

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 20____.

[Nome do Parlamentar]

Oficializa a profissão de aviador, dispõe sobre seu exercício profissional e toma outras providências.

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 civis remotamente pilotadas, com peso básico operacional inferior a 25kg, envolvidas em operações de voo local e de baixa complexidade, dentro do alcance visual do operador, as quais serão objetos 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 pratica aviação e dela se ocupa, titular de licença de piloto de aeronaves em conformidade com o Art.3º desta Lei.

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

III – Comandante (piloto-em-comando): Cargo ocupado por um aviador ou por um piloto, devidamente habilitado para realizar a pilotagem em comando da aeronave.

IV – Primeiro Oficial: aviador, devidamente habilitado para o posto de copiloto e que auxilia o comandante nas tarefas de gerenciamento, operação, navegação 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 nas quais uma aeronave é usada para serviços especializados tais como agricultura, extinção de incêndios, construção civil, fotografia, levantamentos aéreos, propaganda, patrulha, busca e salvamento, dentre outros serviços cujas finalidades de tratamento do voo vão além do comum transporte de passageiros ou cargas.

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

§ 2º O Primeiro Oficial é a segunda autoridade de bordo.

§ 3º Os demais tripulantes constituem-se as demais autoridades de bordo, atuando sob supervisão máxima do comandante.

Art. 3º - O exercício no País da profissão de Aviador, 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 licenças equivalentes ou superiores, expedidas 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 órgão competente do Ministério da Educação e que os licenciem à pilotagem profissional na aviação pela autoridade aeronáutica competente.

§ 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, habilidades e atitudes.

§ 2º Os cursos de tecnologia em pilotagem Profissional de Aeronaves, oferecidos por escolas de ensino superior oficiais, reconhecidas pelo órgão competente no 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 reconhecidas pelo órgão competente do Ministério da Educação, antes da entrada em vigor desta Lei, equivaler-se-ão a cursos 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 ou convalidação da licença de Piloto Comercial de aeronaves de asas fixas ou rotativas, ou de licenças equivalentes ou superiores, por meio da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), está condicionada aos atendimentos dos incisos I ou II.

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

Parágrafo único: A qualificação da licença de aviador(a) de que tratam este artigo poderão ser acompanhadas de

outras designações referentes a cursos de aperfeiçoamento ou 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

DAS FUNÇÕES PROFISSIONAIS A BORDO DE AERONAVES

Art. 6º Ao Aviador no exercício da função de Comandante, compete:

I – Inspeccionar ou fazer inspeccionar 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, normas e os regulamentos bem como 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.

b) Ao inventário e à arrecadação de bens da pessoa que vier a falecer a bordo, providenciando na primeira escala o comparecimento de médicos e autoridade policial, 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 referente ao uso de uniformes ou equipamentos, conforme o caso.

X - Prover ou fazer que sejam providos aos passageiros os procedimentos para serem utilizados em caso de evacuação ou emergência.

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

X - Operar a aeronave atendendo aos respectivos requisitos técnicos e todas as disposições normativas aplicáveis sobre navegação aérea e segurança operacional de voo.

XI – Declarar e dar ciência à autoridade aeronáutica da interdição técnica de aeronave por ele lavrada, sempre quando verificada condição que não atenda aos requisitos mínimos de aeronavegabilidade, bem como do ato da desinterdição técnica necessária após àquele tipo de procedimento.

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

XIII – Garantir adequação referente a procedimentos de salvaguarda de pessoas quer se encontrem em perigo no ar, mar ou terra, em observação às legislações pertinentes.

Art. 7º O Comandante, em caso de impedimento em voo, é 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.

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 QUE NÃO EXCLUSIVAMENTE OS DE 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.

§ 1º É competência de pilotos-aviadores inspetores de aviação aferir e inspecionar equipamentos aeroportuários de auxílio à aeronavegação e orientação da circulação de aeronaves no solo ou em voo.

§ 2º É competência de pilotos-aviadores inspetores de aviação inspecionar aeronaves e tripulantes para fins de fiscalização técnica à serviço do Estado e para concessão ou revalidação de licenças ou certificados de operador ou de habilitações técnicas, em

casos especificados pela autoridade de aviação competente.

§ 3º A autoridade de aviação competente poderá determinar diferentes níveis de licenças de piloto-aviador inspetor de aviação e suas prerrogativas específicas, além das descritas neste dispositivo.

