam providos aos passageiros os procedimentos para serem utilizados em caso de evacuação ou emergência.

X – assumir pessoalmente a condução da aeronave, sempre que necessário, para com os serviços que lhe são afetos.

XI – operar a aeronave atendendo aos respectivos requisitos técnicos e todas as disposições normativas sobre navegação aérea e segurança operacional de voo.

XII – declarar, lavrar e dar ciência à autoridade aeronáutica da interdição técnica de aeronave, sempre que for verificada condição que não atenda aos requisitos mínimos de aeronavegabilidade.

XIII – certificar o cumprimento da regulamentação profissional tocante à jornada de trabalho, limites de voo, repouso e alimentação a bordo.

XIV – garantir adequação referente a procedimentos de salvaguarda de pessoas que se encontrem em perigo no ar, mar ou terra, em observação às legislações pertinentes.

Art. 7º O comandante, em caso de impedimento em voo, será substituído por outro aviador qualificado, segundo a precedência hierárquica estabelecida por norma aprovada por autoridade aeronáutica competente, em conformidade com esta Lei e legislação complementar.

Art. 8º Ao aviador no exercício da função de primeiro oficial compete:

I – substituir, legalmente, o comandante em todas as suas faltas e impedimentos, podendo, nessa qualidade, intervir em qualquer parte da aeronave no sentido de manter a ordem, disciplina, higiene e segurança, sem que esta intervenção importe na diminuição da autoridade e da responsabilidade de quaisquer outros integrantes da tripulação.

II – monitorar e executar os serviços que lhe são afetos, autorizados pelo comandante ou previamente autorizados por norma operacional aprovada por autoridade aeronáutica competente.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

6

III – realizar tarefas designadas pelo comandante da aeronave.

IV – comunicar ao comandante quaisquer observações que porventura afetem a segurança ou normas de aviação para o devido registro.

V – comunicar à autoridade aeronáutica competente qualquer anormalidade observada nos sinais de auxílio à navegação aérea, acidente ou incidente com sua aeronave e infração desta Lei ou de outras normas cometida por outra aeronave.

VI – assumir pessoalmente a condução da aeronave sempre que necessário para com os serviços que lhe são afetos.

VII – operar a aeronave atendendo aos respectivos requisitos técnicos e todas as disposições normativas sobre navegação aérea e de segurança operacional de voo.

CAPÍTULO III DOS SERVIÇOS DE NÃO PILOTAGEM

Art. 9º Ao aviador na função de Inspetor de Aviação compete realizar as inspeções e serviços que lhe são afetos, em observância a esta Lei e à legislação complementar.

Art. 10. Ao aviador, devidamente qualificado e habilitado, podem ser atribuídas atividades de planejamento e de supervisão de cálculos relacionados com a performance e com a navegação segura de aeronaves certificadas pela autoridade de aviação competente.

Art. 11. A supervisão e o gerenciamento das atividades operacionais de unidades aéreas ou departamentos de aviação, de entidades públicas ou privadas provedoras de serviços públicos de aviação, deverão ser exercidos por profissional aviador licenciado em conformidade com esta Lei.

Parágrafo único. É obrigatória a participação de profissional aviador em equipes multidisciplinares, criadas por entidades públicas ou





CÂMARA DOS DEPUTADOS

7

privadas, destinadas a planejar, coordenar, supervisionar, implementar, executar e avaliar políticas, programas e cursos nos diversos níveis, pesquisas ou eventos de quaisquer naturezas, direta ou indiretamente relacionadas com a atividade aviatória, bem como elaborar e revisar a legislação e códigos próprios desta área.

Art. 12. As atividades de instrução aérea deverão ser ministradas e conduzidas por profissional aviador qualificado, devidamente habilitado para o tipo de aeronave em questão, e licenciado para ministrar instrução em voo.

