



Número: **PL./0282.3/2019**
Origem: **Legislativo**
Autor: **Deputado Ivan Naatz**
Regime: **ORDINÁRIO**

Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina.

Volume II

COORDENADORIA DE DOCUMENTAÇÃO
ARQUIVADO EM 19/01/23

PARECER (ES).....

.....
.....
.....
.....
.....
.....

EMENDA (S).....

.....
.....
.....
.....
.....
.....

PROJETO DE LEI Nº. _____

TRAMITAÇÃO

RUBRICA

* Lido no expediente da Sessão Plenária do dia ____/____/____

À Coordenadoria de Expediente em ____/____/____

Autuado em ____/____/____

Publicado no D. A. nº _____, de ____/____/____

Prazo para apreciação: () regime de prioridade () ordinário

* À Coordenadoria das Comissões em ____/____/____

* À Comissão de _____ em ____/____/____

Relator designado: Deputado _____

Parecer do Relator: () favorável () contrário

Leitura do Parecer na reunião do dia ____/____/____

() aprovado () rejeitado

* À Coordenadoria das Comissões em ____/____/____

* À Comissão de _____ em ____/____/____

Relator designado: Deputado _____

Parecer do Relator: () favorável () contrário

Leitura do Parecer na reunião do dia ____/____/____

() aprovado () rejeitado

* À Coordenadoria das Comissões em ____/____/____

* À Comissão de _____ em ____/____/____

Relator designado: Deputado _____

Parecer do Relator: () favorável () contrário

Leitura do Parecer na reunião do dia ____/____/____

() aprovado () rejeitado

* À Coordenadoria de Expediente em ____/____/____

Comunicado ____/____/____

Incluído na Ordem do Dia em ____/____/____

() proposição aprovada em 1º turno

Incluído na Ordem do Dia em ____/____/____

() proposição aprovada em 2º turno

() com emendas () sem emendas

() proposição rejeitada - comunicação ao Plenário em ____/____/____

* À Comissão de Constituição e Justiça em ____/____/____

À Publicação em ____/____/____

Publicada a Redação Final no D.A. nº _____, de ____/____/____

Votação da Redação Final em ____/____/____

Encaminhado o Autógrafo em ____/____/____ Ofício nº _____, de ____/____/____

Projeto: () sancionado () vetado

Transformado em Lei nº _____, de ____/____/____

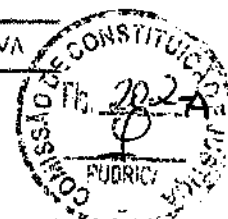
Publicada no Diário Oficial nº _____, de ____/____/____

Publicada no Diário da Assembleia nº _____, de ____/____/____

Mensagem de veto nº _____, de ____/____/____

Obs.: _____

* À Coordenadoria de Documentação em ____/____/____



Coordenadoria de Expediente
Of nº 0331/2019

Florianópolis, 18 de setembro de 2019

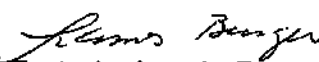
Excelentíssimo Senhor
DEPUTADO IVAN NAATZ
Nesta Casa

Senhor Deputado,

Conforme parecer em anexo, comunico que o Projeto de Lei nº 0282.3/2019, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina", de sua autoria, está em diligência na Comissão de Justiça, e que será encaminhada cópia à ANAC, à APRASC, à ACORS, à Secretaria de Estado da Segurança Pública do Estado do Maranhão e à Casa Civil, e por meio desta, à Secretaria de Estado da Segurança Pública, a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Respeitosamente,

RECEBIDO EM
18/09/2019
Taiza


Marlise Furtado Arruda Ramos Burger
Coordenadora de Expediente



Ofício GPS/DL/ 1228 /2019

Florianópolis, 18 de setembro de 2019

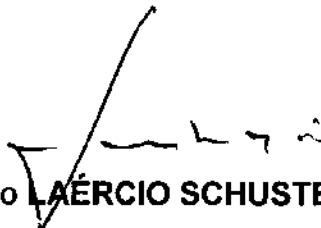


Excelentíssimo Senhor
DOUGLAS BORBA
Chefe da Casa Civil
Nesta

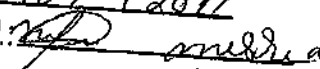
Senhor Chefe,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0282.3/2019, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,


Deputado LAÉRCIO SCHUSTER
Primeiro Secretário

PROTOCOLO GERAL DA ALESC
RECEBIDO

HORÁRIO: 1540
DATA: 18/09/2019
ASS. RESP.: 



Ofício **GPS/DL/ 1229 /2019**

Florianópolis, 18 de setembro de 2019



Ilustríssimo Senhor

JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ

Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

Brasília - DF

Senhor Diretor-Presidente,

Encaminho a Vossa Senhoria cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0282.3/2019, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

Deputado **LAÉRCIO SCHUSTER**

Primeiro Secretário



Ofício **GPS/DL/ 1230 /2019**

Florianópolis, 18 de setembro de 2019



Ilustríssimo Senhor

JOÃO CARLOS PAWLICK

Presidente da Associação de Praças do Estado de SC (APRASC)

Nesta

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Senhoria cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0282.3/2019, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

Deputado **LAÉRCIO SCHUSTER**

Primeiro Secretário



Ofício **GPS/DL/ 1231 /2019**

Florianópolis, 18 de setembro de 2019



Ilustríssimo Senhor

CEL. PM. RR. SÉRGIO LUÍS SELL

Presidente da Associação de Oficiais Militares de SC (ACORS)

Nesta

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Senhoria cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0282.3/2019, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

Deputado **LAÉRCIO SCHUSTER**

Primeiro Secretário



Ofício GPS/DL/ 1232 /2019

Florianópolis, 18 de setembro de 2019



Excelentíssimo Senhor
JEFFERSON MILER PORTELA E SILVA
Secretário de Estado da Segurança Pública
São Luís - MA

Senhor Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0282.3/2019, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

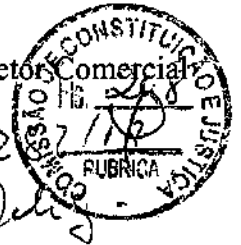
Atenciosamente,


Deputado LAÉRCIO SCHUSTER
Primeiro Secretário



Ao Expediente da Mesa
Em: 10/10/2019
Deputado Laércio Schuster
1º Secretário

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 4º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial
Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200
+55 (61) 3314-4154 - www.anac.gov.br



Ofício nº 174/2019/ASPAR-ANAC

Brasília, 04 de outubro de 2019.

Ao Senhor

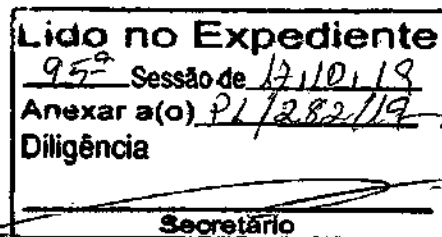
DEPUTADO LAÉRCIO SCHUSTER

Primeiro-Secretário

Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina

Rua Dr. Jorge Luz Fontes, 310 - Centro

CEP: 88.020-900 - Florianópolis/SC



Assunto: **Projeto de Lei Estadual nº 0282.3/2019**

Referência: **Processo Nº 00058.036684/2019-31**

Senhor Deputado,

1. Em atenção ao Ofício GPS/DL/1229/2019, o qual encaminha o Projeto de Lei Estadual nº 282.3/2019, do Estado de Santa Catarina, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina", informo o que segue:

2. De acordo com as competências estabelecidas na Lei nº 11.182/2005, cabe à ANAC regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

3. De forma específica, a esta Agência cumpre promover estudos, emitir parecer e propor normas relativas a padrões operacionais mínimos a fim de garantir a segurança operacional, ou seja, sobre padrões mínimos de desempenho e eficiência, sob o aspecto de segurança operacional, a serem cumpridos pelos operadores aéreos.

4. Nota-se que o Projeto de Lei em questão trata de questões de Direito Administrativo e Militar, matérias que extrapolam as competências materiais supracitadas.

5. No tocante a operações de forças públicas, tais como polícia militar e corpo de bombeiros, à ANAC cabe exigir e fiscalizar se os requisitos de certificação e operação previstos no RBAC nº 90 estão sendo cumpridos, ou seja, diante das referidas competências legais, entende-se que não compete esta Agência verificar se determinado piloto integra esta ou aquela categoria militar.

6. Por fim, cumpre salientar que, conforme disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86), artigos 166, 167 e 168, o Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, assim como exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave. Dessa forma, entende-se que no tocante às decisões sobre a segurança de voo (segurança operacional), as decisões do comandante devem prevalecer sobre as decisões de todos os demais tripulantes, durante o mencionado período.

7.3. É o que se tinha a aduzir sobre a matéria. Permanecemos à inteira disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que porventura se façam necessários.

Atenciosamente,

ILMA LIMA

Chefe da Assessoria Parlamentar



Documento assinado eletronicamente por **Ilma Ferreira Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar**, em 07/10/2019, às 18:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3577777** e o código CRC **D753A5AF**.

A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avaliemososervico>.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.036684/2019-31

SEI nº 3577777



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 4º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200
+55 (61) 3314-4154 - www.anac.gov.br

Ofício nº 174/2019/ASPAR-ANAC

Ao Senhor

DEPUTADO LAÉRCIO SCHUSTER

Primeiro-Secretário

Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina

Rua Dr. Jorge Luz Fontes, 310 - Centro

CEP: 88.020-900 - Florianópolis/SC

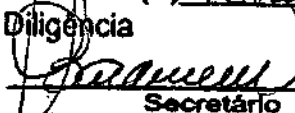
Assunto: **Projeto de Lei Estadual nº 0282.3/2019**Referência: **Processo Nº 00058.036684/2019-31**

Senhor Deputado,

1. Em atenção ao Ofício GPS/DL/1229/2019, o qual encaminha o Projeto de Lei Estadual nº 282.3/2019, do Estado de Santa Catarina, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina", informo o que segue:
2. De acordo com as competências estabelecidas na Lei nº 11.182/2005, cabe à ANAC regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.
3. De forma específica, a esta Agência cumpre promover estudos, emitir parecer e propor normas relativas a padrões operacionais mínimos a fim de garantir a segurança operacional, ou seja, sobre padrões mínimos de desempenho e eficiência, sob o aspecto de segurança operacional, a serem cumpridos

Ao Expediente da Mesa
Em: 08/10/19
Deputado Laércio Schuster
1º Secretário

Brasília, 04 de outubro de 2019.

Lido no Expediente	
22	Sessão de 09/10/19
Anexar a(o) PL 282/19	
Diligência	
	
Secretário	



pelos operadores aéreos.

4. Nota-se que o Projeto de Lei em questão trata de questões de Direito Administrativo e Militar, matérias que extrapolam as competências materiais supracitadas.

5. No tocante a operações de forças públicas, tais como polícia militar e corpo de bombeiros, à ANAC cabe exigir e fiscalizar se os requisitos de certificação e operação previstos no RBAC nº 90 estão sendo cumpridos, ou seja, diante das referidas competências legais, entende-se que não compete esta Agência verificar se determinado piloto integra esta ou aquela categoria militar.

6. Por fim, cumpre salientar que, conforme disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86), artigos 166, 167 e 168, o Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, assim como exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave. Dessa forma, entende-se que no tocante às decisões sobre a segurança de voo (segurança operacional), as decisões do comandante devem prevalecer sobre as decisões de todos os demais tripulantes, durante o mencionado período.

7. É o que se tinha a aduzir sobre a matéria. Permanecemos à inteira disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que porventura se façam necessários.

Atenciosamente,

ILMA LIMA

Chefe da Assessoria Parlamentar



Documento assinado eletronicamente por **Ilma Ferreira Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar**, em 07/10/2019, às 18:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3577777** e o código CRC **D753A5AF**.

A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avalienossoservico>.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.036684/2019-31

SEI nº 3577777

Assinatura de Ilma Ferreira Lima
Chefe da Assessoria Parlamentar
07/10/2019 18:41



Associação de Oficiais da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina
Capitão Osmar Romão da Silva - ACORS
Fundada em 09 de Agosto de 1999.
CNPJ: 03.608.415/0001-30
Rua Lauro Linhares, 1250 – Trindade – Florianópolis / SC
CEP: 88.036-002 – Fone /Fax (48) 3334.0992
Home Page: www.acors.org.br – e-mail: acors@acors.org.br



Ofício nº 099/ACORS/2019

Florianópolis, 04 de outubro de 2019.

Senhor Deputado,

Cumprimentando-o cordialmente, em resposta ao **Ofício nº GPS/DL/1231/2019**, que encaminha cópia do parecer apresentado pelo Deputado Relator Milton Hobus e aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça ao **PL 282/2019**, de autoria do Deputado Ivan Naatz, que visa permitir a função de piloto de aeronaves (aviões e helicópteros) serem exercidas por Praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar no âmbito do Estado de Santa Catarina, a **ACORS** vem a V. Exa. fazer as seguintes considerações:

1. Todos os atos das instituições militares estaduais são fundamentados na Constituição Federal, na Constituição Estadual e nas demais normas infraconstitucionais inerentes aos temas regulados, obedecendo estritamente aos princípios e ditames legais.

2. O autor da proposição cita os meritórios objetivos do Poder Executivo em enxugar a máquina pública, entregar eficiência aos catarinenses, obedecer o princípio da economicidade e buscar a melhor gestão dos recursos públicos. **O arquivamento desta proposição obedece perfeitamente os objetivos do autor das proposição**, pois sua aprovação não enxugaria a máquina de modo algum, nem respeitaria o princípio da economicidade, mas, seu arquivamento manteria a excelência e a eficiência do serviço de Comando das aeronaves e alcançaria a melhor gestão dos recursos públicos ao interromper a tramitação de proposição desnecessária.

3. A justificativa da proposição faz confusão entre a realidade da aviação civil e da aviação militar.

Na primeira, não há necessidade de estruturação legal hierárquica e disciplinar, porém, na segunda, respeitando os Arts. 107 da CE e 42 da CF, o piloto não tem apenas as funções técnicas de “conduzir” a aeronave, ele acumula responsabilidades de Comando Operacional Militar, responsabilidades estas similares às de comando de Unidades e de Batalhões, que são **exclusivas da Carreira de Oficial**. Qualquer situação diferente desta estaria **eivada de inconstitucionalidade por ofender os Arts. citados**.

Ao Exmo. Senhor

LAÉRCIO SCHUSTER

DD. Deputado Estadual - Primeiro Secretário da Assembleia Legislativa de Santa Catarina

FLORIANÓPOLIS - SC

Ao Expediente da Mesa

Em

Deputado Laércio Schuster
1º Secretário

Lido no Expediente	
91ª Sessão de	08/10/19
Apexar a(o)	PL 282/19
Diligência	
Secretário	

ALASEC 07/OUT/2019 10:01 PROTOCOLO GERAL 003265



4. Outro ponto necessário a ser analisado é que o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86) define no caput de seu Art. 166 que **“O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave”** e em seu parágrafo 2º que **“Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.”** Desse modo resta inviável autorizar praças a pilotarem, pois, além das responsabilidades supracitadas, geraria um insolúvel problema hierárquico, haja vista qualquer oficial que estivesse presente na aeronave seria subordinado ao “praça piloto”. Este fato afrontaria os dispositivos constitucionais citados no item 3 deste documento, bem como ao Art. 14 da Lei Estadual nº 6.218/83, que versa sobre a hierarquia e a disciplina na Corporação, e mais especificamente o parágrafo 3º o qual define que **“A disciplina e o respeito à hierarquia devem ser mantidos em todas as circunstâncias, entre policiais militares da ativa, da reserva e reformados”**. Aqui mais flagrantes **inconstitucionalidades** e ilegalidades do PL 282/2019.

5. Cumprindo a nobre função de contribuir com o processo legislativo através do instrumento da diligência, a ACORS alerta que o autor da proposta, no seu ímpeto legiferante, trouxe o valor de R\$ 1.400.000,00 (um milhão e quatrocentos mil reais) como se fossem gastos na formação de pilotos. Entretanto, ele incorreu em erro. Há que se ter cuidado ao analisar os documentos juntados na justificativa da propositura, pois ali constam empenhos de combustíveis, recheques, revalidações e treinamentos que são obrigatórios de serem realizados. Assim, a tal soma não corresponde com a realidade.

6. No que tange ao citado princípio da economicidade, ele não seria alcançado com prosperidade deste projeto.

Nesse quesito observar que todas as atividades dentro das Corporações Militares seguem um Programa de Ascensão Técnica obrigatório. De tal forma, mesmo que praças ou civis, com qualquer tipo de formação, pudessem pilotar aeronaves militares, eles teriam obrigatoriamente que passar por todo o programa de capacitação para nivelamento de conhecimentos, atualização e aprendizagem de características, exclusivas da condução de operações e aeronaves militares, incidindo nos mesmos gastos financeiros, aspectos estes que foram esquecidos de ser colocados na justificativa do autor da propositura.

7. Outro ponto importante que deve ser esclarecido é o argumento do autor de que civis são contratados para atuarem junto às instituições e que tal fato não aconteceria caso praças fossem autorizados a pilotar aeronaves militares. Infelizmente, mais um **equivoco** do legislador. A legislação vigente obriga que qualquer ascensão técnica nesta área precisa da validação com um checador credenciado na ANAC. Portanto, independente da patente do militar, a checagem seria necessariamente realizada de qualquer forma.

8. Aqui outro momento que precisa ser analisado com mais profundidade. O autor diz que no Amapá, no Rio Grande do Norte, em Pernambuco e em Goiás praças pilotam aeronaves, o que é verdade. Contudo, o legislador **esqueceu de informar** que nestes estados a organização administrativa e a atuação é diferente de Santa Catarina. Lá as aeronaves são



ASSOCIAÇÃO DE OFICIAIS DA POLÍCIA MILITAR E DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
CAPITÃO OSMAR ROMÃO DA SILVA
ACORS

Continuação do Ofício nº 099/ACORS/2019, de 04 de outubro de 2019 – fls. 03

gerenciadas exclusivamente pela Secretaria de Segurança Pública e não pelas organizações militares. Nesses Estados não há que se falar em respeitar os princípios constitucionais de hierarquia e disciplina, nem os condutores das aeronaves acumulam atividades de comando de ações militares.

9. Também merece um olhar mais cuidadoso a informação que na Polícia Militar do Rio de Janeiro praças pilotam aeronaves militares. Essa situação ocorreu a partir de 2002, quando a unidade de aviação foi implementada e não haviam oficiais suficientes capacitados para a missão. Porém, essa situação foi uma exceção e foi corrigida em 2008, através da Portaria nº 301 da PMERJ, ou seja, há mais de 10 anos.

10. As Forças Armadas, por motivos similares aos da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, reservam aos oficiais a função de pilotar aeronaves, como se pode verificar na Portaria nº 005 – EME, do Exército Brasileiro; no CAAVO/2011, da Marinha do Brasil; e na Portaria nº 318/GC3/2002 da Aeronáutica. Assim atuam as demais Corporações Policiais Militares e Bombeiros Militares dos mais de 20 Estados do Brasil, como por exemplo São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná, DF.

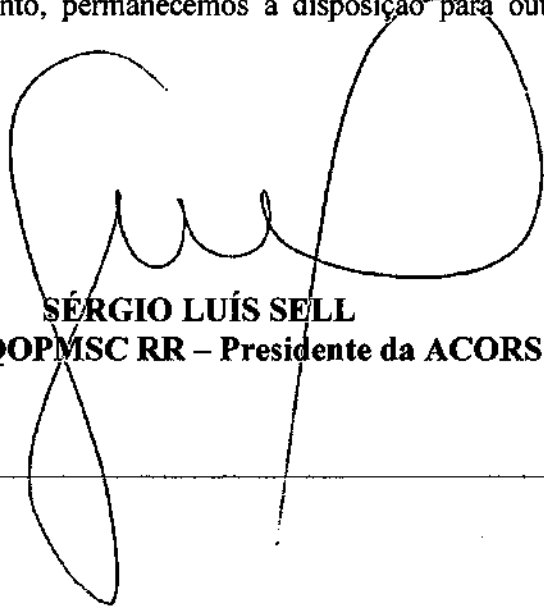
11. Ainda nos resta destacar que o Art. 22 da Carta Magna, em seus incisos I e XXI, define que são competências privativas da União legislar sobre direito aeronáutico e normas gerais de organização das polícias militares, respectivamente.

12. Por fim, a ACORS reitera que os atos e dispositivos aplicados pelas Corporações, no que tange a atividade de Comandante de aeronave ou Comandante de Operações Aéreas, respeitam os princípios constitucionais, as normas infraconstitucionais e infralegais, bem como a vasta jurisprudência dos tribunais militares.

Ante todo o exposto, entendemos que a proposição legislativa em estudo é **INCONSTITUCIONAL** e deve ser **ARQUIVADA**.

Sendo o que se apresenta no momento, permanecemos à disposição para outros esclarecimentos.

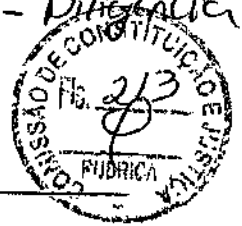
Respeitosamente,


SÉRGIO LUÍS SELL
Coronel QOPMSC RR – Presidente da ACORS



ESTADO DO MARANHÃO
SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA
GABINETE DO SECRETÁRIO

PL 282/19 - Diligência



Ofício nº. 1216 - GAB/SSP-MA

São Luis/MA, 04 de outubro de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Laércio Schuster
Primeiro Secretário da
Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina
dep.laercio@ale-sc.gov.br e /ou
expediente@ale-sc.gov.br

Ao Expediente da Mesa
Em 08/10/19
Deputado Laércio Schuster
1º Secretário

[Handwritten signature]

Assunto: Resposta aos Ofício GPS/DL/1232/2019.
Anexo: Cópia do Ofício nº. 871 – SSP/CTA.

Senhor Deputado,

Encaminho a Vossa Excelência, em anexo, manifestação do Centro
Tático Aéreo – CTA/SSP, em resposta a solicitação contida no Ofício desse Poder.

Atenciosamente,

De ordem do Exmo. Sr. Secretário
Jefferson Miler Portela e Silva
Secretário de Estado da Segurança Pública

[Handwritten signature]
Assm. / Car. Bucellar Neto
Chefe / SSP/MA

Lido no Expediente	
992	Sessão de 09/10/19
Anexar a(o) PL 282/19	
Diligência	
<i>[Handwritten signature]</i>	
Secretário	



ESTADO DO MARANHÃO
SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA
GABINETE DO SECRETÁRIO



Ofício nº. 1216 - GAB/SSP-MA

São Luís/MA, 04 de outubro de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Laércio Schuster
Primeiro Secretário da
Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina
dep.laercio@ale-sc.gov.br e /ou
expediente@ale-sc.gov.br

Assunto: Resposta aos Ofício GPS/DL/1232/2019.
Anexo: Cópia do Ofício nº. 871 – SSP/CTA.

Senhor Deputado,

Encaminho a Vossa Excelência, em anexo, manifestação do Centro
Tático Aéreo – CTA/SSP, em resposta a solicitação contida no Ofício desse Poder.

Atenciosamente,

De ordem do Excmo. Sr. Secretário,
Jefferson Miler Portela e Silva
Secretário de Estado da Segurança Pública

[Assinatura]
Osman Bucellar Neto
Chefe de Gabinete SSP/RAA



GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CENTRO TÁTICO AÉREO

CONTROLE Nº 251118/2019



Ofício nº 871 – SSP/CTA.

São Luís-MA, 02 de outubro de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Jefferson Miller Portela e Silva
Secretário de Estado da Segurança Pública
Nesta

*Encaminha-se via ofício
ao solicitante*

Em 04/10/19

Assunto: Análise e manifestação acerca de documento encaminhado pela Assembleia Legislativa de Santa Catarina

Anexo: Ofício GPS/DL/1232/2019

*Estado de Lázaro Pereira Ewerton
Subsecretário de Segurança Pública*

Senhor Secretário,

Em cumprimento a determinação de Vossa Excelência, para análise e manifestação acerca do Ofício GPS/DL/1232/2019, encaminhado pela Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, cumpro-nos expor o que segue:

1 – O Centro Tático Aéreo do Maranhão é uma unidade operacional, subordinada diretamente ao Gabinete do Sr. Secretário de Segurança Pública, estando em nível de assessoramento e é composta de forma integrada, por policiais militares, policiais civis, bombeiros militares, bem como por funcionários administrativos e pilotos civis.

2 – Nos quadros de servidores efetivos que integram o CTA, existem Oficiais e Praças da Polícia Militar e dos Bombeiros Militares, Delegados e Investigadores da Polícia Civil, estando todos lotados em funções inerentes às atividades do Centro, dentre as quais as de direção, de chefias de departamentos, chefias de equipes, operadores aerotáticos e pilotos de aeronaves.

3 – As escolhas para as funções administrativas e operacionais são realizadas obedecendo-se, prioritariamente, critérios de qualificação profissional e, sempre que possível, em atenção a hierarquia inerente às instituições de origem, ressaltando-se que o CTA possui funções próprias e peculiares às atividades aéreas de segurança pública, o que exige a observância inafastável dos critérios técnicos como prioridade;

4 – Nessa ótica, as funções de primeiro piloto em comando e segundo piloto em comando são exercidas, nesta unidade, por aqueles que detenham qualificação profissional e perfil adequado para tanto, independente de posto ou graduação em suas instituições de origem, de forma que no CTA existem pilotos Oficiais e Praças da PM e BM, Delegados e Investigadores da PC, bem como pilotos civis nomeados e que integram a escala de serviço desta Unidade;

HA



GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CENTRO TÁTICO AÉREO



5 – O pré-requisito para o desempenho da função de piloto do Centro Tático Aéreo é possuir as habilitações exigidas pela ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, bem como atender aos requisitos próprios estabelecidos pelo CTA, como aprovação prévia pelo Conselho de Comandantes de Aeronaves, após análise de todos os seus integrantes e outros critérios, como quantidade mínima de horas de voo e treinamentos específicos de acordo com a função almejada, seja a de primeiro ou segundo piloto em comando, instrutor de voo, etc.;

6- É válido ressaltar que a função de piloto de aeronave é específica e técnica, atribuindo ao comandante da aeronave toda a responsabilidade pelas questões inerentes ao voo, seja ele o mais antigo Oficial ou Delegado, ou o mais moderno Investigador ou Praça, pois para ocupar a mencionada função o piloto necessita realizar previamente aprofundada qualificação teórico/prática para obtenção das suas licenças e habilitações junto ao órgão nacional regulador da aviação, bem como, no caso do CTA, demonstrar perfil e capacidade para comandar aeronaves de segurança pública, o que, ressalte-se mais uma vez, independe de posto ou graduação;

7- As funções inerentes às demais questões operacionais e as decisões relativas a essas, que vão além das estritamente relacionadas ao voo em si, são de responsabilidade dos seus ocupantes, sejam esses os diretores, chefes de operações, chefes de equipes ou outros que detenham atribuições para isso, sendo prerrogativa do piloto apenas as questões e decisões inerentes ao voo, o que sempre atentará a aspectos técnicos, nunca tendo havido problemas de comunicação ou hierarquia nesta unidade em virtude de, por exemplo, o comandante da aeronave, responsável pelo voo e seus aspectos técnicos, ser uma Praça e o comandante da operação a bordo da aeronave, responsável pela missão e seus aspectos operacionais, ser um Oficial;

8 – Dessa forma e diante de todo o exposto, corroboramos com os termos constantes na justificativa anexada ao Ofício GPS/DI/1232/2019, objeto da presente análise, no que se refere aos aspectos técnicos e legais apresentados, respeitando, no entanto, as peculiaridades das Unidades Aéreas Públicas – UAP's do Estado de Santa Catarina, bem como dos demais entes da nossa Federação.