§ 4º Os cursos de formação de pilotos aviadores inspetores de aviação deverão ser reconhecidos pelo Ministério da Educação e pela autoridade de aviação competente, no mínimo, em nível de aperfeiçoamento ou pós-graduação.

Art. 10. Aos aviadores, devidamente qualificados e habilitados, atribuem-se, inclusive, atividades de planejamento e de supervisão de cálculos relacionados com a performance e com a operação e a navegação segura de aeronaves certificadas pela autoridade de aviação competente.

Art. 11. A direção, 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 profissionais aviadores licenciados em conformidade com esta Lei.

Parágrafo único: É obrigatória a participação de profissionais aviadores em equipes multidisciplinares, criadas por entidades públicas ou privadas que sejam destinadas a planejar, coordenar, supervisionar, implementar, executar e avaliar políticas, programas, cursos nos diversos níveis 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, na formação de pilotos, deverão ser ministradas e conduzidas por profissionais aviadores qualificados, devidamente habilitados para o tipo de aeronave em questão e licenciados 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 em conformidade com esta lei.

Parágrafo único. Os profissionais que exerçam ou

exerceram o cargo de coordenador dos referidos cursos, antes da entrada em vigor 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 públicos de transporte aéreo em horários regulares ou não regulares; de segurança pública interna; alfandegários; de defesa civil ou militar e demais serviços públicos e privados que demandem contrato de transporte aéreo de passageiros ou de coisas, deverão ser conduzidos por, pelo menos, um profissional aviador devidamente habilitado e qualificado para a operação em questão.

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

§ 1º Compete ao piloto-chefe aviador especialista em ensaio em voo, de um determinado programa de ensaios, pré-aprovar o manual de pilotagem e operação de uma aeronave a ser apresentado pela fabricante perante órgãos de uma autoridade aeronáutica para fins de certificação da aeronave em questão.

§ 2º A partir da vigência desta Lei, os cursos de formação de pilotos aviadores especialistas em ensaio em voo deverão ser reconhecidos pela autoridade de aviação competente e pelo órgão competente do Ministério da Educação em nível de pós-graduação.

Art. 17. O aviador no cargo de comandante poderá delegar, à tripulação ou pessoal devidamente treinado, tarefas que lhe sejam afetas, exceto sua responsabilidade sobre a verificação da execução dessas tarefas.

Parágrafo único. Nenhum aviador pode atuar como comandante habitual em aeronaves engajadas em operações de linha aérea, a menos que este 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.

§ 1º O registro profissional licencia o profissional a atuar em todo o território nacional e até onde seja admitida a extraterritorialidade desta Lei, observando-se, ainda, as habilitações e demais disposições legais para a atividade aérea a bordo de aeronaves de registro brasileiro.

§ 2º O documento de identidade profissional de aviador será expedido em meio físico pelo órgão licenciador, sendo facultado ao portador, quando oferecido pelo órgão expedidor, portá-lo ou apresentá-lo de outra forma.

CAPÍTULO V DO EXERCÍCIO ILEGAL DA PROFISSÃO

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

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

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

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 apenas

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 ao que se refere aos atos que estabelecem itens mínimos necessários para à segurança da navegação aérea e do transporte aéreo, para a formação ou licenciamento de pessoal e para 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 profissionais aviadores licenciados e habilitados de acordo com os dispositivos previstos por esta 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 comissários de voo, de mecânicos de voo e de aviadores, pertencentes à categoria dos aeronautas.” (NR)

.....

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

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, nesse campo, a atuação do “profissional destinado a se ocupar da aviação e praticá-la”. É o aviador que, ao professar a aviação, assume a posição de *garante* e o compromisso público com o desenvolvimento deste complexo campo, a aviação, no qual a prestação de serviços ao público muitas vezes 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.¹ Isso se consegue através da educação, do reconhecimento e do pleno desenvolvimento da profissão e por meio de melhorias 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 normalmente 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: 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.²

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

¹ RONDON, M.H. et al. **Próxima geração da aviação profissional: competências essenciais para o aprimoramento da profissão do piloto no Brasil**. Revista Conexão Sipaer. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos [CENIPA/FAB]. Brasília, 2013 v4, n.2. ISSN 2176-7777. Disponível em: <<http://104.236.28.163/index.php/sipaer/article/view/242/274>>. Acesso em 25/01/2023.