Art. 13. A coordenação dos cursos de formação de pilotos de aeronaves e de aviadores, oficiais e reconhecidos pelo órgão competente do Ministério da Educação, deverá ser exercida por profissional aviador qualificado e em conformidade com esta lei.

Parágrafo único. Os profissionais que exerçam ou tenham exercido o cargo de coordenador de cursos de formação de pilotos antes da aprovação desta Lei, mediante experiência comprovada, poderão continuar exercendo essa função.

Art. 14 Os escritórios ou centros de controle operacionais destinados a prestar assistência às atividades de transporte aéreo público em horários regulares deverão possuir gestor chefe-operacional aviador, com prerrogativas de licença de piloto de linha aérea.

CAPÍTULO IV DOS SERVIÇOS DE PILOTAGEM NA AVIAÇÃO

Art. 15. Os serviços de pilotagem realizados a bordo ou não de aeronaves em atividades próprias dos Serviços Aéreos Especializados, de serviços de transporte aéreo em horários regulares ou não regulares e demais serviços públicos e privados que demandem contrato de transporte aéreo de





CÂMARA DOS DEPUTADOS

8

passageiros ou de coisas deverão ser conduzidos por, pelo menos, um aviador habilitado e qualificado para a operação em questão.

Art. 16. Os serviços de pilotagem em atividades de ensaio em voo, ou próprios desta área, oficiais ou realizados por fabricante aeronáutico, deverão ser conduzidos por aviador especialista em ensaio em voo, devidamente qualificado, em acordo com legislação e com normas complementares decorrentes desta Lei.

Art. 17. O aviador no cargo de comandante poderá delegar à tripulação ou pessoal devidamente habilitado tarefas que lhe sejam afetas, exceto sua responsabilidade sobre essas tarefas.

Parágrafo único. Nenhum aviador pode atuar como comandante em aeronaves engajadas em operações de linha aérea, a menos que possua as prerrogativas da licença de Piloto de Linha Aérea e treinamento adequado para o posto de piloto em comando na aeronave em questão.

Art. 18. A carteira profissional de aviador possui fé pública e constitui prova de identidade civil para todos os fins legais.

CAPÍTULO V DO EXERCÍCIO ILEGAL DA PROFISSÃO

Art. 19. Excetuando-se o caso de trânsito autorizado pelo território brasileiro de aeronaves estrangeiras com a tripulação devidamente detentora de licenças do país de origem do registro da aeronave, exerce ilegalmente a profissão de aviador no Brasil:

I – a pessoa física ou jurídica que realizar atos ou prestar serviço público ou privado reservados aos profissionais aviadores;

II – o profissional que se incumbir de atividades estranhas às prerrogativas de seu registro ou qualificação;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

9

III – o profissional que emprestar seu nome a pessoas, firmas, organizações ou empresas executoras de atividades e serviços de aviação sem sua real participação nos trabalhos delas;

IV – o profissional que estiver com o exercício da profissão suspenso e que continue em atividade;

V – a firma, organização, pessoa ou sociedade que, na qualidade de pessoa jurídica, exercer atribuições reservadas aos profissionais aviadores; ou

VI – a pessoa física que exercer atribuições reservadas aos profissionais aviadores em desacordo com esta Lei.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS OU TRANSITÓRIAS

Art. 20. As normas decorrentes desta Lei complementarão e obedecerão, no que couber, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente no que se refere à segurança da navegação aérea e do transporte aéreo, formação de pessoal e à salvaguarda da vida humana.

Art. 21. Os cargos e funções na administração pública direta e indireta que exijam conhecimento da prática aviatória somente poderão ser exercidos por aviador licenciado e habilitado de acordo com os dispositivos previstos nesta Lei.

Art. 22. A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Esta Lei regula as condições de trabalho de comissários de voo, de mecânicos de voo e de pilotos de aeronaves, e revoga a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.” (NR)

“Art. 1º Esta Lei regula as condições de trabalho de trabalho de comissários de voo e de mecânicos de voo, denominados aeronautas, bem como dos pilotos de aeronaves, pertencentes à categoria dos aviadores. (NR)

.....“





Art. 23 Esta Lei entrará em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A importância da aviação para a sociedade é inestimável. Não se concebe o mundo hoje sem essa atividade. Trata-se de um segmento estratégico para a soberania e defesa dos Estados, para a sociedade e para todos os setores da economia.