Respeitosamente,

Luís MAGNO Lima da Silva - Ten Cel QOPM
Diretor do CTA
Mat. 2.551.087

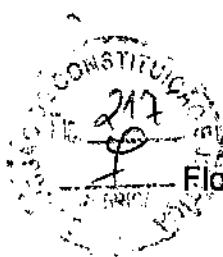
PROTOCOLO GAB / SSP LUIS MAGNO LIMA DA SILVA – TEN. CEL QOPM
RECEBIDO

Diretor do CTA

EM 03 / 10 / 19
16-1307



Ofício GPS/DL/ 1232 /2019



CTN = 247702/39

Florianópolis, 18 de setembro de 2019

AO CTA/SSP para análise
muito a manifestação,
Em 01/10/19.

Excelentíssimo Senhor

JEFFERSON MILER PORTELA E SILVA

Secretário de Estado da Segurança Pública

São Luís - MA

Jefferson Miller Portela e Silva
Sec. de Estado da Seg. Pública

Senhor Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0282.3/2019, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

Deputado LAÉRCIO SCHUSTER

Primeiro Secretário

PROTOCOLO GAB / SSP
RECEBIDO

10:27

EM 30/09/19

CENTRO TÁTICO AÉREO - CTA	
Recebido em:	02/10/19
Ao 15	hs 17 min
Responsável:	Cesar



EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO
E JUSTIÇA

REQUERIMENTO DE DILIGÊNCIA AO PROJETO DE LEI Nº 0282.3/2019

Nos termos regimentais dispostos no inciso VI do art. 130, fui designado relator do Projeto de Lei, proposto pelo Deputado Ivan Naatz, que dispõe sobre a permissão do exercício da função de piloto de aeronaves e helicópteros pelos praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina.

O autor justifica a proposição com base na restrição da permissão de pilotos de aeronaves aos oficiais das corporações citadas por regras administrativas, destaca a publicação de editais recentes com o objetivo de contratação de empresa para promover a formação prática no curso de piloto o que justificaria a economicidade da matéria, se aprovada, sendo que desde 2011 já foram gastos mais de 1,4 milhões, com formação de pilotos em instrução, horas de voo, treinamento de oficiais, além da contratação de pilotos civis, atentou ainda a condução de aeronave é uma função estritamente técnica e não hierárquica.

Nessa perspectiva, com relevância nos comandos e deveres dispostos pela proposta, amparado no art. 71, XIV, do Rialese, solicito, após ouvidos os membros deste Colegiado, que seja promovida **DILIGÊNCIA EXTERNA**, por intermédio da Secretaria de Estado da Casa Civil, à Secretaria de Segurança Pública de Santa Catarina/SSP, assim como à Agência Nacional de Aviação Civil/ANAC, Associação de Praças do Estado de Santa Catarina/APRASC e a Associação de Oficiais Militares de Santa Catarina/ACORS e a Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão pelo exemplo prático no caso em estudo.

Sala das Comissões,

Deputado Milton Hobus
Relator





Folha de Votação

A Comissão de Constituição e Justiça, nos termos dos arts. 146, 149 e 150 do Regimento Interno,

☒ aprovou ☒ unanimidade ☐ com emenda(s) ☐ aditiva(s) ☐ substitutiva global
☐ rejeitou ☐ maioria ☐ sem emenda(s) ☐ supressiva(s) ☐ modificativa(s)

o RELATÓRIO do(a) Senhor(a) Deputado(a) Milton Hobus referente ao
processo PL./0282:3/2019, constante da(s) folha(s) número(s) 199

OBS: recomendo de diligenciamto

ABSTENÇÃO	VOTO FAVORÁVEL	VOTO CONTRÁRIO
Dep. Romildo Titon	Dep. Romildo Titon	Dep. Romildo Titon
Dep. Coronel Mocellin	Dep. Coronel Mocellin	Dep. Coronel Mocellin
Dep. Fabiano da Luz	Dep. Fabiano da Luz	Dep. Fabiano da Luz
Dep. Ivan Naatz	Dep. Ivan Naatz	Dep. Ivan Naatz
Dep. João Amin	Dep. João Amin	Dep. João Amin
Dep. Luiz Fernando Vampiro	Dep. Luiz Fernando Vampiro	Dep. Luiz Fernando Vampiro
Dep. Maurício Eskudlark	Dep. Maurício Eskudlark	Dep. Maurício Eskudlark
Dep. Milton Hobus	Dep. Milton Hobus	Dep. Milton Hobus
Dep. Paulinha	Dep. Paulinha	Dep. Paulinha

Despacho: dê-se o prosseguimento regimental.

Sala da Comissão 14 de setembro de 2019

[Assinatura]
Dep. Romildo Titon



PROJETO DE LEI PL./0282.3/2019



PERMITE A FUNÇÃO DE PILOTO DE AERONAVES AVIÕES E HELICÓPTEROS SEREM EXERCIDAS POR PRAÇAS DA POLÍCIA MILITAR E DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR, NO ÂMBITO DO ESTADO DE SANTA CATARINA.

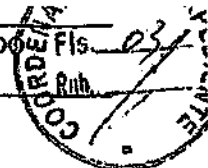
Art. 1º As funções de pilotos de aeronaves, aviões e helicópteros operados pela Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militar a serviço da Segurança Pública do Estado de Santa Catarina, poderão ser exercidas por Praças, desde que tenham as devidas habilitações exigidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões,

Deputado Ivan Naatz

Lido no expediente	073	Sessão de	10/08/19
As Comissões de:			
(5) Justiça			
(1) Segurança			
(1) Defesa			
(1) Meio Ambiente			
(1) Saúde			
(1) Trabalho			
(1) Educação			
(1) Cultura			
(1) Esportes			
(1) Turismo			
(1) Outros			
Secretário			



JUSTIFICATIVA

A presente proposição tem por escopo conferir aos praças das Corporações Militares do Estado Santa Catarina – CBMSC e PMSC, a permissão para exercerem a função de piloto de aeronaves, aviões e helicópteros, desde que estejam devidamente habilitados pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, bem como capacitados para desenvolverem a atividade, haja vista que atualmente apenas os oficiais são autorizados a atuarem como pilotos de aeronaves, aviões e helicópteros. Partindo desta premissa é necessário fazer as considerações que seguem:

Considerando que a Administração Pública de qualquer dos poderes, nos termos do artigo 37 da Constituição Federal, deve obedecer aos princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência;

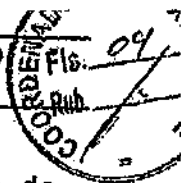
Considerando que o plano atual de Governo do Estado Santa Catarina tem como idéia central priorizar o enxugamento da máquina pública, entregar eficiência à população, cumprir com os princípios da economicidade, e adotar medidas mais oportunas, convenientes e eficientes, prevalecendo, por sua vez, a melhor gestão dos recursos públicos;

Considerando que nas Corporações Militares do Estado Santa Catarina, existem praças da Polícia Militar (PMSC) do Corpo de Bombeiros Militar (CBMSC) nas graduações que vão desde Soldados, Cabos, Sargentos até, Sub. Tenentes – já regularmente habilitados e qualificados pela Agência Reguladora de Aviação Civil (ANAC) – com horas de vôos registradas e comprovadas em ambas aeronaves (avião e helicóptero) ou seja, aptos a atuarem como pilotos de aeronaves que, ao contrário dos oficiais, custearam os cursos de habilitação e qualificação, com recursos próprios;

Considerando que, até o momento, os pilotos praças não estão permitidos de pilotarem as aeronaves das duas Corporações Militares, por questões de administração interna – meramente formais – por conta de quebra de hierarquia e disciplina aos oficiais.

Considerando que a PMSC recentemente publicou 2 (dois) editais do tipo pregão eletrônico – Pregão 0087/2019 – para contratação de empresas para promover a formação prática no curso de piloto privado de helicóptero, por meio de fornecimento de horas de vôo em aeronave de horas de asas rotativas e – Pregão 0088/2019 – para contratação de empresa para fornecimento de horas de vôo por instrumento (IFR) na condição sob capota, em aeronave monomotor de asa rotativa, requisito obrigatório para habilitação de piloto comercial de helicóptero para oficiais do batalhão de aviação da PMSC.

Considerando que a ANAC é o órgão Federal responsável por normatizar e supervisionar a atividade de aviação civil no Brasil, inclusive as operações especiais de aviação pública.



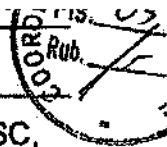
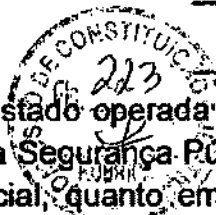
Considerando que não existem no escopo das legislações técnicas da aviação civil, nem mesmo nos estatutos nos regulamentos disciplinares da Instituição Militar, dispositivos legais para impedir a atividade técnica de primeiro piloto em comando e segundo piloto em comando na condução da aeronave. Os requisitos mencionados na legislação estão relacionados a critérios técnicos estabelecidos segundo a função a ser exercida, sendo que o primeiro requisito é SER AGENTE PÚBLICO.

Considerando que o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 90, Intitulado "Requisitos para operações especiais de aviação pública, não prevê critério de hierarquia ou antiguidade relacionada ao posto ou graduação, tão somente, trata de requisitos técnicos, considerados a partir da experiência na função, e, por conseguinte, não faz qualquer distinção entre oficiais ou praças da corporação de bombeiros ou polícia militar, nem de delegados ou agentes da polícia civil.

Considerando que desde o ano de 2011 até o final de 2018, já foram gastos mais de um milhão e quatrocentos mil reais com formação de pilotos em instrução, horas de voo, treinamento de oficiais, além da contratação de pilotos civis (informação que pode ser ratificada através do portal de transparência do Estado), isso, desconsiderando os valores da continuidade da formação dentro da instituição, o qual o custo operacional da aeronave (helicóptero), chega próximo dos quatro mil reais à hora de voo.

Considerando que as contratações de pilotos civis e escolas para formação de novos pilotos oficiais, objetivadas pela Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, não preservam o bem da coletividade como finalidade precípua, e consideram a manutenção da hierarquia como intenção principal. Ou seja, a postura adotada pelos comandos de ambas as instituições, fere, não apenas o princípio da supremacia do interesse público, como também o princípio da administração pública.

Considerando que outros Estados da Federação, segundo a Secretaria Nacional de Segurança Pública – SENASP, dentre as Organizações de Aviação de Segurança Pública – OASP do Brasil, mantêm praças voando em suas organizações, como primeiro piloto em comando, e piloto segundo em comando, a exemplo, o Estado do Rio de Janeiro, SAOA - Subsecretária Adjunta de Operações Aéreas e GAM da Polícia Militar do Rio de Janeiro, Maranhão CTA - Centro Tático Aéreo, Amapá GTA – Grupamento Tático Aéreo, o Estado do Rio Grande do Norte - Centro Integrado de Operações Aéreas, Recife GTA – Grupamento Tático Aéreo. E, recentemente o Estado de Goiás autorizou que Praças da Polícia Militar e Corpo de Bombeiros, podem exercer a função de pilotos de aeronave, conforme Portaria 28/2019 – SECAMI, tendo em vista o que consta no Processo nº 201900015000540, senão vejamos:



Considerando que a aviação do Estado operada pela PMSC e o CBMSC, que executam operações aéreas a serviço da Segurança Pública do Estado de Santa Catarina, tanto no âmbito de operação policial, quanto em resgate e atendimentos aeromédico, seguem as mesmas regras da aviação civil brasileira, reguladas pela ANAC; Diferentemente da Aviação Militar das Forças Armadas do Brasil, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica (Força Aérea), que são instituições nacionais, permanentes e regulares que têm como missão constitucional zelar pela defesa da Pátria, e seguem legislação própria.

Destaco que as corporações militares de Santa Catarina tentaram se equiparar as Forças Armadas, e, para tanto criam teses sem qualquer amparo legal.

Uma tentativa de tomar a aviação da Segurança Pública militar, e, então, se igualar as Forças Armadas, foi vetada recentemente na Lei Nº 13.675, de 11 de junho de 2018 que disciplina a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública.

"Art. 18

Parágrafo único. Salvo disposição em contrário, aplica-se, no que couber à aviação de segurança pública o mesmo regime jurídico da aviação militar."

Razões do veto

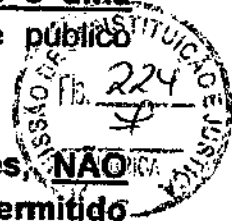
"O dispositivo abriga proposta com redação demasiadamente ampla, sem a definição de parâmetros que conformem o limite e o alcance da norma, ensejando grave insegurança jurídica. Ademais, o regime jurídico da aviação militar é específico para o desempenho da missão constitucional das Forças Armadas, revelando-se constitucionalmente inadequada sua utilização para atividades ordinárias de segurança pública. A Carta Magna atribui aos órgãos de segurança pública competências específicas e distintas daquelas imputadas às Forças Armadas, não cabendo a equiparação das missões"

Corroborando, o próprio Comando Geral do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, na criação da Portaria Nº 394-CBMSC-2015 de 05 de novembro de 2015, aprovou o regimento interno do Batalhão de Operações Aéreas, e, assim afirma em seu artigo 47:

"Quando a bordo da aeronave houver oficial de posto superior ao do Piloto em Comando, e Comandante de Operações (Copiloto), as decisões que não implicarem na segurança da aeronave, serão de sua competência, conforme regulamento de aviação civil e código aeronáutico brasileiro".



Tal afirmação coloca por terra todas as teses que proíbem os praças a pilotar aeronaves, uma vez que ratifica que a condução da aeronave é uma função inerentemente técnica e não hierárquica e basta, ser agente público habilitado e qualificado, para pilotar aeronaves públicas.



Deste modo, permitir que os praças pilotem as aeronaves, **SIGNIFICA** que haverá quebra de hierarquia, caso fosse, não seria permitido pilotos civis pilotarem as aeronaves em operações aéreas de segurança pública, como vem acontecendo dentro do Estado Catarinense.

Considerando que os valores investidos nas contratações de cursos de formação de pilotos representam um ônus exagerado aos cofres públicos, uma vez que, dada a sua complexidade, a formação completa do piloto necessita acontecer em uma escola civil homologada, envolvendo formações de piloto privado e comercial, e requer, ainda, a formação técnica específica relacionada às operações aéreas de Segurança Pública executadas pela PMSC / CBMSC / PCSC.

Ainda convém destacar que as corporações têm emitido convites a oficiais pilotos de outros Estados da Federação, a fim de adequar às escalas de voo. E com isso os oficiais pilotos de Estados vizinhos conseguem cumprir o programa de ascensão técnica (PAT), requisito exigido pela ANAC, e, após um curto prazo de efetiva atividade dentro de Estado Catarinense, retornam ao seu Estado de origem qualificados com verbas pagas pelo contribuinte catarinense.

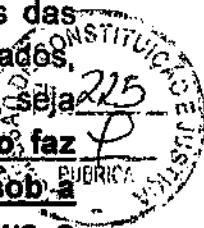
Em outras palavras oficiais pilotos de outros Estados da Federação estão sendo beneficiados pelo Estado de Santa Catarina, que permanece com o déficit de pilotos orgânicos!

A demanda pela expansão da atividade é crescente, não apenas pela comprovação objetiva de número de ocorrências, mas também pelo clamor popular quanto à paridade de atendimento em todas as regiões do Estado, em contraponto o CBMSC e a PMSC, por vezes se vê incapazes de atender as referidas demandas, seja por escassez de recursos financeiros, sejam pela falta de recursos humanos. Apesar de a atividade ser extremamente positiva para a sociedade catarinense, sobrecarregou as escalas de serviço de pilotos, em função do número insuficiente deles.

A corporação do Corpo de Bombeiros Militar do Estado atua em convênio com o Serviço Móvel de Urgência (SAMU) da Secretária de Estado da Saúde (SES) oferecendo apoio aéreo para operações de busca, resgate, salvamento, transporte aeromédico, transporte inter-hospitalar, além de empregar suas aeronaves em atividades paralelas como o transporte de equipes médicas para captação e transplantes de órgãos, portanto, não há como sustentar o argumento de quebra de hierarquia, uma vez que as tripulações dos Arcanjos são compostas por equipes mistas, desde servidores do SAMU, médicos, enfermeiros e até pilotos civis.



Por fim considerando, que o ato de pilotar uma aeronave, não difere da responsabilidade de se conduzir outros veículos de emergência, por exemplo: operar uma auto escada mecânica, conduzir um caminhão de incêndio, conduzir uma ambulância e até mesmo conduzir os carros oficiais dos comandantes gerais das corporações militares estaduais, assim, para conduzir qualquer dos veículos citados, é necessário habilitação, qualificação, respeitar os regulamentos da legislação, seja as normas de trânsito terrestre ou aéreo. Deste modo, definitivamente, não faz qualquer sentido a proibição aos praças de exercer a função de piloto, sob a alegação de quebra de hierarquia, haja vista que as únicas decisões que o piloto deve tomar durante a condução das aeronaves, aviões e helicópteros serem meramente técnicas, aeronaves, aviões e helicópteros. Se existisse a tal quebra de hierarquia, os praças de igual forma não teriam razão de conduzir qualquer veículo oficial, tendo ao seu lado um oficial, o que atualmente é naturalmente permitido.



Inclusive é preciso destacar que a ordem para o deslocamento de veículos de emergência aos atendimentos a ocorrências, inclusive a aeronaves Arcanjos do CBMSC/SAMU ou os Águias da PMSC, partem da central de operações do Corpo de Bombeiros, ou da central de operações da Polícia Militar, e na oportunidade da partida são conduzidas por praças, que após a triagem despacha os veículos de emergência de acordo com tipo de ocorrência, até mesmo, qualquer apoio que se faça necessário. Assim é praticamente impossível que um piloto que – naturalmente – deve estar atento a correta condução da aeronave, envolver-se no comando de qualquer operação ou decisão que não seja a condução da aeronave e segurança de voo, sendo que sua autoridade, que legislação refere-se, somente pode ser imposta quando se tratar de questões técnicas, relacionadas à segurança do voo.

Portanto permitir os praças a exercerem a função de piloto de aeronaves, é uma atitude voltada à gestão qualificada e isonômica, que traz mais economia aos cofres públicos, além de suprir a demanda de efetivo especializado, haja vista já existir um contingente de praças formados e qualificados, que se aproveitados poderiam minimizar, de forma significativa, o custo da aviação catarinense, não havendo mais necessidade do Estado contratar pilotos civis nem mesmo emitir convites a oficiais de outros Estado da Federação, como é feito atualmente.

Por estes motivos, observando os princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e da economicidade é que submeto aos Pares a presente proposição

Sala das Comissões,

Deputado Ivan Naatz



APRASC

Associação de Praças do Estado de Santa Catarina



Ao Expediente da Mesa
Em 22/10/19
Deputado Laércio Schuster
1º Secretário

Ofício nº 099/2019

Florianópolis, 11 de Outubro de 2019.

Ao Senhor

DEPUTADO LAÉRCIO SCHUSTER

Primeiro-Secretário

ALESC

Deputado Laércio Schuster
Assembleia Legislativa - Gab 105



ASSUNTO: Ofício GPS/DL/1230/2019

REFERÊNCIA: Ao Projeto de Lei Estadual nº 282.3/2019, que "Permite que a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina".

Em atenção, a fim de oferecer subsídios referente ao projeto de lei Estadual nº 282.3/2019 APRASC, subscritora do presente, representa os Praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiro Militar e, com este escopo, vem por meio deste, apresentar o seu posicionamento:

Considerando que a Administração Pública de qualquer dos poderes, deve necessariamente obedecer aos princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, nos termos do artigo 37 da Constituição da República;

Considerando que a presente situação econômica do estado de Santa Catarina, onde o plano de governo tem sido priorizar o enxugamento da máquina pública e entregar eficiência, condição esta que exige a adoção de soluções com vistas a minimizar os gastos dos cofres públicos, referenciadas, especialmente, no princípio da economicidade, devendo a administração vislumbrar a adoção da solução mais oportuna, conveniente e eficiente, prevalecendo a melhor gestão dos recursos públicos;

Lido no Expediente	
096ª Sessão de	27/10/19
Anexar a(o)	DL 282/19
Diligência	
Secretário	

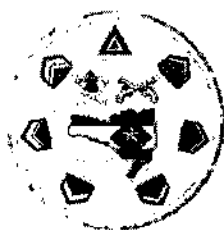
O princípio da economicidade, expressamente previsto no art. 70 da CF/88 e que representa, em síntese, a promoção de resultados esperados com o menor custo-benefício, união da qualidade, celeridade, menor custo na prestação do serviço e no trato com os bens e recursos públicos;

APRASC – ASSOCIAÇÃO DE PRAÇAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA

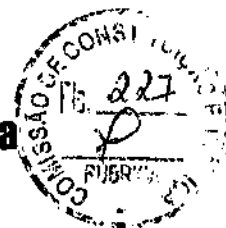
Rua Raul Machado, 139 – Centro - 88020-610 – Florianópolis – SC

(48)3223-2241 – (48) 3039-0609

aprasc@aprasc.org.br | Facebook: <https://www.facebook.com/aprasc/>



APRASC **Associação de Praças do Estado de Santa Catarina**



Considerando que o emprego de praças nas Operações Aéreas da Polícia Militar e no Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, além de atender a demanda de novos tripulantes na aviação de segurança pública, o aproveitando dos pilotos praças militares já pertencentes ao efetivo, estes já habilitados e qualificados para a condução dos meios aéreos, **irá gerar economia e contribuir com as prioridades de gestão do novo governo.**

Considerando que, em resposta ao **"Pedido de Informação nº 247.7/2019, proveniente da Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina, no qual o Deputado Ivan Naatz** solicitou informação acerca dos pilotos praças das corporações militares do Estado de Santa Catarina", onde os próprios Comandos da PMSC e CBMSC informaram que: **(...) muito embora o custo do Estado em aproveitá-los seria bem menor, ainda que em número de poucos formados.**

Considerando que Associação dos Praças entende que, pilotar uma aeronave a responsabilidade não difere da condução de outros veículos de emergência, como por exemplo: Operar um auto escada mecânica, conduzir um caminhão de incêndio, conduzir uma ambulância e, inclusive, os carros dos comandantes gerais das corporações. Pois qualquer dos veículos citados, é preciso estar habilitado e respeitar os regulamentos de cada legislação, seja de trânsito ou aeronáutica. Assim, definitivamente, não faz sentido a proibição dos praças de não poderem exercer a função de piloto, pois as únicas decisões que o piloto toma são meramente técnicas. **Conforme disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86) as decisões do comandante da aeronave que prevalece sobre as decisões de todos os demais tripulantes, relacionam-se estritamente na questão da segurança de voo.** Assim, podemos fazer uma analogia com a condução de outros veículos conduzidos por praças, onde há um oficial superior. **Se o motorista do comandante geral pode ser um praça, porque o praça não pode pilotar aeronave? Então o argumento da quebra de hierarquia só vale para as aeronaves?**

Considerando que o próprio Comando Geral do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, na criação da **Portaria Nº 394-CBMSC-2015 de 05 de novembro de 2015**, aprovou o regimento interno do Batalhão de Operações Aéreas, e assim afirma em seu artigo 47. **"Quando a bordo da aeronave houver oficial de posto superior ao do Piloto em Comando, e Comandante de Operações (Copiloto), as decisões que não implicarem na segurança da aeronave, serão de sua competência, conforme regulamento de aviação civil e código aeronáutico brasileiro"**. Essa afirmação coloca por terra todas as teses criadas para proibição de praças não serem autorizados a



APRASC
Associação de Praças do Estado de Santa Catarina



pilotar aeronaves, pois comprova que a condução da aeronave é uma função inerentemente técnica e não hierárquica.

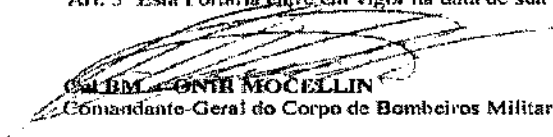
Art. 47. Quando a bordo da aeronave houver oficial de posto superior ao do Piloto em Comando, e Comandante de Operações, as decisões que não implicarem na segurança da aeronave, serão de sua competência, conforme regulamento de aviação civil e código aeronáutico brasileiro.

PORTARIA Nº 394-CBMSC-2015, de 05 de Novembro de 2015
O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, alicerçado no art. 5º da Lei Estadual nº 6.217, de 1983, combinado com os arts. 36 inc. II, IX e art. 41 inc. IX do Decreto Estadual 19.237, de 1983, bem como, no art. 53 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Estadual e no Decreto Estadual nº 2.966, de 2010, **RESOLVE:**

Art. 1º Aprovar o Regimento Interno do Batalhão de Operações Aéreas no âmbito do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, conforme ANEXO ÚNICO desta Portaria.

Art. 2º Publicar esta no Diário Oficial do Estado, bem como a íntegra do Regimento Interno, no Boletim do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina.

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


CELMO - ONIR MOCELLIN

Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros Militar

Considerando que respeitosamente, não há que se falar em quebra de Hierarquia, pois a proposição que justifica o projeto é de pilotar aeronaves, seguindo apenas critérios técnicos. No tocante a operações aéreas de forças públicas, tais como polícia militar, corpo de bombeiros militar e polícia civil do estado, **cabe a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC**, exigir e fiscalizar se os requisitos de certificação e operação previstos no **RBAC nº 90** estão sendo cumpridos, ou seja, diante das referidas competências legais. Dentre os requisitos a serem cumpridos não especifica critérios de categoria de Postos ou Graduações (Oficiais ou Praças) para exercerem a função de pilotos nas instituições. Para agência reguladora (ANAC) um dos requisitos a serem cumpridos, o qual consta no RBAC nº 90 (**Regulamento Brasileiro de Aviação Civil**) é ser agente público.

Considerando que de acordo com a Secretaria Nacional de Segurança Pública – SENASP, dentre as Organizações de Aviação de Segurança Pública – OASP do Brasil, outros Estados da Federação mantêm praças voando em suas organizações, como primeiro piloto em comando, e piloto segundo em comando. Diante da informação cita-se os Estados: **Rio de Janeiro, SAQA -**





APRASC
Associação de Praças do Estado de Santa Catarina



Subsecretária Adjunta de Operações Aéreas e GAM da Polícia Militar, Maranhão, CTA - Centro Tático Aéreo, Amapá GTA – Grupamento Tático Aéreo, Rio Grande do Norte - Centro Integrado de Operações Aéreas, Recife - Grupamento Tático Aéreo, e Estado do Goiás, que recentemente também autorizou que Praças da Polícia Militar e Corpo de Bombeiros, poderão exercer a função de pilotos de aeronave. Conforme Portaria 28/2019 –SECAMI, tendo em vista o que consta no Processo nº 201900015000540. “**Em Goiás, a medida para autorização teve como ponto base a economicidade**”.