² VIEIRA, F.K.R.. **A formação de aviadores no Brasil (e no mundo): o status quo e a necessidade de mudança do paradigma vigente**. Revista Conexão SIPAER. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos [CENIPA/FAB]. Brasília, 2010. ISSN 2176-7777. Disponível em <<http://104.236.28.163/index.php/sipaer/article/view/59/74>>. Acesso em 25/01/2023.

pilotagem propriamente dita das aeronaves, esses 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 de outros profissionais, perícia judicial – como auxiliares da Justiça, pesquisa, gestão e outras funções cuja a participação do aviador é relevante para o correto desenvolvimento e funcionamento da aviação em nossa sociedade.

Apesar de tudo isso, atualmente, não é sequer exigindo que a educação formal desses profissionais da aviação seja reconhecida e fiscalizada pelo Ministério da Educação (MEC). Isso acontece porque a profissão de aviador ainda não foi oficializada no Brasil.

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, precisamos oficializar a profissão de aviador e sua formação formal deve ser de alto nível, por meio da educação em nível superior, em cursos de graduação reconhecidos pelo MEC. A graduação em Ciências Aeronáuticas para a formação de aviadores é tida como medida proativa para a segurança da aviação frente aos desafios atuais e futuros.³

A literatura científica⁴ revela que a formação em Ciências Aeronáuticas proporciona em relação a cursos curta duração:

- Treinamento espaçado e sistematizado de longo prazo: O que implica em uma assimilação e retenção mais efetiva do conhecimento.
- Menor taxa de decaimento da memória: A literatura demonstra que os estudantes

³ BASILIO, G.B.. (2012) **O curso superior em Ciências Aeronáuticas como requisito para a obtenção de licenças de pilotagem: uma medida proativa na prevenção de acidentes.** 83f. Dissertação de Mestrado em Engenharia Aeronáutica e Mecânica – Instituto Tecnológico de Aeronáutica [ITA], São José dos Campos/SP (Brasil).*

*Artigo científico baseado na dissertação de mestrado desse mesmo autor, disponível em < <http://104.236.28.163/index.php/sipaer/article/view/261/268> >. Acesso em 25/01/2023.

⁴ CAROLINO, G. M. (2023). **A substituição de cursos de curta duração por cursos de Ciências Aeronáuticas no licenciamento inicial de profissionais aviadores:** uma contribuição ao aumento da segurança da aviação. Revista Da UNIFA, 36, 1–12. Disponível em < <https://revistaeletronica.fab.mil.br/index.php/reunifa/article/view/532> > acesso em 02/01/2024.

submetidos a cursos de longa duração, como uma graduação em Ciências Aeronáuticas, apresentam uma menor taxa de decaimento da memória em comparação com aqueles que optam por cursos de curta duração. Isso significa que o conhecimento adquirido durante essa formação permanece mais duradouro e mais acessível a longo prazo, mesmo sem reforço.

- Desempenho cognitivo aprimorado: A preparação sólida se reflete em operações aéreas mais seguras e eficientes, uma vez que o desempenho cognitivo aprimorado potencializa as chances de resolução de problemas complexos pelo profissional.
- Desenvolvimento do sistema nervoso: estruturas encefálicas relacionadas com a formação e acesso às memórias complexas, tais como neurônios e o hipocampo, são favorecidas com treinamento nesse nível.

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 (públicas e privadas) podem comportar a demanda imediata por esses futuros profissionais, com a entrada em vigor desta Lei.

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 profissional, 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, como empresas de aviação (Centros de Treinamento), se conveniarem à uma ou mais Instituição de Ensino Superior para prestar serviços, como o estágio de instrução aérea.

Quando a profissão de Aviador(a) estiver bem amadurecida e, portanto, esses profissionais preparados para isso, o Poder Executivo poderá, até mesmo, em reconhecimento, conceber 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, tendo em vista o interesse público.

