

## PETIÇÃO

---

O SINEAC – Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino da Aviação Civil com sede na Rua Marechal Guilherme, nº 127, Florianópolis /SC , representado pelo seu Diretor, Sr. Juan Henrique Pereira Ibañez Vêm demonstrar, sua inconformidade quanto à INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS 61-001 – Revisão, implementada pela ANAC - Agencia Nacional de Aviação Civil, pelos motivos de fato e de direito que seguem:

### I - DO SINEAC

---

O SINEAC – Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino da Aviação Civil, representa as escolas dedicadas ao ensino da aviação civil nas regiões Sul e Sudeste do País, englobando os seguintes Estados da União Federativa do Brasil: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

Dentre suas atribuições a entidade sindical tem por responsabilidade auxiliar e apoiar os órgãos, as instituições e as agências no estudo, aperfeiçoamento e desenvolvimento do setor em que atua.

Neste foco, aberto a auxiliar e somar esforços no aperfeiçoamento e desenvolvimento do setor educacional, com o intuito de aprimorar a formação de profissionais qualificados para exercer as atividades na aviação civil, entendemos que existem determinados detalhes que compõe as normas regulamentadoras do setor que devido sua longevidade se distanciam da evolução pedagógica, da tecnologia e do acesso a informação.



## II – DOS FATOS

---

Em 27 de agosto de 2018, segunda-feira, entrou em vigor a INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS nº 61-001 - Revisão B, abordando novas determinações de como devem ser lançadas as horas de voo na Caderneta Individual de Voo Digital – CIV Digital. Em seu site, a ANAC presta esclarecimentos acerca da mesma, apontando que:

(I) Em voos de instrução onde o aluno já possui a habilitação de piloto privado, ele é o piloto em comando.

(II) Sendo o aluno o piloto em comando, será ele o responsável por assinar o Diário de Bordo.

(III) Uma vez que o instrutor de voo esteja a bordo ocupando um dos postos de pilotagem da aeronave e acompanhando o aluno na função de piloto em comando, o instrutor não poderá registrar esse voo em sua CIV.

(IV) Sem o Registro na CIV Digital do instrutor, essas horas na CIV do aluno não serão auditadas pela ANAC.

(V) O detentor da habilitação de instrutor de voo somente poderá receber crédito pelas suas instruções quando estiver atuando como instrutor de voo? Tal situação não ocorre quando ele está presente em um voo que já possui um piloto em comando.

(VI) Caso o aluno registre na CIV Digital a função “Piloto em Comando”, será considerado que o aluno estava no comando daquele voo, exercendo as prerrogativas previstas no RBAC nº 01 e com as responsabilidades previstas nos art. 165 a 173 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(VII) O aluno será o responsável por assinar os campos do Diário de Bordo conforme responsabilidades atribuídas ao piloto em comando pela Resolução no 457, de 2018.

(VIII) Se o instrutor estiver presente a bordo e ocupando um



dos postos de pilotagem da aeronave, por sua vez, ele pode ser indicado no Diário de Bordo como “Copiloto (Co)” e registrar o voo em sua CIV em papel como tal, sendo-lhe vetado, contudo, de fazer qualquer registro na CIV Digital.

(IX) Portanto, para todos os fins, a ANAC passa a considerar o aluno, ainda em curso, o comandante da aeronave, mesmo estando o instrutor a bordo? O instrutor estará isento de qualquer fundamento legal a amparar tal determinação, ao adotar os apontamentos desta referida IS?

### III – DO DIREITO

---

Dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica que:

Art. 156. São Tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

Art. 165 Toda a aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem

Art. 166 O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave (...)

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente ao Comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

I - limite da jornada de trabalho;

II - limites de voo;

III - intervalos de repouso;

IV - fornecimento de alimentos.

Ademais, na forma do RBAC nº 61, seção 61.31 (c) (2) (ii),

2) hora de voo como piloto em comando: (...)