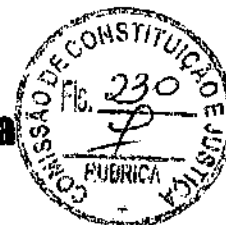
Considerando que a Polícia Civil do Estado, que também atua em operações aéreas no serviço Aeropolicial, também é uma instituição hierarquizada, onde o **Delegado faz analogia a um oficial, e o agente de polícia a um praça**, sendo que a muito tempo, temos agentes de polícia atuando na função de piloto de aeronaves juntamente com delegados e, atualmente, assim permanece fluindo sem problemas de quebra de hierarquia. Ressalta-se que tal autorização para que os agentes pudessem pilotar as aeronaves, foi uma iniciativa tomada pelo atual **Deputado Maurício Eskudlark**, quando ocupou o cargo de Delegado Geral de Polícia Civil do Estado.

Considerando que não há histórico de quebra de hierarquia nas operações aéreas do estado de Santa Catarina, até porque nunca foi experimentado a configuração de tripulação com praças exercendo a função de piloto. Razão pela qual apenas tal frágil argumentação não deve prosperar, pois é flagrante que a justificativa busca a tentativa da proteção de uma reserva de mercado aos oficiais. Pois como já exposto anteriormente, **outros estados da federação têm praças atuando na função de pilotos de aeronaves**.

Considerando que embora, repetidamente discorram pelos oficiais que permitir que os praças possam pilotar as aeronaves, possa haver quebra de hierarquia, é uma sustentação contraditória, pois se realmente houvesse a quebra de hierarquia, não seria permitido pilotos civis pilotarem as aeronaves das corporações militares em operações aéreas de segurança pública, como veremos à abaixo um **piloto civil na função de primeiro piloto em comando** (comandante de aeronave) **no avião Arcanjo, e um oficial superior na função de piloto segundo em comando** (copiloto).



APRASC
Associação de Praças do Estado de Santa Catarina



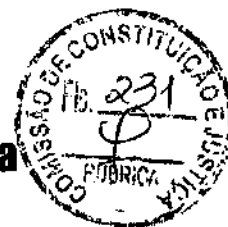
Considerando que as contratações de “pilotos civis” pela Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, não guardam o bem da coletividade como finalidade precípua, mas antes consideram a manutenção da hierarquia como intenção primeira, posto não admitirem que pilotos “praças” possam pilotar as aeronaves do estado. Sendo que essa postura adotada pelos comandos de ambas instituições, **fere o princípio da supremacia do interesse público, indo contra os princípios da administração pública.**

Considerando que temos hoje nas corporações militares estaduais, praças da PMSC e do CBMSC nas graduações que vai de **(Soldado, Cabo, Sargento e Sub. Tenente)** habilitados pela Agência Reguladora de Aviação Civil – Anac, qualificados para atuarem como pilotos de aeronaves e, que todos concluíram suas formações com suas próprias expensas e estão à disposição do estado. **Nessa ótica, autorizar os praças a exercerem a função de piloto de aeronaves, é uma atitude voltada a boa gestão, pois existe um contingente de praças formados e qualificados que podem diminuir significativamente o custo da aviação, bem como, não necessitaria contratar pilotos civis.**

Os praças possuem licenças e certificados, de acordo com o que prevê a legislação da aviação civil brasileira. Vale ressaltar a diferença entre licença e habilitação, devidamente esclarecida no **Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Nº 61**, que trata de licenças, habilitações e certificados para pilotos:



APRASC Associação de Praças do Estado de Santa Catarina

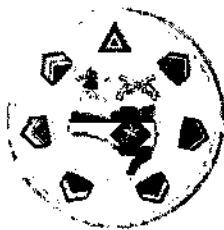


Licença: significa o documento emitido pela ANAC que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes a referida licença.

Habilitação: significa uma autorização associada a uma licença ou a um certificado, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação e as respectivas atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença ou certificado respectivos (RBAC 06, 2012)

Considerando que praças do CBMSC, já possuem experiências vividas nos serviços de operações aéreas de segurança pública e, que esses **já participaram das operações aéreas do IBAMA** na preservação contra o desmatamento da região Amazônica, exercendo a função de piloto segundo em comando, **representando a instituição do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, com referidos elogios pelo serviço prestado**, onde podem ser comprovados em ofícios e carta de recomendação, elevando o nome da instituição no âmbito federal. Registra-se ainda, que um dos praças permaneceu à disposição do Ministério do Meio Ambiente (IBAMA) pelo período de (2) dois anos. Informamos também que é de conhecimento desta Associação, que praças do CBMSC possuem experiências em operações aéreas a serviço da segurança pública do Estado de Santa Catarina, onde já atuaram na função de Tripulante Operacional nos helicópteros Arcanjos, bem como, **já foram avaliados como pilotos no Batalhão de Operações Aéreas do Corpo de Bombeiros Militar e, avaliados também na Polícia Civil SAER (Serviço Aeropolicial), onde foram aprovados nos testes de proficiência técnica por avaliadores Oficiais da corporação e pilotos Agentes de Polícia, credenciados pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC**. Ainda cabe ressaltar, que, recentemente, um praça do CBMSC estava à disposição da polícia civil atuando na função de piloto segundo em comando, onde permaneceu por mais de (2) dois anos. As informações aqui descritas estarão em anexo para comprovação.

Considerando que a prática amplamente difundida nos demais estados da federação e, incisivamente reprimida em nosso estado, de não se admitir praças pilotos nos quadros de tripulantes das corporações, **fere o Princípio da Isonomia, na medida em que se dispensasse tratamento desigual à mesma condição de qualificação profissional**, sendo para tal qualificação, deve-se



APRASC
Associação de Praças do Estado de Santa Catarina

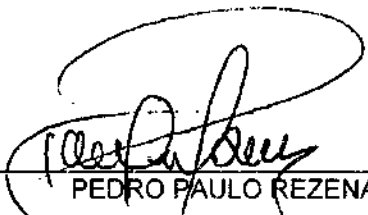


obedecer aos cumprimentos dos requisitos regidos pela lei federal da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), onde se enquadra a esses cumprimentos, toda a aviação, inclusive aviação de Estado da Segurança Pública estadual, em todo território nacional.

São essas as considerações que cabiam à Associação prestar e que contribuirão, certamente, para a formação de seu duto entendimento no sentido de que seja aprovado o projeto de lei que permite que os "praças" de ambas instituições, PMSC e CBMSC possam exercer a função de pilotos de aeronaves.

Documentos em Anexo:

- **Ofício ao Governador Solicitando disposição piloto praça CBMSC**
- Portarias disposição de praça piloto CBMSC / IBAMA
- Portarias disposição de praça piloto CBMSC / PCSC
- Cursos Homologados CBMSC Rogerio
- Treinamento Operacional Rogério / PCSC / SAER
- Avaliação Prática de Voo Rogerio PCSC / SAER
- Avaliação Prática de Voo Rogerio CBMSC Ten. Cel Kemper
- Referências CBMSC. IBAMA. SAERFRON
- Ficha de Avaliação de Pilotos avaliados no CBMSC / PCSC
- Certificado de Treinamento de piloto praça no CBMSC
- Carta referência IBAMA, Comando Geral CBMSC e Delegado Coordenador PCSC


PEDRO PAULO REZENA
Diretor Administrativo Financeiro



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Proteção Ambiental
Coordenação de Monitoramento e Operações Aéreas
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1276
www.ibama.gov.br



OF 02001.009418/2015-92 COAER/IBAMA

Brasília, 21 de agosto de 2015.

Ao Senhor Rogério Pereira
Rua João Mathias Heil, 134 Fazenda

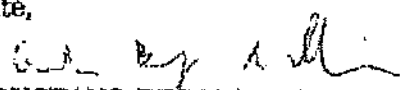
CEP.: 88302330

Assunto: Carta de Referência

Senhor,

1. Atesto para os devidos fins que Rogério Pereira, soldado BM do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, matrícula funcional 926396-9 atuou nas operações aéreas do Ibama, na função de segundo piloto em comando nas aeronaves BH06 Long Ranger e H350 Esquilo B2.
2. Ressaltamos que durante o período em que esteve a disposição deste Órgão referido militar atuou com extremo profissionalismo e elevada competência em nossas operações aéreas, somando esforços em prol da preservação ambiental, adquirindo experiência e vivência da tipicidade das operações, características fundamentais para o sucesso das ações atuais e futuras, sendo sua participação elogiada por todos os envolvidos.

Atenciosamente,


GUSTAVO BEDIAGA DE OLIVEIRA
Coordenador Substituto da COAER/IBAMA
Gustavo Bediaga de Oliveira
Analista Ambiental/IBAMA
Mat. 1715641



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
SCEN – Setor de Clubes Esportivos Norte Trecho 02, Ed. Sede – CEP: 70.818-900 – Brasília – DF
Tel.: (0XX) 61 3316 1001 – www.ibama.gov.br

Ofício nº 368 /12/GP-IBAMA

Brasília, 11 de maio de 2012.

Excelentíssimo Senhor
Raimundo Colombo
Governador do Estado de Santa Catarina
Florianópolis-SC

Assunto: Participação de Policial Militar nas operações aéreas do Ibama

Senhor Governador,

O Ministério do Meio Ambiente, por meio do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, desencadeia várias operações com a finalidade de minimizar o desmatamento e preservar a região amazônica. Essas ações são realizadas utilizando meios terrestres, fluviais e aéreos, sendo que as operações aéreas são realizadas mediante o emprego de pilotos e tripulantes com comprovada experiência técnica.

Estas operações têm sido levadas a efeito principalmente com o apoio de militares do Distrito Federal, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná, Maranhão e Santa Catarina, que participam desta força-tarefa, estabelecendo um regime de estreita cooperação entre os Estados de todo o Brasil, somando esforços às ações do Governo Federal.

Considerando a demanda existente na região norte e centro-oeste e as recentes operações desencadeadas pelo IBAMA, bem como a natureza operacional destas missões aéreas, principalmente o combate ao desmatamento ilegal, torna-se primordial a presença de distintos profissionais da aviação para a composição das equipes de trabalho. Entre os profissionais destaca-se o SD BM Rogério Pereira, que colabora de modo exemplar, desde maio de 2011, com nossas ações pela preservação ambiental, adquirindo experiência e vivência da tipicidade das operações, características fundamentais para o sucesso das ações atuais e futuras, sendo sua participação elogiada por todos os envolvidos.

Assim, solicitamos a V. Ex^a a disponibilização pelo período de um ano, do SD BM Mat. 926396-9 Rogério Pereira, para que o mesmo participe das operações aéreas do IBAMA exercendo a função de piloto em segundo comando de helicóptero, como parte da equipe de pilotos

Via Fedex

Terra

15.05.12

44



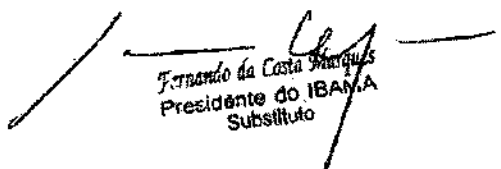
da Coordenação de Monitoramento e Operações Aéreas-COAer/IBAMA, sem prejuízo de seus direitos e remuneração mensal.

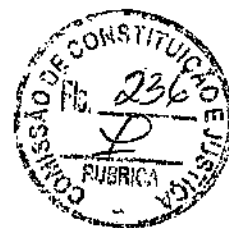
Ressaltamos que as despesas de passagens e diárias para custeio das viagens do Bombeiro Militar correrão por conta deste Órgão, sem nenhum ônus para o Estado de Santa Catarina.

Certos de contar com o valioso atendimento de V. Ex^a, cuja colaboração somará esforços às ações do Governo Federal, contribuindo em prol da preservação da Amazônia Legal. Convém destacar que a participação do SD BM Rogério Pereira, já está contemplada na cooperação existente entre o IBAMA e o Estado de Santa Catarina. (Anexo)

Renovando votos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,


Fernando da Costa Marques
Presidente do IBAMA
Substituto



PORTARIA Nº 290/CBMSC/2012, de 05 de setembro de 2012.
O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, RESOLVE,
COLOCAR A DISPOSIÇÃO DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, de acordo com § 5º do artigo 90 da Lei 6.218 de 10 de fevereiro de 1983, ROGÉRIO PEREIRA, matrícula 926396-9, Soldado Bombeiro Militar, por um período de 01 (um) ano, a contar de 11 de setembro de 2012.

MARCOS DE OLIVEIRA
Cel. BM Comandante-Geral do CBMSC



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e Telefone: 61) 3316-1001 até 1003
www.ibama.gov.br



OF 02001.009567/2013-90 GABIN/PRESI/IBAMA

Brasília, 15 de julho de 2013.

Ao Senhor
CÉSAR AUGUSTO GRUBBA
Secretário da Secretaria de Segurança Pública
Rua Artista Bittencourt, nº 30 - Centro
FLORIANOPOLIS - SANTA CATARINA
CEP.: 88.020-060

Assunto: **Disponibilidade de Bombeiro Militar para as operações aéreas do Ibama.**

Senhor Secretário,

Solicitamos a Vossa Excelência a renovação da disponibilidade do **SD BM Rogério Pereira - Matrícula 926396-9, conforme Portaria nº 290/CBMSC/2012** de 05/09/2012, pelo período de mais um ano, a partir de 12 de setembro de 2013, para que o mesmo continue cooperando com as operações aéreas do Ibama, **exercendo a função de segundo piloto em comando de helicóptero**, como parte da equipe de pilotos da Coordenação e Monitoramento das Operações Aéreas-COAER/IBAMA, sem prejuízo de seus direitos e remuneração mensal, ressaltando que despesas de passagens e diárias para custeio do Bombeiro Militar correrão por conta deste Órgão, sem nenhum ônus adicional para o Estado de Santa Catarina.

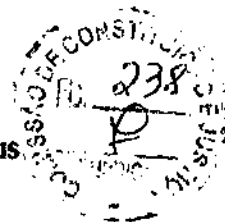
Certos de contar com o valioso atendimento de Vossa Excelência, agradecemos a colaboração, que somará esforços às ações do Governo Federal contribuindo em prol da preservação ambiental de nosso País, renovando votos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

VOLNEY ZANARDI JÚNIOR
Presidente do IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Proteção Ambiental
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e Telefone: (61) 3316-1268-1334
www.ibama.gov.br



OF 02001.001232/2014-12 DIPRO/IBAMA

Brasília, 11 de fevereiro de 2014.

A Sua Excelência o Senhor
CEL BM MARCOS DE OLIVEIRA
Comandante Geral do Corpo de Bombeiro Militar
Rua Almirante Lamego, 381 - Centro
FLORIANOPOLIS - SANTA CATARINA
CEP.: 88.015-600

Assunto: **Apresentação do SD BM Rogério Pereira**

Senhor Comandante Geral,

Na oportunidade em que agradecemos a valiosa colaboração dessa Corporação, apresentamos nesta data o SD BM Rogério Pereira- Mat.: 926369-9, colocado a disposição deste Instituto conforme Portaria nº 290/CBMSC/2012 e Ofício nº 2336.9/GAB/SSP de 06/09/2013 (renovação), tendo em vista solicitação do próprio militar para retorno ao Órgão de origem.

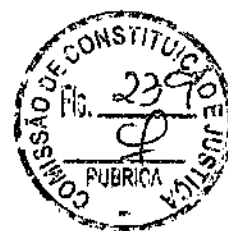
Ressaltamos que durante o período em que esteve a disposição deste Órgão, o referido militar atuou com extremo profissionalismo e elevada competência em nossas operações aéreas, característica dos profissionais do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina que participam de nossas ações, somando esforços em prol da preservação ambiental de nosso País.

Atenciosamente,

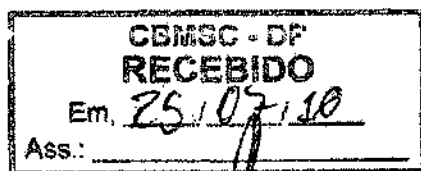

LUCIANO DE MENESES EVARISTO
Diretor da DIPRO/IBAMA

PORTARIA Nº 403/CBMSC/2016, de 25 de julho de 2016.

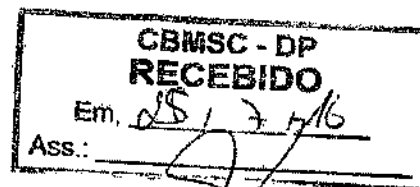
O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 53 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Estadual, do artigo 5º da Lei Estadual nº 6.217, de 10 de fevereiro de 1983; regulamentado pelo Decreto Estadual nº 19.237, de 14 de março de 1983, combinado com o § 5º do artigo 90 da Lei nº 6.218 de 10 de fevereiro de 1983 e nos termos da Portaria nº 2.399/GEREH/DIGA/GAB/SSP, de 17 de dezembro de 2010, resolve, **COLOCAR À DISPOSIÇÃO** da Polícia Civil, o **Sd BM matrícula 926396-9 ROGÉRIO PEREIRA**, com ônus para a origem e efeitos a contar do dia 1 de agosto de 2016 até 31 de julho de 2017.




Cel. BM LONIR MOCELLIN
Comandante-Geral do CBMSC



DAVI BARBI REMZETTI REGIS - Sd BM
Mtd 929327-2

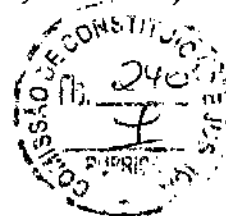


GUILHERME DALBOLDO
Mtd 930116-0

Cb Al Mtel 925293-2 PAULO JOSÉ LEÃO

Cel BM - JOÃO VALÉRIO BORGES

Comandante-Geral do CBMSC (Pub DOE Nr 20847 de 3 Set 18)



PORTARIA Nr 302/CBMSC/2017, de 16 de agosto de 2018.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 53 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Estadual, do artigo 5ª da Lei Estadual Nr 6.217, de 10 de fevereiro de 1983; regulamentado pelo Decreto Estadual Nr 19.237, de 14 de março de 1983, combinado com o § 5ª do artigo 90 da Lei Nr 6.218 de 10 de fevereiro de 1983 e nos termos da Portaria Nr 2.399/GEREH/DIGA/GAB/SSP, de 17 de dezembro de 2010, resolve, COLOCAR À DISPOSIÇÃO junto ao gabinete do Delegado Geral da Polícia Civil, o Cb BM matrícula 926396-9 ROGÉRIO PEREIRA, com ônus para a origem e efeitos a contar do dia 1ª de agosto de 2018 até 31 de julho de 2019.

Cel BM - JOÃO VALÉRIO BORGES

Comandante-Geral do CBMSC (Pub DOE Nr 20847 de 3 Set 18)

PORTARIA Nr 303/CBMSC/2018, de 2 de agosto de 2018.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA no uso da atribuição que lhe confere de acordo com o art. 5ª da Lei Estadual Nr 6.217, de 10 de fevereiro de 1983, combinado com o Decreto Estadual Nr 19.237, de 14 de março de 1983, concomitante com a Emenda Constitucional Nr 33 de junho de 2003, tendo como objetivo estruturar o Ciclo de Instrução de Manutenção em Segurança Contra Incêndio e Pânico, administrado pela Diretoria de Ensino, nomeando Oficiais BM como professores especialistas e tutores auxiliares do Plano de Instrução de Manutenção (PIM) previsto no PGE 2018, resolve:

Art. 1º Nomear os seguintes Oficiais BM para exercer funções junto Diretoria de Ensino como professores especialistas e tutores para o Treinamento de Professores Tutores – TPTIM e para o "Ciclo de Instrução de Manutenção em Segurança Contra Incêndio e Pânico – 2018/2", na modalidade EaD através do AVA Moodle CBMSC:

Parágrafo Único: Os referidos Oficiais BM exercerão suas funções como professores especialistas e tutores sob orientação do Administrador do PIM (Moodle CBMSC), nos termos da IG 40-02-BM, no período em que ocorrer a referida atividade de ensino.

- I. Ten Cel BM 923016-5 JAILSON OSNI GODINHO;
- II. Maj BM 927270-4 ISABEL GAMBA PIONER;
- III. Cap BM 929625-5 OSCAR WASHINGTON BARBOSA JUNIOR;
- IV. 1ª Ten BM 931897-6 WAGNER ALBERTO DE MORAES; e
- V. 2ª Ten BM 9333014-3 SUELLEN LAPA DUARTE.

Art. 2º Determinar que esta Portaria entre em vigor na data de sua publicação.

Cel BM – JOÃO VALÉRIO BORGES

Comandante-Geral do CBMSC (Pub DOE Nr 20847 de 3 Set 18)

VI – ESTADO-MAIOR-GERAL

PLANO GERAL DE ENSINO 2018

Do publicado em Separata ao BCBM Nr 15-2018 de 19 Abr 18.

APOSTILA

No presente ato,



Cel BM - ONIR MOCELLIN

Comandante-Geral do CBMSC (Pub DOE Nr 20.604, de 25 Ago 17)

PORTARIA Nr 314/CBMSC/2017, de 14 de agosto de 2017.

O COMANDANTE GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso de suas atribuições, e em conformidade com o que estabelece a legislação vigente, resolve:

Art. 1º DESIGNAR o Coronel BM Matrícula 918705-7 Aldo Baptista Neto, como responsável pelo Controle Interno do Corpo de Bombeiros Militar.

Art. 2º O servidor responderá pelo controle interno, conforme previsto no Decreto Nr 1.670 de 8 de agosto de 2013, das seguintes unidades gestoras (UG):

Código UG	Gestão	Nome da UG
160002	00001	CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
160085	16085	FUNDO DE MELHORIA DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR

Art. 3º Fica nomeado como substituto o Tenente Coronel BM Matrícula 920259-5 Ricardo José Steil.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor após sua publicação.

Art. 5º Fica revogada a Portaria Nr 166/CBMSC/2017, de 18 de Abril de 2017.

Florianópolis, 14 de Agosto de 2017.

Cel BM - ONIR MOCELLIN

Comandante-Geral do CBMSC (Pub DOE Nr 20.604, de 25 Ago 17)

PORTARIA Nr 315/CBMSC/2017, de 16 de agosto de 2017.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso das atribuições legais, com base no Art 15, item I (a pedido) da Lei Complementar Nr 380 de 3 de maio de 2007, combinado com o Art. 16 item I (a pedido) do Decreto Nr 333, de 31 de maio de 2007, resolve, DISPENSAR E EXCLUIR DO CADASTRO PARA ADMISSÃO, do Corpo Temporário de Inativos da Segurança Pública (CTISP-CBMSC), o 3ºSGT BM RR Mtel 908223-9 JOSÉ LUIZ MARTINS DE MELLO, a contar de 15 de agosto de 2017, por não ter mais interesse em permanecer no CTISP, contratado conforme designação feita na Portaria Nr 4/CBMSC/2016, publicada em Diário Oficial do Estado Nr 20.220 de 18 de janeiro de 2016.

DESIGNAR, para compor o Corpo Temporário de Inativos da Segurança Pública (CTISP-CBMSC), com base nos Art. 4º e 5º da Lei Complementar Nr 380 de 3 de maio de 2007, com alterações da Lei Complementar Nr 550 de 23 de novembro de 2011 e Lei Complementar Nr 614 de 20 de dezembro de 2013 e regulamentada pelo Decreto Nr 333 de 31 de maio de 2007, combinado com a Deliberação Nr 427/2015 do Grupo Gestor do Governo Estadual, o 3º Sgt BM RR Mtel 908223-9 JOSÉ LUIZ MARTINS DE MELLO, para atuar no SSP – Secretaria de Estado de Segurança Pública (Florianópolis), no período de 21 de agosto de 2017 à 4 de janeiro de 2020, em conformidade com as atividades previstas no §2º do Art. 1º da Lei Complementar Nr 380/2007.

Cel BM - ONIR MOCELLIN

Comandante-Geral do CBMSC (Pub DOE Nr 20.604, de 25 Ago 17)

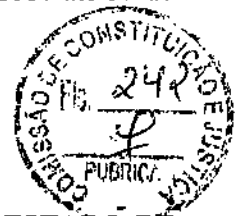
PORTARIA Nr 316/CBMSC/2017, de 30 de agosto de 2017.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 53 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Estadual, do artigo 5º da Lei Estadual Nr 6.217, de 10 de fevereiro de 1983; regulamentado pelo Decreto Estadual Nr 19.237, de 14 de março de 1983, combinado com o § 5º do artigo 90 da Lei Nr 6.218 de 10 de fevereiro de 1983 e nos termos da Portaria Nr 2.399/GEREH/DIGA/GAB/SSP, de 17 de dezembro de 2010, resolve, COLOCAR À

DISPOSIÇÃO junto ao gabinete do Delegado Geral da Polícia Civil, o Cb BM matrícula 926396-9 ROGÉRIO PEREIRA, com ônus para a origem e efeitos a contar do dia 1 de agosto de 2017 até 31 de julho de 2018.

Cel BM - ONIR MOCELLIN

Comandante-Geral do CBMSC (Pub DOE Nr 20.609, de 1º Set 17)



PORTARIA Nr 317/CBMSC/2017, de 17 de agosto de 2017.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso das atribuições legais, com base no inciso II do Art. 15 (ex officio) e no inciso III do parágrafo único do Art. 15 da Lei Complementar Nr 380 de 3 de maio de 2007; c/c com o inciso II do Art. 16 (ex officio) e o inciso III do parágrafo único do Decreto Nr 333 de 31 de maio de 2007, resolve, DISPENSAR E EXCLUIR DO CADASTRO PARA ADMISSÃO, do Corpo Temporário de Inativos da Segurança Pública (CTISP-CBMSC), o ST BM RR Mtel 906876-7 AIRTON VIEIRA, a contar de 21 de agosto de 2017, contratado conforme designação feita na Portaria nº 4/CBMSC/2016, publicada em Diário Oficial do Estado Nr 20.220 de 18 de janeiro de 2016.

DESIGNAR, para compor o Corpo Temporário de Inativos da Segurança Pública (CTISP-CBMSC), com base nos Art. 4º e 5º da Lei Complementar Nr 380 de 3 de maio de 2007, com alterações da Lei Complementar Nr 550 de 23 de novembro de 2011 e Lei Complementar Nr 614 de 20 de dezembro de 2013 e regulamentada pelo Decreto Nr 333 de 31 de maio de 2007, combinado com a Deliberação Nr 427/2015 do Grupo Gestor do Governo Estadual, o ST BM RR Mtel 906876-7 AIRTON VIEIRA, para atuar no 1º/3º BBM (Blumenau), no período de 21 de agosto de 2017 à 3 de janeiro de 2020, em conformidade com as atividades previstas no §2º do Art. 1º da Lei Complementar Nr 380/2007.