Pelo ar, milhares de pessoas e coisas estão sendo transportadas neste exato momento: do turista ao paciente em estado grave, da mala postal ao órgão a ser transplantado. Todos dependem do adequado funcionamento de todo um Sistema de Aviação - que é complexo e que precisa funcionar muito bem.

Destaca-se, nessa atividade, a atuação do profissional destinado a se ocupar da aviação e praticá-la, assumindo a posição de garante e o compromisso com o desenvolvimento deste complexo campo, no qual a prestação de serviço envolve o maior bem jurídico que se pode tutelar: a vida.

As buscas pelo aumento da operacionalidade (capacidade de funcionar adequadamente) e dos níveis de segurança na aviação revelam a existência de diversos desafios e demonstram a grande necessidade de promovermos o desenvolvimento das competências fundamentais desses profissionais. Isso se consegue através da educação, do reconhecimento da profissão e da melhoria nos processos de formação deste pessoal.

O nível de instrução e de responsabilidade exigidos nas atividades desses profissionais da aviação é muito mais elevado do que aquele exigido de profissionais de nível médio. Estudos revelam que o aviador, seja no setor civil ou militar, para cumprir com suas obrigações profissionais, utilizará de vários conhecimentos de diversos campos do saber, tais como:





CÂMARA DOS DEPUTADOS

11

aerodinâmica, meteorologia, mecânica, física, matemática, regras de tráfego aéreo, direito aeronáutico, inglês, geografia, psicologia, informática, gerenciamento de sistemas, eletrônica, administração de recursos humanos, gestão de manutenção, fisiologia de voo, direito internacional, fatores humanos, além de técnicas de pilotagem e várias outras disciplinas e doutrinas.

Vale lembrar que o posto de “piloto” é uma das principais ocupações dos aviadores, mas não é a única função que podem desempenhar na aviação, como profissionais que são. Além da pilotagem propriamente dita das aeronaves, os profissionais podem atuar na investigação científica de acidentes aeronáuticos; nas atividades de ensaio em voo na fabricação de aeronaves, evitando-se soluções pobres de engenharia; nas atividades de instrução prática e teórica, além de trabalhos nas áreas de certificação aeronáutica, direção, coordenação, supervisão, pesquisa, gestão e outras funções cuja participação do aviador é relevante para o correto funcionamento da aviação.

Muitas vezes a área é gerida ou normatizada por deliberações de pessoas estranhas ao setor ou com formação inadequada para os desafios que assumem. Isso compromete o desenvolvimento da aviação como “campo do saber” e se traduz como um desvio à busca pela máxima eficácia que o “campo da aviação” já poderia estar oferecendo à sociedade.

Assim, a formação do aviador deve estar condicionada à conclusão de curso de graduação em nível superior reconhecido pelo Ministério da Educação (MEC). A graduação em Ciências Aeronáuticas para a formação de aviadores é tida como medida proativa na segurança da aviação.

Hoje, mesmo com a ausência da obrigatoriedade por Lei, já há várias Instituições de Ensino Superior ativas no Brasil que já estão oferecendo uma formação básica de nível superior para esses profissionais da aviação. Isso ocorre porque o mercado de trabalho e as atividades desses profissionais já exigem esse nível de qualificação o qual estamos buscando padronizar. Essas Instituições podem comportar a demanda imediata por esses futuros profissionais, com a entrada em vigor desta Lei.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

12

Todavia, com o reconhecimento da profissão e a padronização nesse nível de exigência intelectual, como previsto por essa proposta, outras escolas poderão buscar a homologação do MEC, como normalmente é feito pelas instituições formais de ensino, e oferecer essa formação profissional com qualidade - atendendo as demandas futuras do setor. Outra opção, para algumas escolas que queiram apenas oferecer as atividades práticas, por exemplo, seria essas escolas, na condição de empresa de aviação (centro de treinamento), se conveniarem a uma ou mais instituição de ensino superior para prestar serviços, como o estágio de instrução aérea.