**(ii) o instrutor de voo deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando o tempo em que estiver atuando como instrutor de voo”**

Daí que a aludida Instrução Suplementar nega vigência a Leis hierarquicamente superiores, senão vejamos:

- Estando o instrutor e aluno a bordo, de que forma pode o aluno ser o responsável pela operação e segurança da aeronave? Estaria o instrutor isento de responsabilidade cível e criminal no caso de qualquer eventualidade?
- Que tipo de instrução se espera, ou ainda, que tipo de pilotos formar-se-á no futuro se o instrutor está subordinado, técnica e disciplinarmente, ao aluno?
- Será o aluno, então, o responsável pelo cumprimento da regulamentação profissional do instrutor no tocante a limite da jornada de trabalho, limites de voo e intervalos de repouso?
- O RBAC nº 61 dispõe que “o instrutor de voo deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando o tempo em que estiver atuando como instrutor de voo”. Como podem tais horas ser suprimidas da experiência de voo do piloto/instrutor?

Não fosse isso, a própria Instrução Suplementar apresenta diversas incongruências e contradições. Salientemos as seguintes:

- 3.4 A IS não pode criar requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo. – Conforme já referido, tal disposição não se sustenta.
- 5.1.3 A inserção de um voo na CIV Digital pelo seu titular, nos termos da presente IS, não exime nem isenta o preenchimento da CIV nos termos da IAC 3203. Da mesma forma, o preenchimento da CIV não isenta seu detentor de inserir o correspondente registro em sua CIV Digital.

**Portanto, ambos os registros, na CIV e na CIV Digital, são obrigatórios e devem ser harmônicos e correspondentes entre si.** A ANAC pode a qualquer tempo solicitar a apresentação da CIV e verificar a harmonia com os dados que constam na CIV Digital. Nota: a exceção à correspondência entre CIV e CIV Digital ocorre somente para as horas de voo registradas como segundo em comando em aeronaves certificadas para tripulação mínima de um piloto e para as quais não é requerido piloto segundo em comando (ou seja, não se aplicam os parágrafos 61.29(d) e (e) do RBAC no 61). Conforme a Diretriz Interpretativa DI-SPO 0003, constante na IS no 00-004, tais horas podem ser registradas na CIV, mas não podem ser registradas na CIV Digital, pois não podem ser apresentadas à ANAC para fins de solicitação de licença.(grifou-se) – Ora, a própria IS determina que os registros devem ser harmônicos e correspondentes para, logo em seguida, afirmar o contrário. O piloto agora terá uma experiência de voo se considerado o documento em papel e outra se considerado o digital?

- Instrutor voo: função exclusiva para um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC ministrando instrução a bordo da aeronave. – Se o instrutor está a bordo e ministrando instrução, ainda que seja para aluno na condição de piloto em comando, como impedir o lançamento do voo referido em sua CIV digital?
- Piloto em comando: função exclusiva para o piloto devidamente habilitado atuando nos termos da Título V, Capítulo III do CBA. – Nesse caso, o aluno do curso de piloto privado sequer tem habilitação para tanto. E com o instrutor a bordo, é o aluno, com experiência de pouquíssimas horas, efetivamente, o comandante da aeronave?

Registre-se, ainda, que não procede a alegação de que inexistente previsão de que haja dois pilotos em comandos em um único voo. Isso porque, a própria IS reconhece que “4. Para os efeitos desta IS, são válidas as definições listadas na seção 61.2 do RBAC no 61”, o qual prevê a existência de “Piloto em comando sob supervisão”, que é “o piloto segundo em comando que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como instrutor de voo, as funções e

responsabilidades do piloto em comando durante o voo”.

#### **IV - DO PEDIDO**

---

Ante o exposto, requerem os peticionantes que a ANAC:

a) Realize uma análise da matéria à luz da realidade brasileira no setor, bem como no âmbito jurídico e moral;

b) Que a Agência Nacional de Aviação Civil revogue a INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS nº 61-001 – Revisão B, sob pena de inviabilizar a atividade de instrução aérea no Brasil;

c) Subsidiariamente, tome as medidas legais cabíveis para que sejam feitas as devidas modificações na INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS nº 61-001- Revisão B, a fim de manter o instrutor de voo como o comandante da aeronave em qualquer voo de instrução em que esteja a bordo, afastando, também, a determinação que o impede de lançar a hora efetivamente voada na condição de instrutor de voo e de piloto em comando.

d) Que seja revistas a quantidades de horas sob supervisão nos requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado e comercial de Avião e Helicóptero.

Sendo o que tínhamos a expor, manifestamos nossas melhores saudações.

Florianópolis, 05 de setembro de 2018.

  
Juan Henrique Pereira Ibañez  
Presidente do SINEAC