Cel BM - ONIR MOCELLIN

Comandante-Geral do CBMSC (Pub DOE Nr 20.604, de 25 Ago 17)

PORTARIA Nr 320/CBMSC/2017, de 18 de agosto de 2017.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso das atribuições legais resolve:

EXONERAR, da função de Comandante Interino da Companhia de Comanda e Serviços do 5º Batalhão de Bombeiro Militar (CCSv/5º BBM), com sede em Lages – SC, TADEU LUIZ ALONSO PELOZZI, 1º Ten BM matrícula 929628-0, com efeitos a contar de 14 de agosto de 2017.

NOMEAR, para exercer a função de Comandante da Companhia de Comanda e Serviços do 5º Batalhão de Bombeiro Militar (CCSv/5º BBM), com sede em Lages – SC, MATEUS MUNIZ CORRADINI, Cap BM matrícula 365077-4, com efeitos a contar de 14 de agosto de 2017.

EXONERAR, da função de Comandante interino da 3ª Companhia do 5º Batalhão de Bombeiro Militar (3º/5º BBM), com sede em Rio do Sul – SC, DAVI PEREIRA DE SOUZA, 1º Ten BM matrícula 927275-5, com efeitos a contar de 14 de agosto de 2017.

NOMEAR, para exercer a função de Comandante da 3ª Companhia do 5º Batalhão de Bombeiro Militar (3º/5º BBM), com sede em Rio do Sul – SC, PRISCILA CASAGRANDE, Cap BM matrícula 928359-5, com efeitos a contar de 14 de agosto de 2017.

EXONERAR da função de Comandante do 2º Pelotão da 1ª Companhia do Batalhão de Operações Aéreas (2º/1º/BOA), com sede em Florianópolis – SC, FÁBIO FRAGA, 1º Ten BM matrícula 931903-4, com efeitos a contar de 14 de agosto de 2017.

NOMEAR, para exercer a função de Comandante do 2º Pelotão da 1ª Companhia do Batalhão de Operações Aéreas (2º/1º/BOA), com sede em Florianópolis – SC, TÚLIO TARTARI ZANIN, Cap BM matrícula 927172-4, com efeitos a contar de 14 de agosto de 2017.

EXONERAR, da função de Comandante interino da Companhia de Comando e Serviços do 2º Batalhão de Bombeiro Militar (CCSv/2º BBM), com sede em Curitiba – SC, LUÍZA FREGAPANI SILVA, 2º Ten BM matrícula 933676-1, com efeitos a contar de 11 de agosto de 2017.

NOMEAR, para exercer a função de Comandante da Companhia de Comando e Serviços do 2º Batalhão de Bombeiro Militar (CCSv/2º BBM), com sede em Curitiba – SC, WILLIAN LEAL



SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
COMANDO-GERAL
GABINETE DO COMANDO

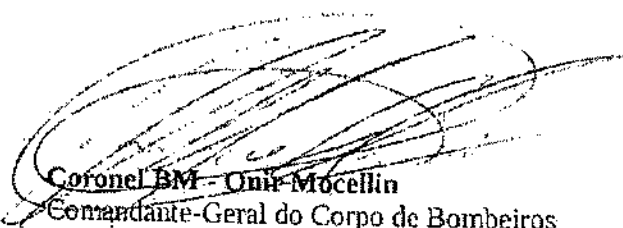


DECLARAÇÃO Nr 01-18-CmdoG/CBMSC

Declaro para os devidos fins, que o Cb BM Mtcl 926396-9 Rogério Pereira, está a disposição da Secretaria da Segurança Pública do Estado de Santa Catarina, na função de piloto de helicóptero na Base do SAERFRON-Chapecó-SC e durante o período que desenvolve suas atividades, não há nada que desabone a sua conduta.

O Bombeiro militar, atua com extremo profissionalismo, respeito e dedicação ao serviço, com vivências em situações típicas de voo de Segurança Pública, além de transportes e resgate aeromédico.

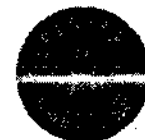
Florianópolis-SC, 23 de janeiro de 2018.


Coronel BM - Odir Mocellin

Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros
Militar de Santa Catarina



SERVIÇO AEROPOLICIAL DE FRONTEIRA - SAER FRON
Hangar da Polícia Civil - Aeroporto Serafim Enoss Bertaso
Chapécó/SC



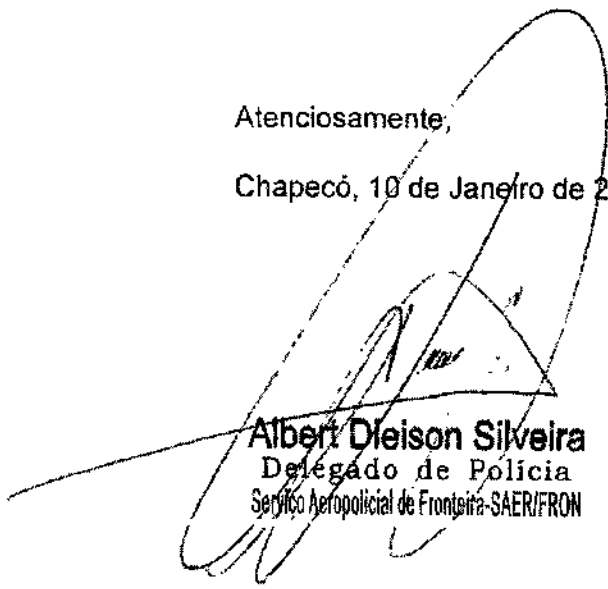
Declaração

Declaro para os devidos fins que o senhor ROGÉRIO PEREIRA, cabo BM do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, matrícula funcional 926396-9, atuou no SAER SUL em Criciúma e atualmente vem atuando no SAERFRON (Serviço Aeropolicial de Fronteira) da Polícia Civil de Santa Catarina, na função de Piloto, em aeronave AS-50 B2 desde 01/08/2016 até o momento, conforme portaria em anexo a qual comprova a sua disposição.

Desde do início de seu período à disposição, tem atuado com extremo profissionalismo, respeito e muita humildade em prol da Segurança Pública do Estado. Vivendo experiências e vivência em situações típicas de voo de Segurança Pública, além de transportes e resgate aeromédico.

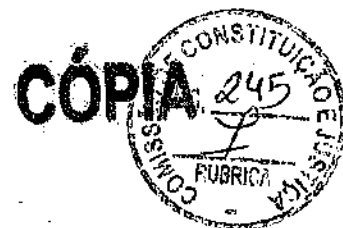
Atenciosamente,

Chapécó, 10 de Janeiro de 2018


Albert Gleison Silveira
Delegado de Polícia
Serviço Aeropolicial de Fronteira-SAER/FRON



SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
DIRETORIA DE PESSOAL



2

Ofício nº 216-DP

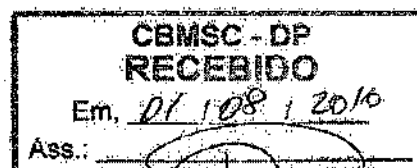
Florianópolis, 01 de agosto de 2016.

Excelentíssimo Senhor Delegado,

Com os meus respeitosos cumprimentos, em atenção à solicitação contida no Ofício nº 0499/GAB/DGPC/2016 de 13 de julho de 2016, apresento o Soldado BM Matrícula 926396-9 ROGÉRIO PEREIRA, para compor a tripulação nas operações aéreas do SAER, na função de piloto, pelo período de 01 (um) ano.

Respeitosamente,


ONIR MOCELLIN - Cel BM
Comandante Geral do CBMSC



Excelentíssimo Senhor
ARTUR NITZ
Delegado-Geral da Polícia Civil
Florianópolis – SC



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
DELEGACIA-GERAL DA POLÍCIA CIVIL



Ofício nº 0499/GAB/DGPC/2016

Florianópolis, 13 de julho de 2016

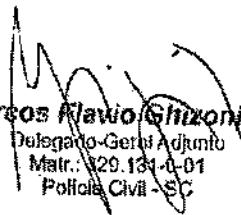
Excelentíssimo Senhor Secretário,

Tendo em vista a transferência do Serviço Aéreo da Polícia Civil – SAER, para criciúma, aliado a necessidade de contarmos com um novo Piloto para composição da equipe de trabalho, solicito as gentis providências de Vossa Excelência, no sentido de interceder junto ao Corpo de Bombeiros Militar, para que seja disponibilizado, pelo período de 01 (um) ano, o **Sd. PM Rogério Pereira, matrícula nº 026.396-9**, para participar das operações do SAER.

Renovo votos de elevada estima e distinta consideração.

Respeitosamente,

ARTUR NITZ
DELEGADO-GERAL DA POLÍCIA CIVIL


Marcos Flavio Grubba Jr.
Delegado-Geral Adjunto
Matr.: 120.134-0-01
Polícia Civil - SC

Excelentíssimo Senhor
CESAR AUGUSTO GRUBBA
Secretário de Estado da Segurança Pública
Nesta

cab (PCSC 81414/2016)



POLÍCIA CIVIL DO ESTADO DE SANTA CATARINA
DELEGACIA GERAL DA POLÍCIA CIVIL - DGPC
SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER



PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL - H350

ANEXO - 10

CERTIFICADO

Certificamos que **ROGÉRIO PEREIRA**, concluiu satisfatoriamente o **CURRÍCULO DE TREINAMENTO PERIÓDICO DE VOO**, na aeronave tipo **H350** no período de **07/01/2018** a **10/01/2018**, com carga horária total de **03:30** horas, o treinamento cumpriu com os requisitos estabelecidos no **RBAC 61** e com o previsto no **PROGRAMA TREINAMENTO OPERACIONAL** aprovado pela **ANAC (FOP111 nº 08/2015/CAVE/GOAG/SPO/ANAC, publicado em 19/05/2015)**.

CHAPECÓ/SC, 11 de JANEIRO de 2018.

HUMBERTO DAMÁSIO COSTA
Piloto Comandante do SAER

Página 122 de 123

Rua São Benedito, 50 Fundos, Bairro Serraria, Hangar da Polícia Civil
São José - SC CEP 88115-160 - Telefone : (48) 3665-5727



POLÍCIA CIVIL DO ESTADO DE SANTA CATARINA
DELEGACIA GERAL DA POLÍCIA CIVIL - DOPC
SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER

PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL - H350

Anexo 1

SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER - POLÍCIA CIVIL - SC

FICHA DE ACOMPANHAMENTO DE DESEMPENHO TEÓRICO - FADT

Carga horária: 23h30

PILOTO: ROGÉRIO PEREIRA	Cód. ANAC: 138.792
INSTRUTORES: ALBERT DIEISON SILVEIRA	Cód. ANAC: 180.984
DATA DE INÍCIO: 04/11/2017	DATA DE TÉRMINO: 08/11/2017

DEFINIÇÃO DE GRAU DE APRENDIZAGEM PARA O EXAME TEÓRICO			
APROVADO (8.0-10.0 / FREQUENCIA ≥75%)		REPROVADO (0.0-7.9) / FREQUENCIA ≤69%	
GRAU FINAL NO EXAME TEÓRICO		(x) APROVADO () REPROVADO	
MANOBRAS	FREQUENCIA (0% a 100%)	GRAU	COMENTÁRIOS DO INSTRUTOR
		0 a 10	
01- Condições especiais necessárias para o candidato a primeira qualificação para habilitação de tipo em um helicóptero com motor a reação/turbina, (ver AMC FCL 2.470 (b)).	100%	10	Bom aproveitamento da instrução! Demonstrou interesse e conhecimento.
02 - Apresentação da aeronave, estrutura, transmissão, rotores e equipamentos e seus funcionamentos	100%		
03 - Limitações	100%		
04 - Desempenho, preparação e controle de voo	100%		
05 - Peso e Balanceamento e calculo de CG	100%		
06 - Procedimentos de Emergencia	100%		
07 - VEMD	100%		
08 - Equipamentos opcionais	100%		
ASSINATURA / PILOTO	ASSINATURA / INSTRUTOR		Local e Data
<i>Rogério Pereira</i>	<i>Alberto Dieison Silveira</i> Delegado de Polícia Serviço Aeropolicial de Formação - SAER/SC		Chapeco, 08/11/2017

Página 113 de 123

Rua São Benedito, 50 Fundos, Bairro Serraria, Hangar da Polícia Civil
São José - SC CEP 88115-150 - Telefone : (48) 3685-5727

Scanned by CamScanner



POLÍCIA CIVIL DO ESTADO DE SANTA CATARINA
DELEGACIA GERAL DA POLÍCIA CIVIL - DGPC
SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER

PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL - H350

ANEXO - 11

CERTIFICADO

Certificamos que **ROGÉRIO PEREIRA**, concluiu satisfatoriamente o **CURRÍCULO DE TREINAMENTO PERIÓDICO DE SOLO**, na aeronave tipo **H350** no período de 04/11/2017 a 08/11/2017, com carga horária total de 23:30 horas, o treinamento cumpriu com os requisitos estabelecidos no RBAC 61 e com o previsto no PROGRAMA TREINAMENTO OPERACIONAL aprovado pela ANAC (FOP111 nº 08/2015/CAVE/GOAG/SPO/ANAC, publicado em 19/05/2015).

CHAPECO/SC, 08 de Novembro de 2017.


ALBERT DIEISON SILVEIRA
Delegado do SAER/FRON

Página 123 de 123

Rua São Benedito, 50 Fundos, Bairro Sarraria, Hangar da Polícia Civil
São José - SC CEP 88115-160 - Telefone: (48) 3655-5727

Scanned by CamScanner



POLÍCIA CIVIL DO ESTADO DE SANTA CATARINA
DELEGACIA GERAL DA POLÍCIA CIVIL - DGPC
SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER

PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL - H350



ANEXO 4
SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER - POLÍCIA CIVIL - SC
FICHA DE ACOMPANHAMENTO DE DESEMPENHO EM VOO - FADV
PROCEDIMENTOS NORMAIS E DE EMERGÊNCIAS
Carga horária mínima: 01h00

PILOTO: ROGÉRIO PEREIRA		Cód. ANAC: 139.792		Validade do CMA: 24/11/2018			
INSTRUTOR: HUMBERTO DAMASIO COSTA		Cód. ANAC: 131.628		Validade do CMA: 27/01/2018			
DATA: 07/01/2018	T. DE VOO 00:24	Matrícula da Aeronave: PR-MHV	POUSOS: 1	GRAU FINAL (1-5): 4			
DEFINIÇÃO DE GRAU DE APRENDIZAGEM ATINGIDO EM CADA MANOBRA							
1 Catastrófico/Intolerável	2 Perigoso	3 Satisfatório (Tolerável com reservas)	4 Bom	5 Excelente			
DEFINIÇÃO DE NÍVEL DE ATUAÇÃO DESEJÁVEL DO PILOTO ALUNO							
OP Observação e Participação	EO Execução Orientada	EA Execução Autônoma					
MANOBRAS	NÍVEL DE ATUAÇÃO DESEJADO:	GRAU ATINGIDO					COMENTÁRIOS DO INSTRUTOR
	EA	1	2	3	4	5	
03 - Limitações	E.A				X		ATINGIU O ESPERADO

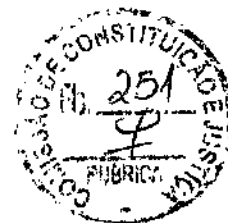
RECOMENDAÇÕES DO INSTRUTOR			
☐ REPETIR MANOBRA	☐ PREPARO TEÓRICO	☐ HORA DE NACELE	☐ VOO MENTAL
OUTRAS:			
ASSINATURA / PILOTO	ASSINATURA / INSTRUTOR	Local e Data	
<i>Rogério Pereira</i>	<i>H. Damasio Costa</i>	CHAPECO, 07/01/2018	

Página 116 de 123

Rua São Benedito, 50 Fundos, Bairro Serraria, Hangar da Polícia Civil
São José - SC CEP 88115-160 - Telefone : (48) 3665-5727



POLÍCIA CIVIL DO ESTADO DE SANTA CATARINA
DELEGACIA GERAL DA POLÍCIA CIVIL - DGPC
SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER



PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL - H350

ANEXO 4

SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER - POLÍCIA CIVIL - SC
FICHA DE ACOMPANHAMENTO DE DESEMPENHO EM VOO - FADV
PROCEDIMENTOS NORMAIS E DE EMERGENCIAS

Carga horária mínima: 01h00							
PILOTO: RODÉRIO PEREIRA		Cód. ANAC: 139.792		Validade do CMA: 24/11/2016			
INSTRUTOR: HUMBERTO DAMASIO COSTA		Cód. ANAC: 131.826		Validade do CMA: 27/01/2018			
DATA: 07/01/2018	T. DE VOO 00:36	Matrícula da Aeronave: PR-HHV	POUSOS: 1	GRAU FINAL (1-5): 4			
DEFINIÇÃO DE GRAU DE APRENDIZAGEM ATINGIDO EM CADA MANOBRA							
1 Catastrófico/Intolerável	2 Perigoso	3 Satisfatório (Tolerável com ressalvas)	4 Bom	5 Excelente			
DEFINIÇÃO DE NÍVEL DE ATUAÇÃO DESEJÁVEL DO PILOTO ALUNO							
OP Observação e Participação	EO Execução Orientada	EA Execução Autônoma					
MANOBRAS	NÍVEL DE ATUAÇÃO DESEJADO:	GRAU ATINGIDO					COMENTÁRIOS DO INSTRUTOR
	EA	1	2	3	4	5	
CC - Limitações	EA				X		ATINGIU O ESPERADO

RECOMENDAÇÕES DO INSTRUTOR			
☐ REPETIR MANOBRA	☐ PREPARO TEÓRICO	☐ HORA DE NACELE	☐ VOO MENTAL
OUTRAS:			
ASSINATURA / PILOTO	ASSINATURA / INSTRUTOR	Local e Data	
<i>Rodério Pereira</i>	<i>H. Damasio Costa</i>	CHAPECO, 07/01/2018	

Página 116 de 123

Rua São Benedito, 50 Fundos, Bairro Serraria, Hangar da Polícia Civil
São José - SC CEP 89115-160 - Telefone : (48) 3665-5727



POLÍCIA CIVIL DE SANTA CATARINA
DELEGACIA GERAL DA POLÍCIA CIVIL - DGP/C
SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER



PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL - H350

ANEXO -5

SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER - POLÍCIA CIVIL - SC
FICHA DE ACOMPANHAMENTO DE DESEMPENHO EM VOO - FADV
PROCEDIMENTOS NORMAIS E DE EMERGÊNCIAS

Carga horária mínima: 00:20

PILOTO FERNÃO PEREIRA	Cód. ANAC: 139.792	Validade do CMA: 24/11/2018
INSTRUTOR GILBERTO DAMASIO COSTA	Cód. ANAC: 131.828	Validade do CMA: 27/01/2018
DATA: 09/01/2018	T. DE VOO 01.18	Matrícula da Aeronave: PR-HHV
POUSOS: 4		GRAU FINAL (1-5): 4

DEFINIÇÃO DE GRAU DE APRENDIZAGEM ATINGIDO EM CADA MANOBRA

1 Catastrófico/intolerável	2 Perigoso	3 Satisfatório (Tolerável com ressalvas)	4 Bom	5 Exceiente			
DEFINIÇÃO DE NÍVEL DE ATUAÇÃO DESEJÁVEL DO PILOTO ALUNO							
OP Observação e Participação	EO Execução Orientada	EA Execução Autônoma					
MANOBRAS	NÍVEL DE ATUAÇÃO DESEJADO	GRAU ATINGIDO					COMENTÁRIOS DO INSTRUTOR
	EA	1	2	3	4	5	
04 - Desempenho, preparação e controle de voo	E.A				X		ATINGIU O ESPERADO

RECOMENDAÇÕES DO INSTRUTOR

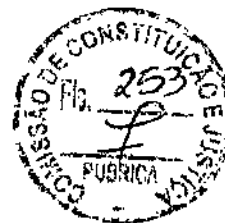
☒ RE-DETER. MANOBRA	☐ PREPARO TEÓRICO	☐ HORA DE NACELE	☐ VOO MENTAL
ASSINATURA / PILOTO	ASSINATURA / INSTRUTOR	Local e Data	
<i>Fernão Pereira</i>	<i>H. H. O.</i>	CHAPECO, 09/01/2018	

Página 117 de 123

Rua São Benedito, 50 Fundos, Bairro Serraria, Hangar da Polícia Civil
São José - SC CEP 88115-160 - Telefone : (48) 3665-5727



POLÍCIA CIVIL DO ESTADO DE SANTA CATARINA
DELEGACIA GERAL DA POLÍCIA CIVIL - DGPC
SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER



PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL - H350

ANEXO-7

SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER - POLÍCIA CIVIL - SC
FICHA DE ACOMPANHAMENTO DE DESEMPENHO EM VOO - FADV

PROCEDIMENTOS NORMAIS E DE EMERGENCIAS							
Carga horária mínima: 01h00							
PILOTO: ROGERIO PEREIRA		Cód. ANAC: 139.792		Validade do CMA: 24/11/2018			
INSTRUTOR: HUMBERTO DAMASIO COSTA		Cód. ANAC: 131.628		Validade do CMA: 27/01/2018			
DATA: 10/01/2018	T. DE VOO 00:36	Matrícula da Aeronave: PR-HHV	POUSOS: 4	GRAU FINAL (1-5): 4			
DEFINIÇÃO DE GRAU DE APRENDIZAGEM ATINGIDO EM CADA MANOBRA							
1 Catastrófico/Iniciável	2 Perigoso	3 Satisfatório (Tolerável com ressalvas)	4 Bom	5 Excelente			
DEFINIÇÃO DE NÍVEL DE ATUAÇÃO DESEJÁVEL DO PILOTO ALUNO							
OP Observação e Participação	EO Execução Orientada	EA Execução Autônoma					
MANOBRAS	NÍVEL DE ATUAÇÃO DESEJADO:	GRAU ATINGIDO					COMENTÁRIOS DO INSTRUTOR
	EA	1	2	3	4	5	
06 - Procedimentos de Emergência	EA				X		ATINGIU O ESPERADO

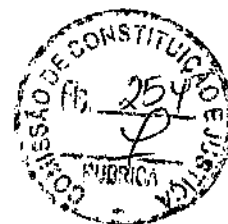
RECOMENDAÇÕES DO INSTRUTOR			
☐ REPETIR MANOBRA	☐ PREPARO TEÓRICO	☐ HORA DE NACELE	☐ VOO MENTAL
OUTRAS:			
ASSINATURA / PILOTO	ASSINATURA / INSTRUTOR	Local e Data	
<i>Rogério Pereira</i>	<i>H. Damasio Costa</i>	CHAPECO, 10/01/2018	

Página 120 de 123

Rua São Benedito, 50 Fundos, Bairro Serraria, Hangar da Polícia Civil
São José - SC CEP 88115-160 - Telefone : (48) 3665-5727



POLÍCIA CIVIL DO ESTADO DE SANTA CATARINA
DELEGACIA GERAL DA POLÍCIA CIVIL - DGPC
SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER



PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL - H350

ANEXO 7

SERVIÇO AEROPOLICIAL - SAER - POLÍCIA CIVIL - SC
FICHA DE ACOMPANHAMENTO DE DESEMPENHO EM VOO - FADV

PROCEDIMENTOS NORMAIS E DE EMERGENCIAS

Carga horária mínima: 01h00

PILOTO: ROGERIO PEREIRA		Cód. ANAC: 139.792		Validade do CMA: 24/11/2018			
INSTRUTOR: HUMBERTO DAMASIO COSTA		Cód. ANAC: 131.828		Validade do CMA: 27/01/2018			
DATA: 10/01/2018	T. DE VOO 00:36	Matrícula da Aeronave: PR-HHV	POUSOS: 4	GRAU FINAL (1-5): 4			
DEFINIÇÃO DE GRAU DE APRENDIZAGEM ATINGIDO EM CADA MANOBRA							
1 Catastrófico/Intolerável	2 Perigoso	3 Satisfatório (Tolerável com ressalvas)	4 Bom	5 Excelente			
DEFINIÇÃO DE NÍVEL DE ATUAÇÃO DESEJÁVEL DO PILOTO ALUNO							
OP Observação e Participação	EO Execução Orientada	EA Execução Autônoma					
MANOBRAS	NÍVEL DE ATUAÇÃO DESEJADO:	GRAU ATINGIDO					COMENTÁRIOS DO INSTRUTOR
	EA	1	2	3	4	5	
06 - Procedimentos de Emergência	EA				X		ATINGIU O ESPERADO

RECOMENDAÇÕES DO INSTRUTOR

☐ REPETIR MANOBRA	☐ PREPARO TEÓRICO	☐ HORA DE NACELE	☐ VOO MENTAL
OUTRAS:			
ASSINATURA / PILOTO	ASSINATURA / INSTRUTOR	Local e Data	
<i>Rogério Pereira</i>	<i>H. D. Costa</i>	CHAPECO, 10/01/2018	

Página 120 de 123

Rua São Benedito, 50 Fundos, Bairro Serraria, Hanger da Polícia Civil
São José - SC CEP 88115-160 - Telefone: (48) 3665-5727

FAP 04.6
HABILITAÇÃO DE CLASSE - HMNT



Dados do candidato			
Nome:	ROGÉRIO PEREIRA	Validade do CMA:	24/11/2018

Dados do voo			
De:	2277	Para:	2277
Sobrevoos ou TGL:	SBC/M		
Hora de início:	18:40	Hora de término:	19:30

Dados da aeronave/FSTD			
Matrícula / ID# FSTD:	PR 14LL	Modelo:	AS 350 B2 (H350)
Proprietário ou Operador:	FUNDO DE MEMÓRIA DA POLÍCIA CIVIL		

S Satisfatório

I Insatisfatório

N Não realizado

Nº ref.	Cód. do elemento	Elemento de competência	Resultado
Exame oral			
Conhecimentos gerais			
1.	-	Instrumentos e equipamentos requeridos para a realização do voo	S
2.	-	Documentos requeridos para a realização do voo	S
3.	-	Conhecimentos técnicos da aeronave	S
4.	-	Procedimentos normais, anormais e de emergência da aeronave	S
5.	-	Cálculo de peso e balanceamento da aeronave	S
6.	-	Cálculos de desempenho de pouso e decolagem da aeronave	S
7.	-	Boletins ou notificações de segurança referentes à operação da aeronave, emitidos pelo fabricante, pela autoridade aeronáutica do país de origem ou pela ANAC	S
8.	-	Leitura e interpretação de mensagens e cartas meteorológicas	S
9.	-	Leitura e interpretação de publicações aeronáuticas (ROTAER, AIP, NOTAM, etc.)	S
10.	-	Planejamento de voo	S
Exame de voo			
Procedimentos gerais			
11.	C1.1	Comunicação operacional utilizando um rádio aeronáutico	S
12.	C3.1	Operar o equipamento de rádio	S
13.	C3.2	Gerenciar panes do equipamento de rádio	S
14.	C3.3	Operar o transponder	S
15.	C4.2	Gerenciar o sistema de combustível	S
16.	C4.3	Reabastecer a aeronave	S

17.	CS.1	Gerenciar passageiros	N
18.	CS.2	Gerenciar carga e/ou bagagem	N
19.	NTS1.1	Manter uma vigilância efetiva	S
20.	NTS1.2	Manter consciência situacional	S
21.	NTS1.3	Avaliar situações e tomar decisões	S
22.	NTS1.4	Definir prioridades e gerenciar tarefas	S
23.	NTS1.5	Manter comunicações e relações interpessoais efetivas	S
24.	NTS2.1	Reconhecer e gerenciar ameaças	S
25.	NTS2.2	Reconhecer e gerenciar erros	S
26.	H5.6	Cumprir as regras de tráfego aéreo	S
Manobras normais			
27.	C2.1	Realizar procedimentos pré-voo	S
28.	C2.2	Realizar inspeção pré-voo	S
29.	H1.1	Acionar o helicóptero	S
30.	H2.1	Decolar a aeronave e estabelecer voo pairado	S
31.	H2.2	Executar giros em torno do mastro	S
32.	H2.3	Deslocar a aeronave em todas as direções a partir do voo pairado (quadrados)	S
33.	H3.1	Taxiar o helicóptero	S
34.	H4.1	Realizar os cheques pré-decolagem	S
35.	H4.2	Realizar uma decolagem normal	S
36.	H4.3	Realizar uma aproximação normal para pouso	S
37.	H4.4	Realizar uma Decolagem Direta	S
38.	H4.5	Realizar uma aproximação e Pouso Direto	S
39.	H4.6	Realizar uma aproximação perdida	S

40.	H5.2	Manter o voo reto e nivelado	5
41.	H5.3	Realizar voo em descida	5
42.	H5.4	Realizar curvas	5
43.	H5.5	Realizar circuitos de tráfego	5
44.	H5.7	Pousar e decolar de terreno inclinado	5
45.	H6.1	Aproximação de grande ângulo	5
46.	H6.2	Decolagem de máxima performance	5
Manobras de emergência			
47.	H7.1	Realizar um pouso forçado a partir de um voo nivelado	5
48.	H7.2	Realizar autorotação(ões) () Direta () 90° () 180° () 360	5
49.	H.7.3	Parada rápida / Rejeição de decolagem	5

50.	H7.5	Gerenciar perda completa da tração do rotor de cauda	100
51.	H7.6	Gerenciar travamento ou perda de eficiência dos pedais	100
52.	H7.7	Gerenciar falhas de sistemas	100
53.	H7.8	Realizar aproximação e pouso corrido	5
54.	H4.7	Realizar pouso final e corte do motor	5
55.	C2.3	Realizar procedimentos pós-voo	5
Outras (opcionais a critério do examinador)			
56.	OUT	—	2
57.	OUT	—	2
58.	OUT	—	2

COMENTÁRIOS

O PILOTO DURANTE O BRIEFING DEMONSTRAR
COMPORTAMENTO SATISFATÓRIO DO MANUSEIO DA AERONAVE E
DE MANOBRA PARA A EXECUÇÃO DO MANOEUVRE
EXERCÍCIO O ADO COM BOM JULGAMENTO E
DENTRO DOS LIMITES EXISTENTES.