A educação em nível superior permitirá melhorias no desenvolvimento e na produção do conhecimento, na autonomia técnica, na criticidade⁵ 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.⁶

É interessante perceber que nem todos os pilotos da aviação seriam obrigados a passar por uma formação de nível superior. Os pilotos amadores continuariam sendo capacitados de maneira similar ao que hoje ocorre e apenas os novos membros da profissão de aviador seriam obrigados a passar por esse tipo de formação da entrada em vigor desta Lei para diante. Os direitos atuais e adquiridos dos profissionais que já estejam em atividade estão sendo preservados, mesmo daqueles profissionais que não possuam uma graduação ou que eventualmente tenha, mas em outra área de formação.

Os pilotos amadores da aviação continuariam com um modelo de capacitação parecido com o atual, para suas atividades, mas não poderiam prestar serviços públicos como se profissionais fossem. Porém os praticantes amadores da atividade aérea seriam fiscalizados, supervisionados e até mesmo orientados e 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 da profissão de aviador, havendo melhorias qualitativas nos serviços a eles prestados, que orientam os demais usuários do Sistema de Aviação e de nossa sociedade.

Além disso, os profissionais poderão se especializar e, cada vez mais, contribuir para o desenvolvimento de uma aviação

⁵ LIMA, W.H.S; SILVA, T.A.. **Ciências Aeronáuticas: Novas Competências e Habilidades. Revista Conexão Sipaer.** Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos [CENIPA/FAB]. 2018. Vol. 9, No. 2, pp. 21-32. ISSN 2176-7777. Disponível em <<http://104.236.28.163/index.php/sipaer/article/view/501/415>>. Acesso em 25/01/2023.

⁶ CAROLINO, G.M.. **A profissionalização da prática da aviação: uma abordagem exploratória sobre os rumos do contexto profissional no Brasil. Revista Conexão Sipaer.** Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos [CENIPA/FAB]. 2017. Vol. 08, No. 01, pp. 03-09. ISSN 2176-7777. Disponível em <<http://104.236.28.163/index.php/sipaer/article/view/403/347>>. Acesso em 25/01/2023.

melhor, ocupando, inclusive, diversos cargos públicos que requeiram suas competências, seja em órgãos federais, estaduais ou municipais. Isso será possível, principalmente, por meio de concursos públicos específicos para esses profissionais.

Já os estudantes que pleiteiam essa profissão poderão contar, além do ensino na rede pública - como o oferecido pela Academia da Força Aérea (AFA), com recursos que não teriam com a formação apenas em 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.

Ante o exposto, reforço a importância de o campo da aviação ser devidamente gerido e fiscalizado, e de haver esse trabalho em prol do avanço da profissionalização, do reconhecimento da importância dos esforços desses profissionais e estudantes, da busca pela autonomia profissional e pelo pleno desenvolvimento da profissão da aviação no Brasil. 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 os 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.

A aviação e o poder aeroespacial brasileiro muito ganharão com essa medida. O desenvolvimento do capital humano, consubstanciado no contínuo aprimoramento do saber e do conhecimento, permitirá ao Brasil dar um importante salto qualitativo que abrirá as portas do progresso e do bem-estar social, visto que as profissões, quando plenamente desenvolvidas, são muito importantes na modernização e na proteção da sociedade. Os aviadores poderão melhor participar e contribuir com as instituições, com a aviação, ciência e tecnologia.

Assim, peço o apoio dos ilustres Pares para a **APROVAÇÃO** deste projeto que visa oficializar, valorizar, posicionar e permitir o desenvolvimento contínuo de uma profissão de fundamental importância para o adequado funcionamento da aviação: a profissão de Aviador(a).

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 20____.

[NOME DO PARLAMENTAR]

ANEXO I – Outras Informações

A minuta de Projeto de Lei Federal disponível anteriormente (páginas 1 a 15) encontra-se tecnicamente bem respaldada e foi elaborada por Gustavo Mateus Carolino (Bacharel em Ciências Aeronáuticas, pesquisador brasileiro com expertise em assuntos de profissionalização da prática da aviação).

Esse material constitui parte das ações da rede “Projeto Aviador” que busca profissionalizar a ocupação de Aviador(a) no Brasil e aumentar a segurança da aviação.

É livre a divulgação desse material, bem como sua apresentação e/ou representação por parlamentares e lideranças que defendam a plena profissionalização do aviador, o desenvolvimento e a segurança da aviação.

Atenciosamente,

Gustavo Mateus Carolino
B.Sc./Ciências Aeronáuticas

Ipatinga, 04 de junho de 2024.
Minas Gerais, Brasil.