Quando a profissão de aviador estiver bem amadurecida e, portanto, esses profissionais preparados para isso, o Poder Executivo poderá, até mesmo, em reconhecimento, conceder um Conselho Profissional a esses profissionais aviadores, onde eles poderão autorregular, por exemplo, aspectos como a ética profissional requerida para o adequado exercício profissional na aviação, de modo a assegurar, aos bons profissionais e à sociedade, proteção contra maus profissionais que por ventura possam estar em atividade. Além disso, poderão usar seus conhecimentos especializados sobre a aviação para melhor desenvolvê-la.

A educação em nível superior permitirá melhorias no desenvolvimento e na produção do conhecimento, na autonomia técnica, na criticidade e em outras competências profissionais para o cumprimento das atividades na aviação e no convívio em sociedade, visto a posição social em que se encontrarão os membros dessa profissão na resolução de problemas para a sociedade.

É interessante perceber que nem todos os pilotos da aviação seriam obrigados a passar por uma formação de nível superior. Apenas os novos profissionais seriam obrigados a passar por esse tipo de formação. Os pilotos amadores da aviação, portanto, continuariam com um modelo de capacitação parecido com o atual para exercerem suas atividades, mas não poderiam prestar serviços públicos como se profissionais fossem.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

13

Porém os praticantes amadores da atividade aérea seriam fiscalizados, supervisionados e até mesmo treinados por pilotos aviadores, uma vez que a prestação de serviços públicos à sociedade é de competência dos profissionais, tal como a ocupação de cargos-chaves de tomada de decisão no setor.

Assim, observa-se que a aviação amadora também seria beneficiada com a oficialização do profissional aviador, havendo melhorias qualitativas nos serviços a eles prestados, que orientam os demais usuários do Sistema de Aviação e de nossa sociedade.

Ante o exposto, reforço a importância de o campo da aviação ser devidamente gerido e fiscalizado, e de haver esse trabalho em prol da profissionalização, do reconhecimento da importância dos esforços desses profissionais e da busca pela autonomia e pelo pleno desenvolvimento da profissão da aviação. Tendo uma boa formação generalista básica - como a que é proposta aqui - esses profissionais poderão exercer sua profissão com excelência e com a devida competência intelectual frente aos desafios do presente e aos desafios futuros, com alto poder de participação cidadã e profissional, visto a posição social que ocuparão os membros dessa importante profissão na resolução de problemas para a nossa sociedade.

Além disso, esses profissionais poderão se especializar e, cada vez mais, contribuir para o desenvolvimento de uma aviação melhor. Já os estudantes que pleiteiam essa profissão poderão contar, além do ensino na rede pública, como o oferecido pela Academia da Força Aérea, com recursos que não teriam apenas com uma formação de nível médio, como programas como o FIES e o ProUni – onde, por exemplo, o aluno de baixa renda pode ter a formação inteiramente custeada pelo programa do Governo Federal, possibilitando realizar sua formação básica teórica e prática de forma mais ampla e adequada, com o mínimo de interrupções.

Assim, peço o apoio dos ilustres Pares para a aprovação deste projeto de lei que visa oficializar, valorizar e permitir o desenvolvimento





CÂMARA DOS DEPUTADOS

14

contínuo de uma profissão de fundamental importância para o adequado funcionamento da aviação: a profissão de aviador.

Sala das Sessões, em 25 de fevereiro de 2021.

Deputado EDUARDO BARBOSA

2020-10960

Documento eletrônico assinado por Eduardo Barbosa (PSDB/MG), através do ponto SDR_56230, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