DO COMPORTAMENTO E APROPRIAMENTO DO ADO
PARA O RECORDE !!

Ordem de Serviço (somente para examinadores escalados pela ANAC):	
---	--

Conceito final:	☒ APROVADO () REPROVADO	Data:	02/02/2018
Nome do examinador:	DARLAN EMERSON REIZ		
Assinatura do examinador:		Cód. ANAC:	131 822
Assinatura do candidato:		Cód. ANAC:	139 792



SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
COMANDO-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS
GABINETE DO COMANDO-GERAL



ATESTADO Nr 01-15-AjG

Atesto para os devidos fins que ROGÉRIO PEREIRA, Soldado BM do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, matrícula funcional 926396-9, possui os seguintes registros no sistema de recursos humanos da Corporação, consultados nesta data:

CPF: 953.031.629-15;

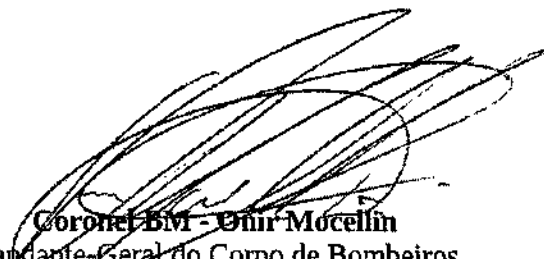
Tempo de serviço: 11 anos, 2 meses e 20 dias;

Comportamento: ótimo;

Cursos realizados (dentro e fora da Corporação): Curso salva-vidas militar; Curso de adaptação PM/BM para Cb/Sd; Curso Formação Soldados; Curso de regate veicular; Curso de atendimento pré-hospitalar; Curso de tripulante operacional; Curso de piloto comercial de helicóptero; Curso de aeronave Robinson R-22; Curso da aeronave Bell Jet Ranger BH06; Curso teórico para piloto de helicóptero; Curso da aeronave H350 Esquilo; Curso de instrutor de voo de helicóptero; Curso de qualificação de tipo em solo; Piloto comercial de avião e voo por instrumentos; Curso de CRM CREW e Corporate p/ o IBAMA.

Funções realizadas: socorrista; combatente; coordenador de praia; tripulante operacional.

Florianópolis, 17 de agosto de 2015.


Coronel BM - Odir Mocellin
Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros
Militar de Santa Catarina

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL

FICHA DE AVALIAÇÃO DE PILOTO

FAP 03 - LICENÇA DE PPH/PCH/PLA-H E/OU HABILITAÇÃO DE TIPO E/OU IFRH



CONCESSÃO DE LICENÇA (X) N/A () PPH () PCH () PLH	HABILITAÇÃO TIPO () N/A () Inicial (X) Revalidação	DADOS DO VOO: De: <u>SDFL</u> Para: <u>SDFL</u>
EXAME EM ROTA (RBAC 135) () N/A	HABILITAÇÃO IFRH (X) N/A () Inicial () Revalidação	Sobrevoo(s): Tempo de voo: <u>01</u> horas <u>50</u> minutos Nº de Pousos: <u>18</u>
Modelo Anv ou ID#SIM: <u>H-360</u> Prefixo: <u>PT-HND</u> Proprietário/Operador: <u>CORPO DE BOMBEIROS</u>		
CMTE () COP Nome do examinando: <u>ROGÉRIO PEREIRA</u>		
Código ANAC: <u>139742</u> Validade do CMA: <u>31/08/16</u> Classe do CMA: (X) 1º () 2º		

Conceitos: (SA) Satisfatório (IN) Insatisfatório Marcações: (NA) Não Aplicável (NO) Não Observado
(SIM) Somente em simulador (*) Procedimento deve ser apenas simulado em aeronave
(MLTE) Procedimento somente em helicóptero multimotor

I- EXAME ORAL (CONHECIMENTOS TEÓRICOS)

- | | |
|--|---|
| ☒ Limitações do helicóptero (RFM) | ☒ Conhecimentos gerais e equipamentos |
| ☒ Itens de memória e Checklist (QBH) | ☒ Sistemas |

II- CONHECIMENTOS OPERACIONAIS E EXAME PRÁTICO

- | | |
|---|--|
| ☒ Documentos do helicóptero | ☒ Desempenho, peso e balanceamento |
| ☒ Material de navegação (VFR/IFR/Data Base) | ☒ Regras de tráfego aéreo |
| ☒ Análise meteorológica | ☒ Procedimentos operacionais SOP / MGO / MEL |
| ☒ Combustível / planejamento | ☒ Operação (urbana / off shore / selva) |

A- PRE-VOO

- | | |
|--|--|
| ☒ Abastecimento (verificação/acompanhamento) | ☒ Autorização ATC e Briefing de subida |
| ☒ Inspeção externa | ☒ Velocidades CG e FMS/CDU |
| ☒ Preparação da cabine, Scan flow | ☒ Briefing de partida |

B- PARTIDA / TAXI E MANOBRAS DE SOLO

- | | |
|---|--|
| ☒ Partida dos motores (bateria / fonte externa) | ☒ Voo pairado / giros / quadrado |
| ☒ Falhas na partida (SIM) | ☒ Auto-rotação no pairado (SIM) |
| ☒ Táxi (aéreo / solo) | ☒ Cheques antes da decolagem |

C- DECOLAGEM / POUSO E ARREMETIDA

- | | |
|---|--|
| ☒ Decolagem vertical normal / vento cruzado | ☒ Aproximação para pouso direto |
| ☒ Pouso normal / vento cruzado | ☒ Decolagem corrida / de máximo desempenho |
| ☒ Decolagem vertical de máxima performance | ☒ Aproximação de pequeno ângulo |
| ☒ Aproximação de grande ângulo | ☒ Pouso corrido |
| ☒ Decolagem vertical direta | ☒ Arremetida |

D- MANOBRAS

- | | |
|---|---|
| ☒ Curvas de pequena e média inclinação | ☒ Descida de emergência (*) |
| ☒ Auto-rotação na reta / 90° / 180° (*) | ☒ Pouso em terreno inclinado |
| ☒ Pairado fora do efeito solo | ☒ Operação em área restrita (*) |
| ☒ Recuperação de VORTEX RING (SIM) | ☒ Recuperação de altitude anormal (SIM) |

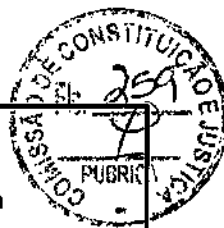
E- PROCEDIMENTOS NORMAIS/ ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA

- | | |
|---|---|
| ☒ Operação CAT A | ☒ Arremetida com falha de motor (*) |
| ☒ Operação CAT B | ☒ Falha de motor (após o LDP) (*) (MLTE) |
| ☒ Falha de motor (antes da V1/TDP) (*) (MLTE) | ☒ Pouso com falha de motor na pista e evacuação (SIM) |
| ☒ Rejeição de decolagem (*) | ☒ Falha no sistema do rotor de cauda (*) |
| ☒ Falha de motor (após a V1/TDP) (*) (MLTE) | ☒ Falha MGB (SIM) |
| ☒ Fogo no motor (*) (MLTE) | ☒ Pouso n'água com evacuação de emergência (SIM) |
| ☒ Falha de motor (antes do LDP) (*) (MLTE) | ☒ Incapacitação de tripulante (*) |

F- POUSO E TAXI

- | | |
|---|--|
| ☒ Procedimentos após pouso e taxi | ☒ Corte dos motores |
| ☒ Estacionamento da aeronave | ☒ Procedimentos pós-taxi |

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL



G - OPERAÇÃO DOS SISTEMAS

- ☒ Motor e APU
☒ Elétrico
☒ Hidráulico / Controles de voo / Trem
☒ Combustível

- ☒ Proteção contra a chuva e gelo
☒ Proteção contra o fogo/ remoção de fumaça
☒ Radar, rádios, GPS e falha de comunicação
☒ Instrumentos e transferências

H - GERAL

- ☒ Uso do automatismo
☒ Assessoramento (Pilot monitoring)

- ☒ Call out
☒ CRM

I - NAVEGAÇÃO VFR

(Obrigatório para Concessão das Licenças de PPH ou PCH)

- ☒ Saída do tráfego
☒ Subida (de acordo com ATC)
☒ Nivelamento
☒ Voo em rota
☒ Navegação estimada
☒ Navegação por contato

- ☒ Uso da(s) carta(s) de navegação visual
☒ Uso de outro(s) auxílio(s) para navegação:
☒ Emergências de voo em rota (*)
☒ Descida em rota (de acordo com ATC)
☒ Entrada no tráfego
☒ Tráfego

J - PROCEDIMENTOS E MANOBRAS IFR

(Obrigatório para Concessão ou Revalidação da Habilitação IFRH)

- ☒ Briefing do procedimento de subida (SID)
☒ Perfil da SID / TMA / Sterile cockpit
☒ Restrições do ATC / Cruzeiro
☒ Seleção dos rádios e auxílios à navegação
☒ Navegação IFR (NDB, VOR, DME, RNAV)
☒ Operação IFR com falha nos sistemas (*)
☒ Fraseologia padrão e falha de comunicação
☒ Briefing de descida e aproximação

- ☒ Perfil da STAR
☒ Entrada em órbita
☒ Falha de avionicos / navegação / instrumentos (*)
☒ Procedimento e pouso IFR (normal / mono-motor)
☒ Procedimento Não-Precisão NDB () VOR () GNSS ()
☒ Procedimento de Precisão ILS
☒ Aproximação perdida (normal / mono-motor)
☒ Aproximação para circular

COMENTÁRIOS

Aluno habilitado na operação e limites do helicóptero H350. Realizou exame teórico e prático no briefing, apresentando conhecimentos satisfatórios, em regulamentos, diagramas, procedimentos e procedimentos do H350. Durante o briefing, indicou mais de 80%.

Realizou briefing bem detalhado das manobras que indicou ser necessárias no voo.

Bem padronizado nas ações seguindo a sequência de manobras indicadas no briefing. Demonstrou boa habilidade motora e de grande rapidez durante todo o voo, seguindo sempre os padrões p/ cada fase de voo.

Respeitou os requisitos do RBRAC para a habilitação de CMT de PCH.

Quarto Geral: 30m

Aluno habilitado no H350

Alunos: NA: não aplicado p/ o tipo.

Conceito final: ☒ APROVADO ☐ REPROVADO	31/08/15 Data	JOVANNI FERNANDO REMPLER MATR. 001 SUBCAT. 001/001 () Inspetor ☒ Examinador	910422 Cod. ANAC	 Assinatura
---	------------------	--	---------------------	----------------

Ciente:
Examinando



Declaração

Declaro por meio deste, que Jader João da Silveira -CPF: 004.911.389-54, tripulou aeronaves operadas pelo Ibama, como piloto em segundo comando, entre os anos de 2012 e 2016, totalizando 22 missões junto a este Órgão.

Otávio Cesar Zacante Ramos
Coord. Substituto de Monit. em Operações Aéreas (COAer)
Port: 1.794

subgrupos e se poder a participar.

02/02/15

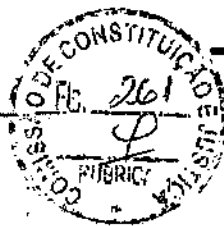
[Signature]
MAIR MOCELLIN - Cel BM
Comandante-Geral do CBMSC



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

Diretoria de Proteção Ambiental
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09366 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1368-1334
www.ibama.gov.br



OF 02001.000981/2015-03 DIPRO/IBAMA

Brasília, 27 de janeiro de 2015.

A Sua Excelência o Senhor
Cel Onir Mocelin
Comandante Geral do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina
Rua Almirante Lamago nº 381 Centro
FLORIANOPOLIS - SANTA CATARINA
CEP.: 88015600

Assunto: **Solicitação de copiloto**

Senhor Comandante Geral,

1. Solicitamos a liberação de **um copiloto** para compor a tripulação nas aeronaves na região Norte do país como já é de conhecimento dessa Instituição.
2. Outrossim, esclarecemos que o período de participação será do dia 04.02.15 a 19.02.15, podendo ser estendido por igual período, sendo que os encargos de diárias e passagens aéreas serão por conta deste Ibama.

Atenciosamente,

[Signature]
ADDSON SANTOS COELHO SERRA
Diretor Substituto da DIPRO/IBAMA

SE. CONSTITUCION
13. 262
F

A. Sr. Cel BM Mocelin, Cmt 6 CBMSC, o p^o t^o c^o m^o do pelo deferimento, indicando o Sd BM Mte 926618-6 Jadir João da Silveira.

Intoumo-vos que o Ato n^o 115 - 20/01/2015, publicado no p^og. 6 do DOE 19.986/2015, que prorrogou a vigência do Ato n^o 2470, de 18/11/20, fundamenta a autorização supracitada.

Descreta em Fpolis, 02 Fev 2015


JOÃO BATISTA CORDEIRO JÚNIOR - Ten Cel BM
Cmt do Batalhão de Operações Aéreas - BOA



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Diretoria de Proteção Ambiental - DIPRO

Ofício nº 403/2012 - DIPRO/IBAMA

Brasília, 26 de setembro de 2012.

A Sua Senhoria o Senhor,
Marcos de Oliveira
Comandante Geral do Corpo de Bombeiros Militar
Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina - CBM/SC
Itajaí; Almirante Lamog, nº 381 - Centro
CEP: 88.015-600 - Florianópolis/SC

Assunto: Permanência de Tripulante Operacional.

Senhor Comandante,

1. Na oportunidade em que cumprimento V.Sa. solicito seus bons préstimos no sentido de autorizar a permanência do Copiloto **Jader João da Silveira** para compor tripulação nas aeronaves do IBAMA nas regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil, como já é de conhecimento desse Comando.

2. Outrossim, esclareço-vos que o período dessa prorrogação será do dia 26.09.12 a 11.10.12, correndo os encargos de diárias e passagens aéreas por conta deste Órgão. Lembro que a possibilidade de prorrogação do copiloto em questão, foi citada no ofício 375/12 encaminhado a este Comando no dia 05/09/2012.

Atenciosamente,


Luciano de Moraes Evaristo
Diretor de Proteção Ambiental
DIPRO/IBAMA
Substituto

IBAMA - IBAMA
Assinatura:
01 058360/2012-68
26.09.12



**SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
BATALHÃO DE OPERAÇÕES AÉREAS**



Of nº 168 - BOA/CBMSC

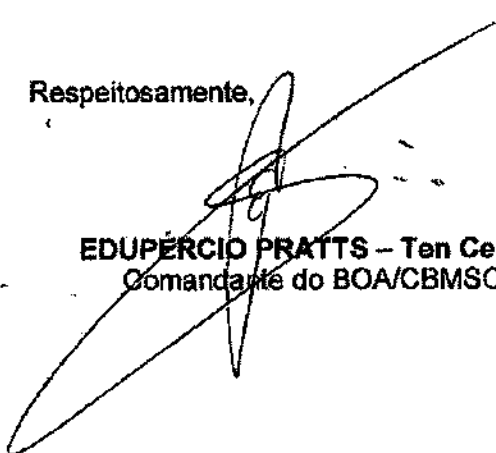
Florianópolis, 28 de setembro de 2012.

Senhor Diretor,

1. Com meus cordiais cumprimentos, em resposta ao ofício nº 403/12 – DIPRO/IBAMA informo a V. Sª que o Sd BM Mtcl 926618-6 Jader João da Silveira, pertencente ao CBMSC, está autorizado pelo Cmt Geral da Corporação, Exmo Sr Cel Marcos de Oliveira, e ato do Exmo Sr Governador do Estado de SC de nº 585, de 21 de março de 2012, a compor a tripulação das aeronaves do IBAMA no período de 26 Set a 11 Out 2012.

2. Sem mais para o momento, desejo votos de elevada estima e distinta consideração.

Respeitosamente,


EDUPÉRCIO PRATTS – Ten Cel BM
Comandante do BOA/CBMSC

Ao Ilmº Senhor
LUCIANO DE MENESES EVARISTO
D.D. Diretoria de Proteção Ambiental - IBAMA
Brasília -DF



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

CANDIDATO: Jader João da Silveira

COD. ANAC: 145062

LICENCA: PPH

NUMERO: 06744

DECLARO QUE O CANDIDATO ACIMA REALIZOU INSTRUÇÃO NECESSÁRIA PARA A
QUALIFICAÇÃO DE PILOTO COMERCIAL (classe/tipo/IFR) EM AERONAVE HELICÓPTERO H350
(MODELO DA AERONAVE) AO NÍVEL DE COMANDO (COMANDO/CO-PILOTO/COMANDO NOTURNO).
DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO EM VIGOR, ASSIM DISCRIMINADO:

[illegible]

COMENTÁRIO GERAL DO VÔO (OBRIGATÓRIO):

FORAM REALIZADAS AS INSTRUÇÕES COM O CANDIDATO QUE DEMONSTROU CONHECIMENTO E HABILIDADE NA AERONAVE H350B, ASSIM COMO PRATICOU MANOBRAS E PROCEDIMENTOS DE VOO PREVISTOS E APLICÁVEIS À CATEGORIA DE AERONAVE PARA A QUAL É SOLICITADA A HABILITAÇÃO. PILOTO POSSUI MAIS DE 248 HORAS DE VOO DE HELICOPTERO, E POSSUI 5, 2 HORAS DE VOO NOTURNO EM COMANDO.

NOME: DARLAN EMIR REITZ

TELEPHONE: (48) 91767172

COD. ANAC: 131822

LICENCA:PCH

NÚMERO:040877

VALIDADE DO CHT DE INSTRUÇÃO: 03/2015

DATA: 13/08/14

ASSINATURA:

Obs: 1) Cada voo de instrução deverá receber avaliação de conceito, como segue:

“S” = Satisfatório

“D” = Deficiente

2) Cumprir, no mínimo, o previsto no RBHA 61.23.

EDUPERCIO PRATTS - Ten Cel BM
Cmtda BOA/CRMSC

CONFIDENTIAL

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL



FICHA DE AVALIAÇÃO DE PILOTO

FAP 03 - LICENÇA DE PPH/PCH/PLA-H E/OU HABILITAÇÃO DE TIPO E/OU IFRH

CONCESSÃO DE LICENÇA () N/A () PPH (X) PGH () PLH	HABILITAÇÃO TIPO () N/A (X) Inicial () Revalidação	DADOS DO VOO: De: SBFL Para: SBFL Sobrevoo(s): Tempo de voo: 01 horas 07 minutos Nº de Pousos: 20
EXAME EM ROTA (RBAC 135) (X) N/A	HABILITAÇÃO IFRH (x) N/A () Inicial () Revalidação	
Modelo Anv: AS 50 B2 Prefixo: PR-HGR Proprietário/Operador: CORPO DE BOMBEIROS- CBMSC		
(X) CMTE () COP Nome do examinando: JADER JOÃO DA SILVEIRA		
Código ANAC: 145062 Validade do CMA: 13/11/2014 Classe do CMA: (X) 1ª () 2ª		

Conceitos: (SA) Satisfatório (IN) Insatisfatório Marcações: (NA) Não Aplicável (NO) Não Observado
(SIM) Somente em simulador (*) Procedimento deve ser apenas simulado em aeronave
(MLTE) Procedimento somente em helicóptero multimotor

I- EXAME ORAL (CONHECIMENTOS TEÓRICOS)

- | | |
|--|---|
| ☐ SA Limitações do helicóptero (RFM) | ☐ SA Conhecimentos gerais e equipamentos |
| ☐ SA Itens de memória e Checklist (QRH) | ☐ SA Sistemas |

II- CONHECIMENTOS OPERACIONAIS E EXAME PRÁTICO

- | | |
|---|--|
| ☐ SA Documentos do helicóptero | ☐ SA Desempenho, peso e balanceamento |
| ☐ SA Material de navegação (VFR/IFR/Data Base) | ☐ SA Regras de tráfego aéreo |
| ☐ SA Análise meteorológica | ☐ NA Procedimentos operacionais SOP / MGO / MEL |
| ☐ SA Combustível/ planejamento | ☐ SA Operação (urbana / off shore / selva) |

A- PRÉ-VOO

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL



☐ SA	Abastecimento (verificação/acompanhamento)	☐ SA	Autorização ATC e Briefing de subida
☐ SA	Inspeção externa	☐ SA	Velocidades, CG e FMS/CDU
☐ SA	Preparação da cabine, Scan flow	☐ SA	Briefing de partida
B - PARTIDA / TAXI E MANOBRAS DE SOLO			
☐ SA	Partida dos motores (bateria / fonte externa)	☐ SA	Voo pairado / giros / quadrado
☐ NA	Falhas na partida (SIM)	☐ SA	Auto-rotação no pairado (SIM)
☐ SA	Táxi (aéreo / solo)	☐ SA	Cheques antes da decolagem
C - DECOLAGEM / POUSO E ARREMETIDA			
☐ SA	Decolagem vertical normal / vento cruzado	☐ SA	Aproximação para pouso direto
☐ SA	Pouso normal / vento cruzado	☐ SA	Decolagem corrida / de máximo desempenho
☐ SA	Decolagem vertical de máxima performance	☐ SA	Aproximação de pequeno ângulo
☐ SA	Aproximação de grande ângulo	☐ SA	Pouso corrido
☐ SA	Decolagem vertical direta	☐ SA	Arremetida
D - MANOBRAS			
☐ SA	Curvas de pequena e média inclinação	☐ SA	Décida de emergência (*)
☐ SA	Auto-rotação na reta / 90° / 180° (*)	☐ SA	Pouso em terreno inclinado
☐ SA	Pairado fora do efeito solo	☐ SA	Operação em área restrita (*)
☐ NA	Recuperação de VORTEX RING (SIM)	☐ NA	Recuperação de atitude anormal (SIM)
E - PROCEDIMENTOS NORMAIS / ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA			
☐ NA	Operação CAT A	☐ NA	Arremetida com falha de motor (*)
☐ NA	Operação CAT B	☐ NA	Falha de motor (após o LDP) (*) (MLTE)
☐ NA	Falha de motor (antes da V1/TDP) (*) (MLTE)	☐ NA	Pouso com falha de motor na pista e evacuação (SIM)
☐ NA	Rejeição de decolagem (*)	☐ SA	Falha no sistema do rotor de cauda (*)
☐ NA	Falha de motor (após a V1/TDP) (*) (MLTE)	☐ NA	Falha MGB (SIM)
☐ SA	Fogo no motor (*) (MLTE)	☐ NA	Pouso n'água com evacuação de emergência (SIM)
☐ NA	Falha de motor (antes do LDP) (*) (MLTE)	☐ NA	Incapacitação de tripulante (*)
F - POUSO E TAXI			
☐ SA	Procedimentos após pouso e taxi	☐ SA	Corte dos motores
☐ SA	Estacionamento da aeronave	☐ SA	Procedimentos pós corte

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL



G - OPERAÇÃO DOS SISTEMAS

SA	Motor e APU
SA	Elétrico
SA	Hidráulico / Controles de voo / Trem
SA	Combustível

SA	Proteção contra a chuva e gelo
SA	Proteção contra o fogo/ remoção de fumaça
SA	Radar, rádios, GPS e falha de comunicação
SA	Instrumentos e transferências

H - GERAL

SA	Uso do automatismo
SA	Assessoramento (<i>Pilot monitoring</i>)

SA	Call out
SA	CRM

I - NAVEGAÇÃO VFR

(Obrigatório para Concessão das Licenças de PPH ou PCH)

NA	Saída do tráfego
NA	Subida (de acordo com ATC)
NA	Nivelamento
NA	Voo em rota
NA	Navegação estimada
NA	Navegação por contato

NA	Uso da(s) carta(s) de navegação visual
NA	Uso de outro(s) auxílio(s) para navegação: _____
NA	Emergências de voo em rota (*)
NA	Descida em rota (de acordo com ATC)
NA	Entrada no tráfego
NA	Tráfego

J - PROCEDIMENTOS E MANOBRAS IFR

(Obrigatório para Concessão ou Revalidação da Habilitação IFRH)

NA	Briefing do procedimento de subida (<i>SID</i>)
NA	Perfil da <i>SID</i> / <i>TMA</i> / <i>Sterile cockpit</i>
NA	Restrições do ATC / Cruzeiro
NA	Seleção dos rádios e auxílios à navegação
NA	Navegação IFR (NDB, VOR, DME, RNAV)
NA	Operação IFR com falha nos sistemas (*)
NA	Fraseologia padrão e falha de comunicação
NA	Briefing de descida e aproximação

NA	Perfil da STAR
NA	Entrada em órbita
NA	Falha de avionicos / navegação / instrumentos (*)
NA	Procedimento e pouso IFR (normal / mono-motor)
NA	Procedimento Não-Precisão NDB () VOR () GNSS ()
NA	Procedimento de Precisão ILS
NA	Aproximação perdida (normal / mono-motor)
NA	Aproximação para circular

COMENTÁRIOS

Piloto apresentou-se aplicado e preparado para o cheque inicial de tipo da aeronave AS-50 (H350), onde no

briefing do voo apresentou um bom conhecimento técnico dos sistemas e das manobras a serem realizadas na missão, bem como, dos Parâmetros e limitações do equipamento.

Realizou as manobras com cuidado e zelo, procurando seguir o padrão estipulado no briefing de altitude, velocidade, subida e descida para cada manobra, possuindo uma excelente consciência situacional durante todo o voo.

Demonstrou uma boa habilidade motora e de coordenação durante todo o voo, seguindo sempre as normas de tráfego para cada aproximação e saída do circuito de SBFL, com boa fluência junto aos órgãos ATC. Demonstrou conhecimento da legislação e regras de tráfego aéreo.

Durante todo o momento do voo demonstrou segurança nos procedimentos, seguindo os parâmetros do manual do equipamento durante as manobras de AR na Reta, 90° e 180° sobre a cabeceira 03, realizando as mesmas com cautela e segurança.

Apresenta um excelente nível de maturidade profissional, e possui mais de 370 horas de voo de helicóptero.

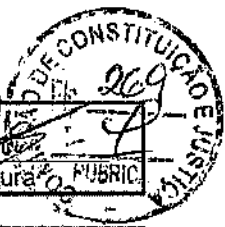
Piloto preenche os requisitos da RBAC 61 para o cheque e concessão de licença de Piloto Comercial de Helicóptero por "experiência", no Tipo AS-50; sendo que possui mais de 72 horas em comando; mais de 50 horas de voo em rota (navegação); com navegação de 480 milhas realizada em 18/12/2013; com mais de 5,2 horas de voo noturno em comando, e mais de 5 pousos em comando.

Registrado no Diário de Bordo nº 022/PR-HGR/2014, Fls 0007

Conceito Geral: BOM - Piloto checado PCH no H 350 (helicóptero Esquilo)

B. A.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Conceito final: ☒ APROVADO ☐ REPROVADO	14.08.2014 Data	EDUPERCIO PRATTS _____ Ten Cel BM _____ () Inspetor (x) Examinador	109970 Cod. ANAC	 Assinatura: _____
---	--------------------	---	---------------------	---

Ciente:  Examinando	
---	--

FAP 03.01/2012

BRASIL

Acesso à informação

Participe

Serviços

Legislação

Canais



ANAC

Agência Nacional de Aviação Civil



Nome > JADER JOÃO DA SILVEIRA

Data de Nascimento > 31/05/1981

Código ANAC > 145062

Empresa >

Observações > ENGLISH NOT COMPLIANT ANNEX 1
PORTUGUÊS NÍVEL 6

Consulte aqui suas licenças e habilitações aéreas, informe o seu código ANAC, o CPF ou Data de Nascimento e clique em Enviar.

Código >

CPF >

Data de Nascimento >

Enviar

Enviar

HABILITAÇÕES				
Tipo	Validade	Função	Situação	
BH06	10/2014	Piloto em Comando		
RHBS	01/2013	Piloto em Comando	Recebida em 18/04/2012	
R22	01/2013	Piloto em Comando		
R44	01/2013	Piloto em Comando		
LICENÇAS				
Licença	Data da Expedição	Número	Situação	
PILOTO PRIVADO - HELICOPTERO	14/02/2012	06744	Recebida em 18/04/2012	
Certificado Médico Aeronáutico				
Classe	Validade	Órgão Expedidor	Licença	Observações
Primeira	13/11/2014	HACO	PILOTO COMERCIAL (PC)	67.103C NOV 17 - 67.79D PROXIMA INSPEÇÃO CMA DE OEE VALIDO ATÉ 14.11.2014
PS RH: 0-				

FS RH: O-

Dados atualizados em 18/08/2014 12:11:24

Este Extrato não substitui a licença, que deverá ser portada pelo seu titular, em toda operação de voo. Os titulares estarão sujeitos às penalidades previstas na legislação vigente.

O presente extrato equivale-se ao cartão de saúde referido no Art. 5º da Resolução 168/04 do CONANAC.

Extrato de Licença de Piloto

Extrato de Licença de Piloto

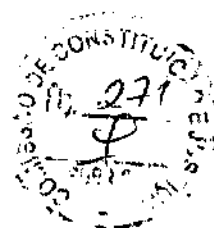
Imprimir Licença

John João da Silva

JADER JOÃO DA SILVA

COPIA ANAC 145062

CIV - Distorção de Experiência de Voo



4. Lançamento de horas registrados sob IAC 3203 - CIV

Data: 14/08/2014
 Pauses: 1 Função a bordo:
 Observações:
 Simulador: Não
 Tempo de voo:
 Matrícula: Habilitação:
 Aeródromo de Origem: Aeródromo de Destino:
 Diurno: Noturno:
 Navegação: Instrumento Real: Sob Capota:

As horas são salvas como rascunho e só serão computadas depois de clicado no botão "enviar" localizada a direita de cada linha salva como rascunho.

Atenção, o tempo de voo deverá ser lançado em hora e minuto (hh:mm), não em decimais!

4. Total de horas lançadas em CIV

Habilitação	Piloto	Copiloto	Aluno	Instrutor	Simulador	Capota	Total
BH06	49:44	282:20	02:09	00:00	00:00	00:00	334:13
H350	01:07	00:00	05:32	00:00	00:00	00:00	06:39
RHBS	21:19	00:00	15:12	00:00	00:00	00:00	36:37
R44	00:00	00:00	02:00	00:00	00:00	00:00	02:00
Total em IPRA	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
Total em IFRN	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
Total de Avião	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
Total de Helicóptero	72:10	282:20	24:39	00:00	00:00	00:00	379:29

4. Lançamento de horas

Data	Matrícula	Habilitação	Pauses	Origem	Destino	Observação	Função	Diurno	Noturno	Naveg.	Inst.	Capota	Simulador	Status	Excluir
14/08/2014	PRHGR	H350	20	SBFL	SBFL	VOO DE C...	Piloto em Comando	01:07	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
13/08/2014	PRHHV	H350	16	SNVX	SNVX	INSTRUTO...	Piloto em Comando	01:44	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	EXCLUSÃO SOLICITADA	
13/08/2014	PRHIV	H350	16	SNVX	SNVX	INSTRUTO...	Piloto em Instrução	01:44	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
12/08/2014	PRHIV	H350	16	SNVX	SNVX	INSTRUTO...	Piloto em Instrução	01:32	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	EXCLUSÃO SOLICITADA	
12/08/2014	PRHHV	H350	6	SBFL	SNVX	INSTRUTO...	Piloto em Instrução	00:26	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
12/08/2014	PRHHV	H350	12	SNVX	SBFL	INSTRUTO...	Piloto em Instrução	01:08	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
23/07/2014	PTHZF	H350	18	SBCH	SBCH	INSTRUTO...	Piloto em Instrução	00:42	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
23/07/2014	PTHZF	H350	12	SBCH	SBCH	INSTRUTO...	Piloto em Instrução	00:36	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
21/07/2014	PTHZF	H350	6	SBCH	SBCH	INSTRUTO...	Piloto em Instrução	00:00	00:16	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
15/07/2014	PRHIB	BH06	1	ZZZZ	SBAT	ZZZZ CID...	Piloto em Comando	02:17	01:05	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
14/07/2014	PRHIB	BH06	1	ZZZZ	ZZZZ	ZZZZ CID...	Piloto em Comando	02:35	01:12	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
13/07/2014	PRHIB	BH06	4	ZZZZ	ZZZZ	ZZZZ CID...	Piloto em Comando	04:50	01:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
12/07/2014	PRHIB	BH06	1	ZZZZ	ZZZZ	ZZZZ CID...	Copiloto	02:10	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
11/07/2014	PRHIB	BH06	2	ZZZZ	ZZZZ	ZZZZ CID...	Piloto em Comando	03:00	01:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	
10/07/2014	PRHIB	BH06	4	ZZZZ	ZZZZ		Piloto em Comando	03:45	01:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	

10/08/2014 272

09/07/2014 PRH18	BH06	8	ZZZZ	ZZZZ
08/07/2014 PRH18	BH06	3	SBSE	ZZZZ
04/07/2014 PRH18	BH06	1	SBSE	SBSE
03/07/2014 PRH18	BH06	7	SBSE	SBSE
03/07/2014 PRH18	BH06	1	SBSE	SBSE

Total itens: 146

Co-Piloto	03:36	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
Co-Piloto	06:49	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
Piloto em Comando	00:25	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
Piloto em Comando	02:36	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
Piloto em Comando	00:17	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
TOTAL	369:24	10:05	17:16	00:00	00:00	00:00

CADASTRADO
CADASTRADO
CADASTRADO
CADASTRADO
CADASTRADO

Primeiro | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10

Piloto possui 379.5 Horas de voo diurno e 10.1 Horas de voo noturno, nas quais 09.3 são noturnos em Comando.

Florianópolis, 18 de Agosto de 2014.

João José da Lina

COD. ANAC 245062



ANAC

Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil

REQUERIMENTO DE LICENÇA, HABILITAÇÃO E HORAS DE VÔO

COLAR
FOTO 3 X 4
CASO NÃO
POSSUA PVC

CÓDIGO ANAC					
1	4	5	0	6	2

NOME	JADER JÃO DA SILVA				Data Nasc.	31/05/1981	
UF	SC	Nac.	BRSILIA	Ident	3.413.749	Órgão Exp.	SSP/SC
CPF	004.711.389-54	Sexo	M	Tít. Eleitor	34840040922	Zona	13 UF SC
Cert. Mil. Nº	MILITAR ESTADUAL ATIVA	Órgão	CBM/SC	Categoria	Pista / Solteiro		
Endereço	RUA SAGUANO ANÍSIO DA SILVA Nº 849						
Bairro	Campeche	CEP	88065-033	Cidade	Florianópolis	UF	SC
CERT. DE CAPACIDADE FÍSICA				TELEFONES PARA CONTATO		ESCOLARIDADE	
Validade	Cat	Órgão	(48) 9657-2587	(48) 3234-6401	1º	2º	3º
				e-mail	JADERJAO@GMAIL.COM		

REQUER A V. Sª NAS SEGUINTE LICENÇAS/HABILITAÇÕES/ESPECIALIDADE(S)

Piloto Privado	Piloto Comercial	Piloto de L. Aérea	Categ.	
Mecânico de Vôo	Comissário de Vôo	Mec. Manut. Aer.	DOV	Op. Eqpt. Esp.
CHT	VALIDADE	TIPO	FB	VALIDADE
Monomotores	/			/
Multimotores	/			/
IFR	/			/
INSTRUTOR	/			/
	/			/
Restrição 1				
Restrição 2				

DECLARAÇÕES

Hab/Horas de Vôo	379.5 (TREZENTA E SETENTA E NOVE HORAS E CINCO DECIMAIS)
Exp. de Horas	EM HELICÓPTEROS

OBSERVAÇÃO/JUSTIFICATIVA DO PEDIDO

REQUER CONCESSÃO LICENÇA PCH E TIPO H350

DECLARO SEREM VERÍDICAS AS INFORMAÇÕES POR MIM FORNECIDAS

Local	Florianópolis	Data	13/08/2014	Assinatura	Jader Jão da Silva
	Nome		Assinatura		Data
Analizado por					
Digitado por					
Recebido por					

Holograma nº
Licença nº

ASSINATURAS

Jader Jão da Silva
Não ultrapasse os retângulos demarcados
Jader Jão da Silva

Forn 001-3PEL

RECONSTITUÍDO
11-274
P

RELAÇÃO DE DOCUMENTOS EM ANEXO	
	Fotocópia da Carteira de Identidade
	Fotocópia do Cadastro de Pessoa Física (CPF)
	Fotocópia do Título de Eleitor
	Fotocópia do Certificado de Quitação com o Serviço Militar
	Fotocópia do Certificado de Escolaridade
	Fotocópia do Certificado de Capacidade Física
	Fotocópia do Comprovante de Conhecimento Teórico
	Fotocópia da Carteira de Identidade de Estrangeiro
	Comprovante de Horas Voadas
	Declaração do Instrutor
	Ficha de Avaliação Prática
	Comprovante de Indenização de Despesa – Guia de Recolhimento nº _____
	Fotografia 3 x 4 com Paletó e Gravata (uma para cada licença requerida)
	Ground School

PARA USO DA ANAC / GER / EAC-CT	

Fórmula 001 (GPE)



SINTAC

ANAC

SISTEMA DE ENFERMAGEM DE INFORMACAO DA AVIACAO (SIA)

ENVIO DE DOCUMENTOS

Nº da Solicitação: 203450/14
 Nome: LADER JOÃO DA SILVEIRA
 Data da Solicitação: 19/05/2014
 Código ANAC: 00145062
 Local: ASO - RIO DE JANEIRO

SERVIÇOS

Concessão de Licença - PCM
 Inclusão de Habilitação (Bas) - H350

DOCUMENTOS

Apresentação Obrigatória:

1. Attestados que constam na CIV, deverão ser registrados na CIV DIGITAL. ✓
2. Certif. conclusão do curso prático de habilitação (com carga horária) ✓
3. Certificado de Conclusão de Ensino Médio. ✓
4. Certificado de Conclusão de Curso Teórico da Aeronave ✓
5. CMA de 1ª classe. Print de Consulta Online. ✓
6. Cópia de Comprovante de Pagamento de TFAC (BNU código 101) ✓
7. Declaração de Dispositivo de Treinamento ou Simulador de Voo ✓
8. Declaração de Instrução de Voo (expedida pelo Aeroclube/escola de aviação civil/instrutor de voo) ✓
9. Declaração de Instrução de Voo (expedida pelo centro de treinamento) ✓
10. FAP - OBRIGATORIO - Se enviar seu processo depois de realizar o cheque. ✓
11. GRU 103. Uma para cada habilitação. Número de autenticação legível ✓
12. GRU 07 por processo. Obs. Número de autenticação e data legível. ✓
13. Requerimento Padrão de Licença e Habilitação (disponível site ANAC) ✓

Apresentação Opcional:

14. OUTROS DOCUMENTOS ✓
15. Resultado do exame Regulamentar. ✓

LISTA DE FAP's REGISTRADAS:

Data do Voo	Licença	Habilitação	IFR	Função a Bordo	Aprovado
21/08/2012	-	BH06 - JET RANGER/LONG	Não	Piloto em Comando	Sim
31/07/2013	-	BH06 - JET RANGER/LONG	Não	Piloto em Comando	Sim
13/09/2014	-	H350 - ESQUILLO H350S - HELIBRAS	Não	Piloto em Comando	Sim

BRASIL

Acesso à informação

Participe

Serviços

Legislação

Canais



ANAC

Agência Nacional de Aviação Civil

Consulta On Line

Consulte aqui suas licenças e habilitações técnicas. Informe o seu código ANAC, clique em enviar.

Código

CPF

ou

Matrícula

enviar



Nome > JADER JOÃO DA SILVA

Data de Nascimento > 31/05/1981

Código ANAC > 145062

Empresa >

Observações > ENGLISH NOT COMPLIANT ANNEX 1
PORTUGUÊS NÍVEL 6

HABILITAÇÕES				
Tipo	Validade	Função	Situação	
RI06	10/2014	Piloto em Comando		
H350	08/2015	Piloto em Comando		
RH65	01/2013	Piloto em Comando	Recebida em 18/04/2012	
R22	01/2013	Piloto em Comando		
R44	01/2013	Piloto em Comando		
LICENÇAS				
Licença	Data da Expedição	Número	Situação	
PILOTO COMERCIAL - HELICOPTERO	18/08/2014	06279		
PILOTO PRIVADO - HELICOPTERO	14/02/2012	06744	Recebida em 18/04/2012	
Certificado Médico Aeronáutico				
Classe	Validade	Órgão Expedidor	Licença	Observações
Primeira	13/11/2014	IIACO	PILOTO COMERCIAL (PC)	67.103C NOV 17 - 67.790D PROXIMA INSPEÇÃO CMA DE OEE VALIDO ATE 14.11.2014
FS RH: 0-				

Dados atualizados em 18/08/2014 14:47:12

Este extrato não substitui a licença, que deverá ser portada pelo seu titular, em toda operação em voo. Os infratores estarão sujeitos às penalidades previstas na legislação vigente.

O presente extrato encontra-se no centro de saúde referido no Art. 5º da Resolução 168/04 do CONTRAN.

Imprimir
voltar
Imprimir do extrato de pesquisa de habilitações
Imprimir da licença provisória



SISTEMA INTEGRADO DE REGISTRO DA ATIVIDADE



PROTOCOLO DE ENVIO DE DOCUMENTOS

Nº de Solicitação: 304650/14
 Nome: JADER JOÃO DA SILVEIRA
 Data da Solicitação: 18/08/2014

Nº PROTOCOLO(SICAD): 0066210637201401
 Código Anac: 00148062
 Local: ASD - RIO DE JANEIRO

SERVIÇOS

Concessão de Licença - PCP
 Inscrição de Habilitação (See) - 11250

DOCUMENTOS

Apresentação Obrigatória

1. As folhas que compõem a CIV deverão ser registradas na CIV DIGITAL.

Nome: CIV_inte_tela_PCP_e_11250_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 83.002KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

2. Cartão, conclusão da prova prática homologada (com carga horária)

Nome: Certificado_conclusao_curso_pratico_homologado_BOA_pratica_por_experiencia_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 316.891KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

3. Certidão de Conclusão de Ensino Médio.

Nome: certificado_conclusao_nivel_superior_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 126.190KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

4. Certidão de Conclusão de Curso Técnico de Aerônautica

Nome: Certificado_de_conclusao_curso tecnico_pvo_11250_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 469.322KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

5. CMA de 1ª classe. Print da Consolida Online.

Nome: CMA_1a_classe_print_tela_PCP_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 77.819KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

6. Cópia de comprovante de pagamento de TRAC (GRU código 101)

Nome: GRU_101_pago_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 71.225KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

7. Declaração do Dispositivo de Treinamento ou Simulador de Voo

Nome: Declaracao_da_instrucao_de_voo_inst_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 74.608KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

8. Declaração de Instrução de Voo (expedida pela escola/escala de aviação civil/instrutor de voo)

Nome: Declaracao_da_instrucao_de_voo_inst_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 74.608KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

9. Declaração de Instrução de Voo (expedida pelo centro de treinamento)

Nome: Declaracao_da_instrucao_de_voo_BOA_pratica_por_experiencia_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 469.322KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

10. CAF - OBRIGATORIO - Se envie em processo depois de realizar o cheque.

Nome: CAF_03_PCP_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 239.882KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

11. GRU 103. Nota para cada habilitação. Número de autenticação legível

Nome: GRU_103_pago_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 72.308KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

12. GRU 07 por processo. Obs. Número de autenticação e data legível.

Nome: GRU_07_pago_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 71.603KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

13. Requerimento Padrão de Licença e Habilitação (disponível site ANAC)

Nome: Requerimento_padrao_PCP_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 148.480KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

Apresentação Opcional

OUTROS DOCUMENTOS

Nome: Certificado_conclusao_curso_pratico_homologado_BOA_pratica_por_experiencia_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 316.891KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:

14. Retenção do mesmo Regulamento.

Nome: CAF_03_PCP_Cmt_Jader_ANAC_145062

Tamanho: 239.882KB Formato: pdf de 18/08/2014 Hash: 0010750C304256555A04010C110015
 Envio:



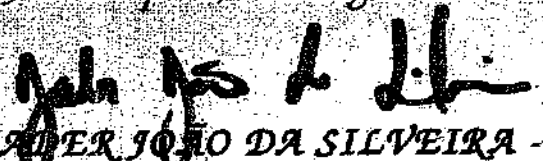
ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
BATALHÃO DE OPERAÇÕES AÉREAS

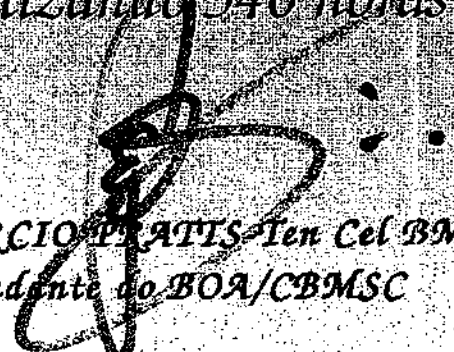


CERTIFICADO

Certifico que o **BM Miel 926618-6 JADER JOÃO DA SILVEIRA**,
CPF nº 004.911.389-54, concluiu o Curso de **Piloto Comercial de**
Helicóptero Prático por "experiência", do Programa de Ascensão Técnica dos
Pilotos do Batalhão de Operações Aéreas do Corpo de Bombeiros Militar do
Estado de Santa Catarina (Portaria nº 054/2009), realizado no período de 15
de fevereiro de 2012 a 14 de agosto de 2014, totalizando 340 horas de voo.

Florianópolis, 14 de agosto de 2014.


JADER JOÃO DA SILVEIRA - BM
Piloto Aluno do BOA/CBMSC


EDUPÉRCIO PRATTS - Ten Cel BM
Comandante do BOA/CBMSC



SISTEMA INTEGRADO DE RECURSOS HUMANOS - CIASC
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA

M-CRH354
PAG. 0901

CONSULTA EVENTOS SERVIDOR

MATRICULA: 926618 - 6 - 1 NOME: JADER JOAO DA SILVEIRA
NR. INSCRICAO SISTEMA: 226054 - 9



CODIGO	NOME EVENTO	COD CARGA	DATA	DATA	TURMA
		VAL HORAR	INICIO	TERMINO	
6967	CURSO SALVA-VIDAS MILITAR	0	160 03112003	28112003	3
6969	CURSO DE ADAPTACAO PM/BM PARA CB/SD	0	225 03112003	03122003	3
41	CURSO FORMACAO SOLDADOS	0	1500 17032003	29102003	5
4667	CURSO DE ATENDIMENTO PRE-HOSPITALAR	0	120 17102005	03112005	5
8142	ATUALIZACAO DE COMBATE A INCENDIO	0	45 03072006	07072006	6
8040	INSTRUCAO DE NIVELAMENTO DE CONHECIMENT	0	112 01052006	12052006	
9328	CURSO ESP. BAS. DE OP. DE EMB. DE ESTAD	0	48 20102008	24102008	8
6603	CURSO DE MERGULHADOR AUTONOMO	0	180 23112009	17122009	9
6177	TREINAMENTO EM PRIMEIROS SOCORROS	0	40 08032004	12032004	4
8140	CURSO DE SALVAMENTO COM JET SKI	0	50 17072006	21072006	6
2470	CURSO DE TRIPULANTE OPERACIONAL	0	330 15032010	30042010	10
9615	CURSO ESPECIALIZADOS PARA CONDUTORES DE	0	50 07062010	11062010	10
10595	TREINAMENTO OPERACIONAL DE OPERA ES AE	0	40 05122011	12122011	11
10595	TREINAMENTO OPERACIONAL DE OPERA ES AE	0	40 15102012	19102012	12
11280	CURSO DE RECERTIFICACAO DE PISTOLA	40 0	40 04062013	07062013	13
10595	TREINAMENTO OPERACIONAL DE OPERA ES AE	0	40 18112013	22112013	13
11686	CURSO DA AERONAVE BELL JET RANGER BH06	0	16 05032011	06032011	11
6622	CURSO DE AERONAVE ROBINSON R-22	0	24 06102010	09102010	10
11685	CURSO DA AERONAVE H350 ESQUILO	0	16 05032011	06032011	11
3361	CURSO DE VOO POR INSTRUMENTOS	0	100 03092012	30102012	12
223	CURSO DE PILOTO COMERCIAL DE AERONAVE	0	260 05032012	31082012	12
2764	CURSO DE PILOTO PRIVADO - AVIAO	0	320 13102010	04052011	11
11684	CURSO DE CRM CREW E CORPORATE P/ O IBAM	0	16 19042011	20042011	11
10595	TREINAMENTO OPERACIONAL DE OPERA ES AE	0	40 01122014	05122014	14
8873	CURSO DE FORMACAO DE CABOS	0	272 28092015	20112015	15
11998	TREINAMENTO DE OPERACOES AEREAS	6	40 30052016	03062016	161

CLEAR=>ENCERRA PA1=>RETORNA PA2=>MENU PF7=>REI ORNA PAG.
PF8=>AVANCA PAG.
FIM CONSULTA



SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
BATALHÃO DE OPERAÇÕES AÉREAS



Of nº 143/BOA/CBMSC

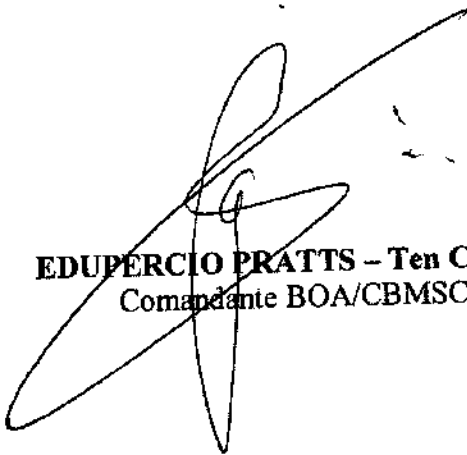
Florianópolis, 20 de agosto de 2012.

Senhor Comandante,

Com meus cumprimentos, apresento-vos os Pilotos ANDRÉ LUIS HACH PRATTS - C ANAC 136299, e JADER JOÃO DA SILVEIRA - C ANAC 145062, para fins de cheque no helicóptero tipo BH 06.

Na oportunidade renovo os votos de estima e apreço, agradecendo a colaboração desse Grupamento na capacitação de nossas tripulações, colocando-nos a disposição para intercâmbio e cheques no H350.

Respeitosamente,


EDUPERCIO PRATTS – Ten Cel BM
Comandante BOA/CBMSC

Ao Ilmº Senhor

ORLANDO ARTUR COSTA

Ten Cel QOBM Comandante Grupamento Aeropolicial – Resgate Aéreo

Curitiba - PR

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL

FICHA DE AVALIAÇÃO DE PILOTO

FAP 03 - LICENÇA DE PPH/PCH/PLA-H E/OU HABILITAÇÃO DE TIPO E/OU IFRH



CONCESSÃO DE LICENÇA ☒ N/A () PPH () PCH () PLH	HABILITAÇÃO TIPO () N/A ☒ Inicial () Revalidação	DADOS DO VOO: De: <u>SBBI</u> Para: <u>5706</u> Sobrevoos: _____ Tempo de voo: <u>00</u> horas <u>50</u> minutos Nº de Pousos: <u>09</u>
EXAME EM ROTA (RBAC 135) ☒ N/A	HABILITAÇÃO IFRH ☒ N/A () Inicial () Revalidação	
Modelo Avn ou ID#SIM: <u>BH06</u>	Prefixo: <u>PP-7H</u>	Proprietário/Operador: <u>BRAGR/PR</u>
(X) CMTE () COP Nome do examinando: <u>JOÃO DA SILVA</u> Código ANAC: <u>145062</u> Validade do CMA: <u>28/12</u> Classe do CMA: <u>K</u> 1ª () 2ª		

Conceitos: (SA) Satisfatório (IN) Insatisfatório Marcação: (NA) Não Aplicável (NO) Não Observado
 (SIM) Somente em simulador () Procedimento deve ser apenas simulado em aeronave
 (MLTE) Procedimento somente em helicóptero multimotor

I- EXAME ORAL (CONHECIMENTOS TEÓRICOS)

- | | |
|--|---|
| ☒ Limitações do helicóptero (RFM) | ☒ Conhecimentos gerais e equipamentos |
| ☒ Itens de memória e Checklist (QRH) | ☒ Sistemas |

II- CONHECIMENTOS OPERACIONAIS E EXAME PRÁTICO

- | | |
|---|--|
| ☒ Documentos do helicóptero | ☒ Desempenho, peso e balanceamento |
| ☒ Material de navegação (VFR/IFR/Data Base) | ☒ Regras de tráfego aéreo |
| ☒ Análise meteorológica | ☒ Procedimentos operacionais SOP / MGO / MEL |
| ☒ Combustível / planejamento | ☒ Operação (urbana / off shore / selva) |

A- PRÉ-VOO

- | | |
|--|--|
| ☒ Abastecimento (verificação/acompanhamento) | ☒ Autorização ATC e Briefing de subida |
| ☒ Inspeção externa | ☒ Velocidades, CG e FMSICDU |
| ☒ Preparação da cabine, Scan flow | ☒ Briefing de partida |

B- PARTIDA / TAXI E MANOBRAS DE SOLO

- | | |
|---|--|
| ☒ Partida dos motores (bateria / fonte externa) | ☒ Voo pairado / giros / quadrado |
| ☒ Falhas na partida (SIM) | ☒ Auto-rotação no pairado (SIM) |
| ☒ Taxi (aéreo / solo) | ☒ Cheques antes da decolagem |

C - DECOLAGEM / POUSO E ARREMETIDA

- | | |
|---|--|
| ☒ Decolagem vertical normal / vento cruzado | ☒ Aproximação para pouso direto |
| ☒ Pouso normal / vento cruzado | ☒ Decolagem corrida / de máximo desempenho |
| ☒ Decolagem vertical de máxima performance | ☒ Aproximação de pequeno ângulo |
| ☒ Aproximação de grande ângulo | ☒ Pouso corrido |
| ☒ Decolagem vertical direta | ☒ Arremetida |

D - MANOBRAS

- | | |
|---|--|
| ☒ Curvas de pequena e média inclinação | ☒ Descida de emergência () |
| ☒ Auto-rotação na reta / 90° / 180° () | ☒ Pouso em terreno inclinado |
| ☒ Pairado fora do efeito solo | ☒ Operação em área restrita () |
| ☒ Recuperação de VORTEX RING (SIM) | ☒ Recuperação de atitude anormal (SIM) |

E - PROCEDIMENTOS NORMAIS/ ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA

- | | |
|---|---|
| ☒ Operação CAT A | ☒ Arremetida com falha de motor () |
| ☒ Operação CAT B | ☒ Falha de motor (após o LDP) () (MLTE) |
| ☒ Falha de motor (antes da V1/TDP) () (MLTE) | ☒ Pouso com falha de motor na pista e evacuação (SIM) |
| ☒ Rejeição de decolagem () | ☒ Falha no sistema do rotor de cauda () |
| ☒ Falha de motor (após a V1/TDP) () (MLTE) | ☒ Falha MGB (SIM) |
| ☒ Fogo no motor () (MLTE) | ☒ Pouso n'água com evacuação de emergência (SIM) |
| ☒ Falha de motor (antes do LDP) () (MLTE) | ☒ Incapacitação de tripulante () |

F - POUSO E TAXI

- | | |
|---|---|
| ☒ Procedimentos após pouso e taxi | ☒ Corte dos motores |
| ☒ Estacionamento da aeronave | ☒ Procedimentos pós corte |

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL



G - OPERAÇÃO DOS SISTEMAS

- ☒ Motor e APU
☒ Elétrico
☒ Hidráulico / Controles de voo / Trem
☒ Combustível

- ☒ Proteção contra a chuva e gelo
☒ Proteção contra o fogo/ remoção de fumaça
☒ Radar, rádios, GPS e falha de comunicação
☒ Instrumentos e transferências

H - GERAL

- ☒ Uso do automatismo
☒ Assessoramento (Pilot monitoring)

- ☒ Call out
☒ CRM

I - NAVEGAÇÃO VFR

(Obrigatório para Concessão das Licenças de PPH ou PCH)

- ☒ Saída do tráfego
☒ Subida (de acordo com ATC)
☒ Nivelamento
☒ Voo em rota
☒ Navegação estimada
☒ Navegação por contato

- ☒ Uso da(s) carta(s) de navegação visual
☒ Uso de outro(s) auxílio(s) para navegação
☒ Emergências de voo em rota (*)
☒ Descida em rota (de acordo com ATC)
☒ Entrada no tráfego
☒ Tráfego

J - PROCEDIMENTOS E MANOBRAS IFR

(Obrigatório para Concessão ou Revalidação da Habilitação IFRH)

- ☒ Briefing do procedimento de subida (SID)
☒ Perfil da SID / TMA / Sterile cockpit
☒ Restrições do ATC / Cruzeiro
☒ Seleção dos rádios e auxílios à navegação
☒ Navegação IFR (NDB, VOR, DME, RNAV)
☒ Operação IFR com falha nos sistemas (*)
☒ Fraseologia padrão e falha de comunicação
☒ Briefing de descida e aproximação

- ☒ Perfil da STAR
☒ Entrada em órbita
☒ Falha de avionicos / navegação / instrumentos (*)
☒ Procedimento e pouso IFR (normal / mono-motor)
☒ Procedimento Não-Precisão NDB () VOR () GNSS ()
☒ Procedimento de Precisão ILS
☒ Aproximação perdida (normal / mono-motor)
☒ Aproximação para circular

COMENTÁRIOS

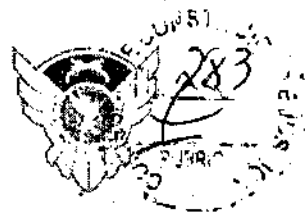
REALIZADO O VOO DE CHECKE Tipo BHOB, NA AERONAVE JET RANGER DO
 GRUPO ISEP - PR, PILOTO PP-1 E.T.M.
 DEMONSTROU BOM CONHECIMENTO TÉCNICO E OPERACIONAL DO EQUIPAMENTO,
 REALIZOU O PRE-VOO COMO PRESCREVE O MANUAL E EFETUOU OS POUOS E
 ARREMETIDAS COM PROFICIÊNCIA.
 ESTÁ APTO PARA O TIPO REQUERIDO.

Conceito final:	24/08/12	William C. F. F. F.	109968	
☒ APROVADO	Data	() Inspetor (X) Examinador	Cod. ANAC	Assinatura
() REPROVADO				
Ciente:				
Examinando				

FAP 03.01/2012



ESTADO DO PARANÁ
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
GRUPAMENTO AERO POLICIAL - RESGATE AÉREO



FICHA REGISTRO DE VÔO DE INSTRUÇÃO
QUALIFICAÇÃO - REQUALIFICAÇÃO

ADAPTAÇÃO AO VÔO	I	DESEMPENHO NO VÔO	I
a. Planejamento		a. Reação ao vôo	
b. Desempenho básico		b. Disciplina de vôo	
c. Procedimentos de vôo		c. Interesse	

MANOBRAS	N	I	R	B	MB	MANOBRAS	N	I	R	B	MB
GRUPO ALPHA						18. Curvas Niveladas				X	
1. Partida					X	19. Variação de Altitude				X	
2. Cheque após partida					X	20. Variação de Potência				X	
3. Taxi					X	21. Pouso Vertical					X
4. Decolagem normal					X	22. Decolagem Direta				X	
5. Pouso normal nas 4 proas					X	23. Desaceleração sem afundamento				X	
6. Giros de 360°				X		24. Desaceleração com afundamento				X	
7. Voo Pairado dentro efeito solo -IGE				X		25. Voo pairado fora efeito Solo - OGE				X	
8. Voo Nivelado				X		26. Pouso Direto				X	
9. Aproximação Normal				X		27. Pouso em Clareira (área restrita)				X	
10. Circuito de tráfego				X		GRUPO CHARLIE					
11. Corte final do motor				X		28. Pouso em terreno inclinado				X	
12. Cheque após corte do motor				X		29. Pouso Corrido				X	
13. Limitações do helicóptero					X	30. Pouso em terreno Acidentado				X	
14. Conhecimentos Gerais e Equip.					X	31. Pouso em Heliponto Elevado				X	
15. Itens de Memória e Checklist					X	32. Auto-Rotação na reta				X	
16. Abastecimento. (verif./acomp)					X	33. Auto-Rotação de 90°				X	
GRUPO BRAVO						34. Auto-Rotação de 180°				X	
13. Quadrado de proa constante				X		35. Auto-Rotação de 360°				X	
14. Quadrado de Proa Variável				X		36. Pane de motor no pairado -IGE				X	
15. Decolagem de máxima performance				X		37. Auto rotação direta S/Potencia				X	
16. Aproximação de grande ângulo				X		38. Pouso com pane hidráulica				X	
17. Decolagem Vertical					X						

(N) - Natureza (F/T/S/P); (I) Insuficiente; (R) Regular; (B) Bom; (MB) Muito bom.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES				Σ DE AVALIAÇÕES	I	R	B	MB	-
1. Curricular			CONCEITO	TOTAL DO VÔO					
2. Incompleto									
3. Abortado			SUFICIENTE	TOTAL ANTERIOR					
Motivo:									
4. Aquecimento			INSUFICIENTE	TOTAL GERAL					
5. Extra									

Assinatura do instrutor	Data	Ano	Missão	Duração
	20.08.12	PP-ESH	TREINAMENTO	01h19
Sergio Eduardo N. Plácido Instrutor (Razão/Nome)	SO JADER João da Silva CB 156.18m			Pousos
Cód. ANAC 111250	POLICIA MIL Instruendo (Posto/Nome)			13

CONFIRMAR COM O ORIGINAL
 21.08.2012

284

Comentários do Instrutor :

Realizado treinamento para manobras em solo,
plano de manobras.
Demonstrou proficiência com bom domínio
sobre o Helicóptero B/H 06
O documento está apto p/ cheque de tipo

1. Atributos da Área Afetiva :

() Equilíbrio Emocional; () Adaptabilidade; () Persistência; () Auto crítica;
() Autoconfiança; () Zelo; () Outros _____

2. Recomendações do Instrutor:

(☒) Prossegue; () Voo Mental / Hora de Nacele; () Estudo das Manobras
() Apresentar-se ao _____

Sergio Eduardo A. Rocha
Assinatura do Piloto de Helicóptero
Cód. ANAC 111250

Assinatura do Instruendo

Instrutor do próximo voo

Despacho Chefe 3ª Seção

Subseção de Operações e Pilotagem para remarcação de voo;
Arquitve-se na pasta individual do instruendo;

Chefe da 3ª Seção do GRAER

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL



FICHA DE AVALIAÇÃO DE PILOTO

FAP 03 - LICENÇA DE PPH/PCH/PLA-H E/OU HABILITAÇÃO DE TIPO E/OU IFRH

CONCESSÃO DE LICENÇA (X) N/A () PPH () PCH () PLH	HABILITAÇÃO TIPO () N/A (K) Inicial () Revalidação	DADOS DO VOO: De: <u>SNUX</u> Para: <u>SNUX</u>
EXAME EM ROTA (RBAC 135) (X) N/A	HABILITAÇÃO IFRH (K) N/A () Inicial () Revalidação	Sobrevoo(s): <u>SKT</u> Tempo de voo: <u>01</u> horas <u>42</u> minutos Nº de Pousos: <u>16</u>
Modelo Anv ou ID#SIM: <u>19350</u> Prefixo: <u>PR-14HV</u> Proprietário/Operador: <u>Polícia Civil/SC</u>		
(X) CMTE () COP Nome do examinando: <u>JADER JOÃO DA SILVEIRA</u>		
Código ANAC: <u>145002</u> Validade do CMA: <u>13/11/2014</u> Classe do CMA: (X) 1ª () 2ª		

Conceitos: (SA) Satisfatório (IN) Insatisfatório Marcações: (NA) Não Aplicável (NO) Não Observado
 (SIM) Somente em simulador (*) Procedimento deve ser apenas simulado em aeronave
 (MLTE) Procedimento somente em helicóptero multimotor

I- EXAME ORAL (CONHECIMENTOS TEÓRICOS)

- | | |
|---|--|
| ☒ SA Limitações do helicóptero (RFM) | ☒ SA Conhecimentos gerais e equipamentos |
| ☒ SA Itens de memória e Checklist (QRH) | ☒ SA Sistemas |

II- CONHECIMENTOS OPERACIONAIS E EXAME PRÁTICO

- | | |
|--|---|
| ☒ SA Documentos do helicóptero | ☒ SA Desempenho, peso e balanceamento |
| ☒ SA Material de navegação (VFR/ IFR/ Data Base) | ☒ SA Regras de tráfego aéreo |
| ☒ SA Análise meteorológica | ☒ SA Procedimentos operacionais SOP / MGO / MEL |
| ☒ SA Combustível/ planejamento | ☒ SA Operação (urbana / off shore / selva) |

A- PRÉ-VOO

- | | |
|---|---|
| ☒ SA Abastecimento (verificação/acompanhamento) | ☒ SA Autorização ATC e Briefing de subida |
| ☒ SA Inspeção externa | ☒ SA Velocidades, CG e FMS/CDU |
| ☒ SA Preparação da cabine, Scan flow | ☒ SA Briefing de partida |

B- PARTIDA / TAXI E MANOBRAS DE SOLO

- | | |
|--|---|
| ☒ SA Partida dos motores (bateria / fonte externa) | ☒ SA Voo pairado / giros / quadrado |
| ☒ SA Falhas na partida (SIM) | ☒ SA Auto-rotação no pairado (SIM) |
| ☒ SA Táxi (aéreo / solo) | ☒ SA Cheques antes da decolagem |

C - DECOLAGEM / POUSO E ARREMETIDA

- | | |
|--|---|
| ☒ SA Decolagem vertical normal / vento cruzado | ☒ SA Aproximação para pouso direto |
| ☒ SA Pouso normal / vento cruzado | ☒ SA Decolagem corrida / de máximo desempenho |
| ☒ SA Decolagem vertical de máxima performance | ☒ SA Aproximação de pequeno ângulo |
| ☒ SA Aproximação de grande ângulo | ☒ SA Pouso corrido |
| ☒ SA Decolagem vertical direta | ☒ SA Arremetida |

D - MANOBRAS

- | | |
|---|---|
| ☒ SA Curvas de pequena e média inclinação | ☒ SA Descida de emergência (*) |
| ☒ SA Auto-rotação na reta / 90° / 180° (*) | ☒ SA Pouso em terreno inclinado |
| ☒ SA Pairado fora do efeito solo | ☒ SA Operação em área restrita (*) |
| ☒ SA Recuperação de VORTEX RING (SIM) | ☒ SA Recuperação de atitude anormal (SIM) |

E - PROCEDIMENTOS NORMAIS/ ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA

- | | |
|---|--|
| ☒ NA Operação CAT A | ☒ NA Arremetida com falha de motor (*) |
| ☒ NA Operação CAT B | ☒ NA Falha de motor (após o LDP) (*) (MLTE) |
| ☒ NA Falha de motor (antes da V1/TDP) (*) (MLTE) | ☒ NA Pouso com falha de motor na pista e evacuação (SIM) |
| ☒ SA Rejeição de decolagem (*) | ☒ NA Falha no sistema do rotor de cauda (*) |
| ☒ NA Falha de motor (após a V1/TDP) (*) (MLTE) | ☒ NA Falha MGB (SIM) |
| ☒ NA Fogo no motor (*) (MLTE) | ☒ NA Pouso n'água com evacuação de emergência (SIM) |
| ☒ NA Falha de motor (antes do LDP) (*) (MLTE) | ☒ NA Incapacitação de tripulante (*) |

F - POUSO E TAXI

- | | |
|--|--|
| ☒ SA Procedimentos após pouso e taxi | ☒ SA Corte dos motores |
| ☒ SA Estacionamento da aeronave | ☒ SA Procedimentos pós corte |

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL



G - OPERAÇÃO DOS SISTEMAS

- ☒ Motor e APU
- ☒ Elétrico
- ☒ Hidráulico / Controles de voo / Trem
- ☒ Combustível

- ☒ Proteção contra a chuva e gelo
- ☒ Proteção contra o fogo/ remoção de fumaça
- ☒ Radar, rádios, GPS e falha de comunicação
- ☒ Instrumentos e transferências

H - GERAL

- ☒ Uso do automatismo
- ☒ Assessoramento (Pilot monitoring)

- ☒ Call out
- ☒ CRM

I - NAVEGAÇÃO VFR

(Obrigatório para Concessão das Licenças de PPH ou PCH)

- ☒ Saída do tráfego
- ☒ Subida (de acordo com ATC)
- ☒ Nivelamento
- ☒ Voo em rota
- ☒ Navegação estimada
- ☒ Navegação por contato

- ☒ Uso da(s) carta(s) de navegação visual
- ☒ Uso de outro(s) auxílio(s) para navegação:
- ☒ Emergências de voo em rota (*)
- ☒ Descida em rota (de acordo com ATC)
- ☒ Entrada no tráfego
- ☒ Tráfego

J - PROCEDIMENTOS E MANOBRAS IFR

(Obrigatório para Concessão ou Revalidação da Habilitação IFRH)

- ☒ Briefing do procedimento de subida (SID)
- ☒ Perfil da SID / TMA / Sterile cockpit
- ☒ Restrições do ATC / Cruzeiro
- ☒ Seleção dos rádios e auxílios à navegação
- ☒ Navegação IFR (NDB, VOR, DME, RNAV)
- ☒ Operação IFR com falha nos sistemas (*)
- ☒ Fraseologia padrão e falha de comunicação
- ☒ Briefing de descida e aproximação

- ☒ Perfil da STAR
- ☒ Entrada em órbita
- ☒ Falha de avionics / navegação / instrumentos (*)
- ☒ Procedimento e pouso IFR (normal / mono-motor)
- ☒ Procedimento Não-Precisão NDB () VOR () GNSS ()
- ☒ Procedimento de Precisão ILS
- ☒ Aproximação perdida (normal / mono-motor)
- ☒ Aproximação para circular

COMENTÁRIOS

O PILOTO APRESENTOU-SE PREPARADO PARA O VOO DE EXAME DO TIPO H350. DURANTE O BRIEFING APRESENTOU COMEÇAMENTO DO MANUAL DO EQUIPAMENTO EM TODOS OS SEUS PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIAS E LIMITAÇÕES. APRESENTOU ESTUDO METEOROLÓGICO E CONHECIMENTO DAS REGRAS DE TRÁFEGO VFR. DURANTE O VOO EXECUTOU AS MANOBRAS DE PROFICIÊNCIA NO SOLO: QUADRADO DE POVO FIXA E VARIÁVEL, GIRO 360° E POVO EM TERCEIRO INCLINADO. REALIZOU CIRCUITO DE TRÁFEGO AEREO COM POA COORDENADA COM OS DEGRADOS AIS E DEMAIS AERONAVES NO SECT. EXECUTOU AS MANOBRAS DE DECOLAGEM NORMAL, ROLLO NORMAL, DECOLAGEM CORRIDA, POUSO CORRIDA, DECOLAGEM DE MANEIRA PERFORMANCE, APROXIMAÇÃO DE GRANDE ÂNGULO, POUSO DIRETO E DECOLAGEM DIRETA, MANUTENÇÃO DE PISO E NIVELADO DURANTE O CIRCUITO DE TRÁFEGO. MANOBRAS DE AUTO ROTAÇÃO NA RETA, 90°, 180° E DO PARADO, PERDA DO SISTEMA HIDRÁULICO, PERDA DO COMANDO E AGONAMENTO DO ROJAZ DE CAUDA. O PILOTO PRESENTE TODOS OS REQUISITOS DO RBAC 61 PARA A CONCESSÃO DE HABILITAÇÃO DE TIPO H350.

REGISTRO NO DIÁRIO DE BORDO Nº 12 PR HHV 2013, FLS 45530

Conceito final:	13/09/2019	DARLAN EMIR REIZ	131822	
(X) APROVADO	Data	() Inspetor (X) Examinador	Cod. ANAC	Assinatura
() REPROVADO				

Ciente: <u>Palmira L. A.</u>	
Examinando	

FAP 03.01/2012

HORA APRESENTAÇÃO DA TRIPULACÃO

[illegible]

Marcas:	PR- MTV	Fabricante:	Guo COTIER	Modelo:	AS 350 B2	N/S:	3844	Cat. Reg.	TPX ☐	SAE ☐	PR
---------	---------	-------------	------------	---------	-----------	------	------	-----------	------------------------------	------------------------------	----

Horas de Célula Anterior: 723.9	Horímetro Anterior: 723.9	Horas de Célula no dia:	Total Horas Célula:	Horímetro Total:
---------------------------------	---------------------------	-------------------------	---------------------	------------------

[illegible]**Cliente:**

Visto do Cliente:

Observações: Para fins comerciais o total de vôo é considerado da partida ao corte.

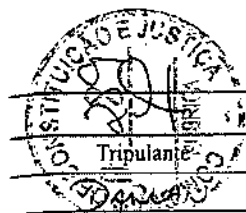
PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE

Tipo da ultima intervenção de manutenção:

Tipo da próxima intervenção de manutenção

Horas de célula para próxima intervenção de manutenção:

[illegible]



PARTE I - REGISTRO DE VÔO

Diário de Bordo Nº 39 / HZF / 2.74

HORA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

Tripulante	Dia	Hora	Rubrica	Tripulante	Dia	Hora	Rubrica	Tripulante	Dia	Hora	Rubrica
DARLAN	21/07	09:00	7	JADER	21/07	09:00	5	RAFAEL	21/07	09:00	
MARTINEZ	21/07	09:00		OSCARO	21/07	09:00		VASCEK	21/07	09:00	

Marcas: PT-HZF Fabricante: SUBCOTIGR Modelo: AS 250 B2 N/S: AS 2972 Cat. Reg. TPX SAE MD
Horas de Célula Anterior: 79630 Horímetro Anterior: 60854 Horas de Célula no dia: 26 Total Horas Célula: 79656 Horímetro Total: 60880

TRECHO			HORAS								CMS	PAX/CARGA						CMT			
DATA	DE	PARA	PART.	DEC	POUSO	CORTE	DIU	NOT	TOTAL		TOTAL	PAX	CARGA	P	C	NAT	NOME	CDAC	FB	ASS.	
									VOO	MNT											
21/07	SBC H	SBC H	16:12	16:44	17:14	17:24	01:12	-	01:12	01:00	151	05	-	01	1	ADP	DARLAN	131322	I	1/1	
																	MARTINEZ	219707	A		
21/07	SBC H	SBC H	17:42	17:45	17:57	18:00	00:18	-	00:18	00:12	180	05	-	01	1	ADP	DARLAN	131322	I	1/1	
																	MARTINEZ	219707	A		
21/07	SBC H	SBC H	19:24	19:27	19:57	20:00	-	00:36	00:36	00:30	-	03	-	06	1	ADP	DARLAN	131322	I	1/1	
																	JADER	145062	C	1/1	
21/07	SBC H	SBC H	22:00	22:03	22:57	23:00	-	01:00	01:00	00:54	-	05	-	03	1	ADP	DARLAN	131322	I	1/1	
																	MARTINEZ	219707	A		
TOTAL							01:30	01:36	03:06	02:36	331	13	-	11	4						

Cliente:

Visto do Cliente:

Observações: Para fins comerciais o total de voo é considerado da partida ao corte.

CÓPIA

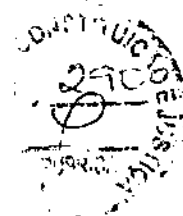
PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE

Tipo da última intervenção de manutenção:

Tipo da próxima intervenção de manutenção:

Horas de célula para próxima intervenção de manutenção:

REGISTRO DA TRIPULAÇÃO					APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO			
DATA	SIST.	DISCREPÂNCIA	CÓD.	RUB.	DATA	AÇÃO CORRETIVA	CÓD.	RUB.



DEVOLUÇÃO

Após respondida a diligência, usando os atributos do Regimento Interno em seu artigo 142, devolve-se o presente Processo Legislativo PL./0282.3/2019 para o Senhor Deputado Milton Hobus, para exarar relatório conforme prazo regimental.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2019

Lyvia Mendes Corrêa
Chefe de Secretaria



REDISTRIBUIÇÃO

Faça-se a remessa dos autos do Processo Legislativo nº PL./0282.3/2019, pelo princípio de REDISTRIBUIÇÃO, ao Senhor Deputado Kennedy Nunes, Membro desta Comissão, por ter sido designado RELATOR, com base no artigo 128, inciso VI, do Regimento Interno, pelo(a) Sr(a). Dep. Romildo Titon, Presidente da Comissão.

Informa-se que o prazo regimental final para apresentação do relatório expira no dia 08/10/2019.

Sala da Comissão, em 17 de março de 2020


Lyvia Mendes Gorrêa
Chefe de Secretaria



APRASC
Associação de Praças do Estado de Santa Catarina



Ofício n° 147/2020

Florianópolis, 08 de julho de 2020

Excelentíssimo Senhor,
Deputado Estadual
Julio Garcia
Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina

Prezado,

A APRASC (Associação de Praças do Estado de Santa Catarina), que representa mais de 14 mil policiais e bombeiros militares do Estado, solicita apoio na aprovação do PL 0282.3/2019, que autoriza praças da Polícia Militar e Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, qualificados e habilitados pela Agência Nacional de Aviação Civil, a atuarem como pilotos de aeronaves e helicópteros.

Hoje, o Estado conta com 12 praças (nas graduações que vão desde soldado, cabo, sargento até subtenente) habilitados, mas que não são autorizados a pilotar. A medida, além de fortalecer o atendimento à população em todas as regiões, com ampliação do efetivo especializado, irá promover economia ao Estado, que não precisará contratar mais civis.

Sendo assim, pela importância do projeto para o atendimento da população catarinense e pela economia aos cofres públicos, a APRASC reforça seu pedido para que este parlamentar vote por sua aprovação.

Sem mais para o momento, agradecemos.

Atenciosamente,

JOÃO CARLOS PAWLICK
Presidente da APRASC

Lido no Expediente
40ª Sessão de 14/07/20
Aprovação PL 1282/19
Secretário



APRASC

Associação de Praças do Estado de Santa Catarina



Florianópolis, 08 de julho de 2020

Excelentíssimo senhor,
Deputado Júlio Garcia
Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina

Lido no Expediente	
090º Sessão de	14/07/20
- Anexar ao PL 282/19	
Secretário	

A D2
08/02/2020
Jean Henrique Havenstein
Secretário Parlamentar da Presidência
Matrícula 9613

ASSOCIAÇÃO DE PRAÇAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA - APRASC, entidade sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ n. 04.638.810/0001-29, com sede na Rua Raul Machado, n. 139, Centro, município de Florianópolis, SC, CEP 88.020-610, representado pelo seu Presidente, Sr. João Carlos Pawlick, no exercício da finalidade e propósito institucionais de defesa dos direitos dos militares Praças de Santa Catarina, vêm, perante Vossa senhoria, com os cordiais cumprimentos, apresentar as contrarrazões do ofício n° 234-PMSC/CBMSC, encaminhado a esta Casa Legislativa no dia 18 de junho;

As Instituições Militares do Estado de Santa Catarina requereram que o PL/02823/2019 seja rejeitado em sua continuidade, seja nas comissões por vir, ou no Plenário. O referido Projeto autoriza Praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, a exercerem a função de pilotos nas aeronaves das instituições da segurança pública. Vale destacar que o PL 0282.3 foi aprovado por unanimidade na Comissão de Constituição e Justiça, tendo sua admissibilidade.

Inicialmente, é certo afirmar que a presente proposição não fere os Art. 50, § 2º da Constituição do Estado de Santa Catarina, isto porque **não cria a função de piloto**, pois ela **já existe de fato**, senão vejamos:

A teoria já ventilada pelo Supremo Tribunal Federal de que *o que se veda, é a iniciativa parlamentar que vise ao redesenho de órgãos do Executivo, conferindo-lhes novas e inéditas atribuições*, inovando a própria função institucional da unidade orgânica.

Destarte, se faz necessário entender que ao adotar essa linha de argumentação, precisamos distinguir a **criação de uma nova atribuição** a da **mera regulamentação de uma atividade que já é exercida**.

Isso fica muito evidente que se olharmos para os Oficiais e **principalmente para os Pilotos Cívicos**, que pilotam as aeronaves do CBMSC e PMSC. A função de piloto já existe, isto resta mui claro, desta forma não há inovação, criação de cargos ou qualquer interferência no Poder Executivo.

Ao comentar as novas conformações do princípio da separação dos poderes, Nuno Piçarra afirma que "a função política abrange a orientação e a direção da sociedade política em geral, a determinação do interesse público, a interpretação dos fins do Estado, a fixação de suas tarefas e a escolha dos meios (...) adequados para as realizar".

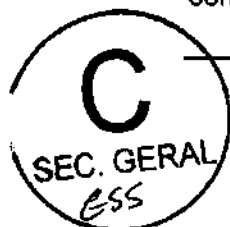
O Estado de Santa Catarina despreza seus servidores num ato até mesmo discriminatório, gastando milhões ao longo dos anos com contratação de pilotos civis e uso de servidores oficiais de outros estados que aqui vem concluir seus treinamentos de ascensão a comandante de aeronaves em nosso Estado. Neste caso, a utilização das aeronaves de SC

APRASC – ASSOCIAÇÃO DE PRAÇAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA

Rua Raul Machado, 139 – Centro - 88020-610 – Florianópolis – SC

(48)3223-2241 – (48) 3039-0609

aprasc@aprasc.org.br | Facebook: <https://www.facebook.com/aprasc/>





APRASC

Associação de Praças do Estado de Santa Catarina



servem para aquisição de horas para Oficiais de fora do Estado, enquanto aqui permanece a falta de efetivo e a contratação de civis.

É certo que a economicidade é uma das finalidades do Estado, sendo um princípio constitucional, expresso no art. 70 da Constituição Federal de 1988. **É a obtenção do resultado esperado com o menor custo possível**, mantendo a qualidade e buscando a celeridade na prestação do serviço ou no trato com os bens públicos, e neste caso, o meio mais adequado é usar os funcionários públicos habilitados ao invés de pagar por mão de obra externa.

Porque um piloto civil pode pilotar as “aeronaves de resgate” do CBMSC e da PMSC e os praças, funcionários públicos de carreira, submetidos ao regime militar Estadual NÃO PODEM ?

Os requisitos para Operações Especiais na Aviação de Forças Públicas são encontrados na RBAC nº 90 (ANAC), e **nada consta sobre obrigatoriedade do piloto ser oficial**. Além do mais, na Polícia Civil as aeronaves são pilotadas por Delegados e agentes, bastando estar habilitados conforme preconiza a legislação da ANAC.

As instituições militares do Estado, por mais de uma vez, dizem se tratar de função inerente de Comando e Chefia e que já está consagrado em legislação federal. Ora, qual legislação? Por que não citam? Ocorre que o CBMSC e PMSC tentam se equiparar as Forças Armadas, criando teses que não encontram amparo legal. Uma tentativa de tornar a aviação da Segurança Pública militar, e então se igualar as Forças Armadas, **foi vetada recentemente** na Lei Nº 13.675, de 11 de junho de 2018 e que disciplina a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública.

Parágrafo único do art. 18

“Parágrafo único. Salvo disposição em contrário, aplica-se, no que couber, à aviação de segurança pública o mesmo regime jurídico da aviação militar.”

Razões do veto

“O dispositivo abriga proposta com redação demasiadamente ampla, sem a definição de parâmetros que conformem o limite e o alcance da norma, ensejando grave insegurança jurídica. Ademais, o regime jurídico da aviação militar é específico para o desempenho da missão constitucional das Forças Armadas, revelando-se constitucionalmente inadequada sua utilização para atividades ordinárias de segurança pública. A Carta Magna atribui aos órgãos de segurança pública competências específicas e distintas daquelas imputadas às Forças Armadas, não cabendo a equiparação das missões”

Os praças tem grande responsabilidades, representando o estado e as instituições da segurança pública todos os dias perante a sociedade, são capacitados pra defender e salvar a sociedade, mais não são para conduzir uma aeronave?

Lembramos que no processo da presente PL existe uma resposta ao Ofício GPS/DL/1229/2019 (3540890), a qual segue:



APRASC

Associação de Praças do Estado de Santa Catarina



1.2. De acordo com as competências estabelecidas na Lei nº 11.182/2005, **cabe à ANAC regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.**

1.5. No tocante a operações de forças públicas, tais como polícia militar e corpo de bombeiros, a esta Superintendência **cabe exigir e fiscalizar se os requisitos de certificação e operação previstos no RBAC nº 90 estão sendo cumpridos**, ou seja, diante das referidas competências legais, entende-se que não compete à ANAC verificar se determinado piloto integra esta ou aquela categoria militar.

Nota-se que não há objeção da ANAC sobre a possibilidade do Praça ser piloto das aeronaves.

Mesmo sendo verdade que as instituições do Estado são forças auxiliares e reserva do Exército, não torna a aviação da SSP militar. Como já foi dito, a ANAC criou uma norma que cuida especificamente da aviação da Segurança Pública, RBAC 90 conforme a própria ANAC em resposta ao ofício.

Por fim, aproveitar a mão de obra especializada dos servidores do estado, que já possuem os requisitos técnicos para exercerem uma função classificada como operacional, a qual os praças são caracterizados em legislação como executores, é legal, é moral e é econômico.

Benefícios do projeto:

1. Economia aos cofres públicos.
2. Aumento do efetivo especializado.
3. Maior abrangência estadual no socorro aéreo.
5. Não precisar mais trazer oficiais pilotos de outros estados.

Certo de contar com Vossa Senhoria, pedimos que o projeto de lei 02823/2019 continue sua tramitação nesta Casa Legislativa.

Nestes termos, pede e aguarda encaminhamento para que seja provido o presente pleito.

João Carlos Pawlick

Presidente



Fundada em 24 de Abril de 1934
Rua Fúlvio Aducci, 205 - Cep 88075-001 - Fone (48) 3244-
aberssesc@gmail.com
ESTREITO - FLORIANÓPOLIS - SANTA CATARINA



Ofício Circular nº 068/DE/2020

Florianópolis-SC, 20 de julho de 2020.

Ao Exmo. Senhor Julio Garcia
DEPUTADO ESTADUAL
NESTA

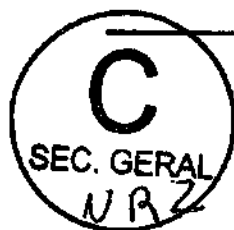
Lido no Expediente
44ª Sessão de 28/10/2020
Governo do PL 282/19
Secretário

D.L.
Eron Giordani
Chefe de Gabinete da Presidência
27/07/2020

A ABERSSC - ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE E REPRESENTATIVA DOS SUBTENENTES E SARGENTOS DO ESTADO DE SANTA CATARINA, através do seu presidente que esta subscreve, vem à preclara presença de Vossa Senhoria, manifestar apoio ao PL/0282.3/2019 (Permite a função de piloto de aeronaves, aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina), **OPINANDO** por considerar a admissão de praças da Polícia e Bombeiro Militar no exercício das funções de pilotos de aeronaves, aviões e helicópteros, prática recorrente nos demais estados da federação, ferindo o princípio da isonomia, no trato desigual à mesma condição de qualificação profissional.

A ABERSSC se manifesta favorável e apoia o projeto de lei, em tramitação na Alesc, que autoriza as praças da Polícia e do Corpo de Bombeiros Militar a pilotarem aeronaves nas duas Corporações. Aos praças é autorizado a condução de viaturas (Veículos dos mais diversas Categorias) e piloto de embarcações marítimas. Assim, não há o que se falar em princípios de hierarquia e disciplina, por ser a condução de aeronaves uma função estritamente técnica e não hierárquica.

Queremos esclarecer que um militar praça, ao pilotar uma aeronave não vai tirar a autoridade de um oficial em comando de uma operação, caso isso realmente acontecesse, não poderíamos permitir pilotos civis na condução de aeronaves das corporações militares na função de primeiro piloto, o oficial exerce a função de piloto segundo comandante, e coordena a operação.





Fundada em 24 de Abril de 1934
Rua Fúlvio Aducci, 205 - Cep 88075-001 -Fone (48) 3244-3000
aberssesc@gmail.com
ESTREITO – FLORIANÓPOLIS – SANTA CATARINA



A Associação afirma que os níveis de graduação não devem ser utilizados para medir a capacidade de um militar, mas apenas servem para diferenciar uma questão organizacional. O piloto, sendo praça ou oficial, sempre seguirá as ordens e tomadas de decisão do superior hierárquico e o responsável pela operação em curso.

Além disso, a proposta não fala em quebra de hierarquia, apenas justifica o direito e a isonomia entre as categorias militares, em pilotar aeronaves seguindo apenas critérios técnicos, ao compararmos as forças de segurança pública do estado, a Polícia Civil instituição também hierarquizada, os Delegados que por analogia se equiparam aos oficiais, e, Agentes aos praças, e nem por isso existe a quebra de hierarquia na Polícia Civil.

Importante salientar que este projeto de lei é uma forma de valorização da carreira dos praças, garantindo isonomia entre os postos e graduações, sendo de grande interesse aos Praças, e que estão aguardando a aprovação com grande expectativa, como forma de justiça e equidade.

Assim, cabe reforçar que somos totalmente favoráveis à aprovação do PL/0282.3/2019, que permite a função de piloto de aeronaves, aviões e helicópteros, serem exercidas por praças da Polícia e Bombeiro Militar, no âmbito do estado de Santa Catarina. Com isso, trará simetria e equidade na valorização dos militares, quer ele seja um oficial ou praça, não podemos medir a competência pela graduação ou posto mais sim, pela qualidade técnica.

Sem mais renovamos nosso compromisso de sempre auxiliar esta Casa Legislativa nos projetos de interesse Institucional e nos colocamos a disposição para qualquer esclarecimento.

Respeitosamente

Subtenente PM RR Flavio Hamann
Presidente da ABERSSESC



Tribunal Regional Eleitoral de Santa Catarina
Gabinete da Presidência

Ofício P/GAB n. 518 /2020

Florianópolis, 20 de julho de 2020.

A Sua Excelência o Senhor
Júlio Garcia
Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina
Nesta

Assunto: Projeto de Lei n. 0304.3/2019

D.L.
[Assinatura]
Ernesto Giordani
Chefe de Gabinete da Presidência
27/07/2020

Cumprimentando-o cordialmente, refiro-me ao Projeto de Lei n. 0304.3/2019 que "Dispõe sobre a isenção do pagamento de taxas de inscrição em concursos públicos aos voluntários da Justiça Eleitoral e Jurados que atuarem no Tribunal do Júri, no âmbito do Estado de Santa Catarina e adota outras providências."

Em razão da relevância da matéria, tomo a liberdade de dirigir-me a Vossa Excelência e demais Legisladores dessa Casa para reforçar a importância da proposta para as Eleições neste Estado.

A participação de mesários engajados tem se mostrado de imenso valor para reforçar a tranquilidade e legitimidade das votações, sendo de grande importância para a sociedade a sua valorização.

A medida em debate trará a esses cidadãos a certeza do valor de seu papel para as Instituições Catarinenses, constituindo-se em reconhecimento concreto de sua dedicação.

Desde já, agradeço e colho da oportunidade para reiterar votos de elevada estima e consideração.

Desembargador Jaime Ramos
Presidente

Lido no Expediente
44ª Sessão de 28/07/2020
Arquivado em PL 304/19
<i>[Assinatura]</i>
Secretário

Tribunal Regional Eleitoral de Santa Catarina
Rua Esteves Júnior, 68 - Centro - CEP 88.015-130 - Florianópolis/SC - (48) 3251-3703
presidencia@tre-sc.jus.br

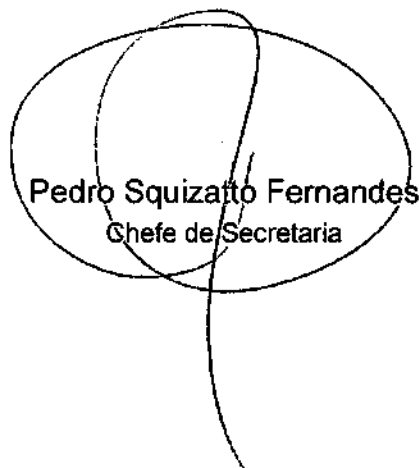


DISTRIBUIÇÃO

O(A) Sr(a). Dep. Paulinha, Presidente da Comissão, designou RELATOR do Processo Legislativo nº PL./0282.3/2019, o Senhor Deputado Marcos Vieira, Membro desta Comissão, com base no artigo 128, inciso VI, do Regimento Interno.

Em consequência, faça-se a remessa dos autos do Processo Legislativo retro citado ao Sr. Relator designado, informando que o prazo regimental final, para apresentação de relatório é o dia não definido.

Sala da Comissão, em 10 de agosto de 2020



Pedro Squizzato Fernandes
Chefe de Secretaria



**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DEPUTADO MARCOS VIEIRA (RELATOR) -
COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO.**



REQUERIMENTO

O Deputado que este subscreve, com amparo regimental **REQUER** o sobrestamento do **PL. 0282.3/2019** de minha autoria, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina" até dezembro de 2020, a pedido das partes interessadas, bem como para melhor análise da matéria.

Sala das Sessões,

Deputado Ivan Naatz



**ESTADO DE SANTA CATARINA
CASA CIVIL**

Ofício nº 1207/CC-DIAL-GEMAT

Senhor Presidente,

De ordem do senhor Governador do Estado, encaminho a Vossa Excelência resposta ao Ofício nº GPS/DL/1228/2019, a respeito do pedido de diligência ao Projeto de Lei nº 0282.3/2019, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina".

A Secretaria de Estado da Segurança Pública (SSP), mediante o Parecer nº 109/PL/2019, de sua Consultoria Jurídica, informou que, "Instado a se manifestar, o Comando-Geral da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina, por intermédio da Informação PM1 nº 89/2019 (pp. 0034-0061, dos autos SSP 6053/2019), após análise da matéria, opinou pelo arquivamento do projeto de Lei nº 0282.3/2019 posto não atender ao interesse público e da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina, diante dos motivos elencados na já mencionada Informação. Oportunamente, o Comando-Geral do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Santa Catarina (CBMSC), por intermédio do Ofício nº 479-CmdoG/CBMSC (pp. 0003/0009, dos autos SSP 6054/2019), apreciou o referente projeto de Lei opinando no sentido de que o melhor para a Corporação é que o projeto de lei em tela não mantenha sua tramitação, pelas razões expostas no referido Ofício".

E a Secretaria de Estado da Administração (SEA), consultada de ofício diante da matéria objeto da proposição, destacou, mediante o Parecer nº 757/2019-COJUR/SEA/SC, que "[...] a Diretoria de Gestão e Desenvolvimento de Pessoas (DGDP), analisando o que compete à parte técnica, teceu as seguintes considerações, veja-se: 'Do dispositivo supracitado denota-se que as áreas de Ingerência da SEA, em relação aos policiais militares, restringem-se aos planos de carreira, cargos e vencimentos (alínea 'c'), bem como sua remuneração (alínea 'f'), não sendo atribuição desta Pasta manifestar-se em temas como o do presente Projeto de Lei. E embora a SEA tenha competência para normatizar sobre os planos de carreira, cargos e vencimentos dos militares estaduais, o fato é que a Reforma Administrativa também trouxe em seu texto a seguinte disposição: 'Art. 43. Cabe à SSP promover a atuação conjunta, coordenada, sistêmica e integrada da PMSC, da PCSC, do CBMSC e do IGP, em articulação com a sociedade. Parágrafo único. Ficam preservadas a autonomia e as competências relativas à gestão interna da PMSC, da PCSC, do CBMSC e do IGP, no tocante às finanças, à contabilidade, às pessoas e ao apoio operacional. Assim, diante da peculiaridade do tema, esta Diretoria entende que a matéria deve ser apreciada pela Polícia Militar e pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Santa Catarina, em respeito à sua autonomia no que concerne aos assuntos referentes a gestão de pessoas'. Por outro lado, sobre a constitucionalidade e legalidade do projeto, verifica-se de plano a existência de vício de iniciativa, haja vista que a proposta versa sobre matéria cuja competência é exclusiva do Chefe do Poder Executivo, pois a definição sobre quem pode ou não pilotar aeronaves no âmbito da Polícia Militar, bem como do Corpo de Bombeiros Militar do Estado, se insere necessariamente na organização e regime jurídico das referidas carreiras, de acordo com o estatuído no inciso V do parágrafo 2º do artigo 50 da Constituição do Estado de Santa Catarina".

Excelentíssimo Senhor
DEPUTADO JULIO GARCIA

Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina
Nesta

Ofid. 1207_PL_0282.3_19_SSP_SEA
SCC 9923/2019

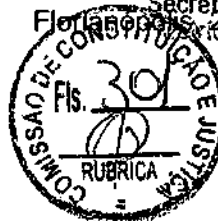
Centro Administrativo do Governo do Estado de Santa Catarina
Rod. SC 401, nº 4.600, km 15 - Saco Grande - CEP 88032-000 - Florianópolis - SC
Telefone: (48) 3665-2159 | e-mail: gemat@casacivil.sc.gov.br

A DIRETORIA LEGISLATIVA
PARA PROVIDÊNCIAS

EM, 23/10/2019

Angela Aparecida Bez

Secretária-Geral
Florianópolis, 23 de outubro de 2019.



Lido no Expediente

Of.º Sessão de 23/10/19

Anexar a(o) PL 282/19

Diligência

Secretário



**ESTADO DE SANTA CATARINA
CASA CIVIL**

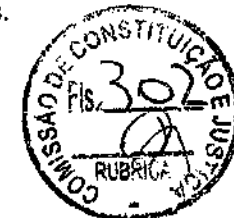
(Fl. 2 do Ofício nº 1207/CC-DIAL-GEMAT, de 21.10.19)

Por fim, no que tange à análise estrita desta Consultoria Jurídica, somos da opinião de que o Projeto de Lei nº 0282.3/2019, de origem parlamentar, padece de vício de inconstitucionalidade, por afronta à competência privativa do Chefe do Poder Executivo. Por todo o exposto, opina-se pelo não prosseguimento do Projeto de Lei nº 0282.3/2019, nos termos da fundamentação".

Diante do exposto, remeto a Vossa Excelência os aludidos documentos.

Respeitosamente,

Douglas Borba
Chefe da Casa Civil

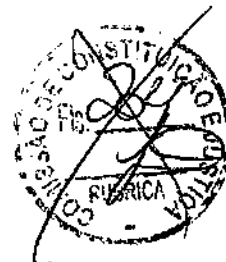


Ofid_1207_PL_0282.3_19_SSP_SEA
SOC 9623/2019

Centro Administrativo do Governo do Estado de Santa Catarina
Rod. SC 401, nº 4.600, km 15 - Saco Grande - CEP 88032-000 - Florianópolis - SC
Telefone: (48) 3665-2159 | e-mail: gemat@casacivil.sc.gov.br



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
GABINETE DO DIRETOR-GERAL
CONSULTORIA JURÍDICA

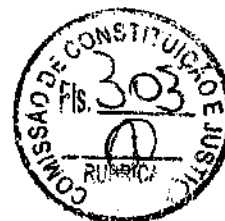


PARECER Nº 109/PL/2019

Processo: SCC 9959/2019

Interessado: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina

Origem: Diretoria de Assuntos Legislativos da Casa Civil



EMENTA: DILIGÊNCIA AO PROJETO DE LEI Nº 0282.3/2019. QUE "PERMITE A FUNÇÃO DE PILOTO DE AERONAVES AVIÕES E HELICÓPTEROS SEREM EXERCIDAS POR PRAÇAS DA POLÍCIA MILITAR E DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR, NO ÂMBITO DO ESTADO DE SANTA CATARINA". MANIFESTAÇÃO DO COMANDO-GERAL DE CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA E DO COMANDO-GERAL DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA. ENCAMINHAMENTO PARA A DIRETORIA DE ASSUNTOS LEGISLATIVOS.

Sr. Presidente do Colegiado Superior de Segurança Pública e Perícia Oficial,

Aportou nesta Consultoria Jurídica o **Ofício nº 1042/CC-DIAL-GEMAT**, datado de 19 de setembro de 2019, por meio do qual a Diretora de Assuntos Legislativos da Casa Civil (DIAL/CC), encaminhou a Vossa Excelência o pedido de diligência ao Projeto de Lei nº 0282.3/2019, que "*Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina*".

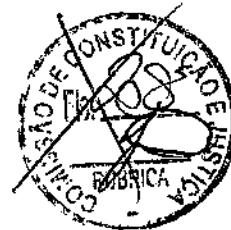
De acordo com Silveira¹, diligência é a "*providência para a obtenção de dado, informação, ou documento necessário à complementação de processo em andamento*". Segundo o autor, "*no processo legislativo, o pedido de diligência, feito por meio de requerimento, é geralmente encaminhado a órgão ou entidade públicos ou ao autor da proposição*".

O pedido de informação (diligência) é disciplinado pelo Regimento Interno da ALESC nos arts. 71, VI e XIV, 178, X, 197, e pelo Decreto nº 2.382/2014 que, no tocante aos projetos de lei, estabelece que as respostas às solicitações de diligência pelas

¹ SILVEIRA, Antônio Barbosa da. (Coordenador). Manual de Redação Parlamentar. 3 ed. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 2013, p. 350.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
GABINETE DO DIRETOR-GERAL
CONSULTORIA JURÍDICA



Comissões devem atender aos quesitos formulados ou às solicitações de manifestação contidas na diligência, tramitar instruídas de parecer jurídico, e ser apresentadas em meio físico e digital, conforme disposto no seu art. 19, §º 1º, I, II e III.

Em se tratando de processo legislativo, cabe a Secretaria de Segurança Pública manifestar-se acerca da existência ou não de contrariedade ao interesse público em autógrafo (art. 17, II, do Decreto nº 2.382/2014), bem como responder a todos os pedidos de informações (diligências) oriundos pela ALESC, observados o disposto no Regimento Interno da ALESC e no Decreto nº 2.382/2014, não lhe cabendo, em qualquer das hipóteses, examinar a constitucionalidade e a legalidade das proposições, pois essas tarefas são atribuídas à Comissão de Constituição e Justiça da ALESC e à Procuradoria Geral do Estado, conforme se extrai dos art. 25, 26, I, 27, I, 72, I, 146, I, 149, 150 e 209, I, do Regimento Interno da ALESC, do art. 5º, X, do Decreto nº 724/2007, e do art. 17, I do Decreto Estadual nº 2.382/2014.

Atendendo ao artigo 7º, inciso I, do Decreto nº 2.382/2014, esta Secretaria encaminhou o processo para manifestação das instituições afetas à matéria.

Instado a se manifestar, o **Comando-Geral da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina**, por intermédio da Informação PM1 nº 89/2019 (pp. 0034-0061, dos autos **SSP 6053/2019**), após análise da matéria, opinou pelo arquivamento do projeto de Lei nº 0282.3/2019 posto não atender ao interesse público e da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina, diante dos motivos elencados na já mencionada Informação.

Oportunamente, o **Comando-Geral de Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Santa Catarina (CBMSC)**, por intermédio do Ofício nº 479-CmdoG/CBMSC (pp. 0003/0009, dos autos **SSP 6054/2019**), apreciou o referente projeto de Lei opinando no sentido de que o melhor para a Corporação é que o projeto de lei em tela não mantenha sua tramitação, pelas razões expostas no referido Ofício.

Sendo assim, estando o feito apto ao prosseguimento, sugerimos a remessa deste à Diretoria de Assuntos Legislativos (DIAL) da Casa Civil (CC) para as providências pertinentes, bem como para ser remetido à Assembleia Legislativa, nos termos do artigo 19 do Decreto nº 2.382/2014.

É o parecer. À consideração superior.

Florianópolis/SC, 11 de outubro de 2019.

Assinado eletronicamente
Renata von H. Trindade
OAB/SC nº 46.173
Consultora Jurídica/SSP



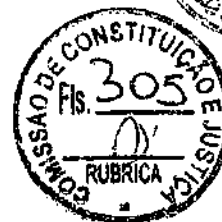
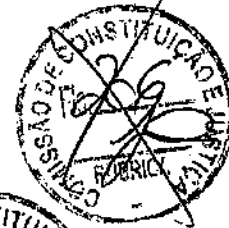


ESTADO DE SANTA CATARINA

SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA

GABINETE DO PRESIDENTE DO COLEGIADO SUPERIOR DE SEGURANÇA PÚBLICA E PERÍCIA OFICIAL

Processo: SCC 9959/2019
Interessado: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina
Origem: Diretoria de Assuntos Legislativos da Casa Civil



DESPACHO

- 1) Acolho a manifestação da Consultoria Jurídica deste Gabinete exarada através do **Parecer nº 109/PL/2019**.
- 2) Encaminhem-se, com urgência, os autos à Diretoria de Assuntos Legislativos da Casa Civil.

Florianópolis/SC, 15 de outubro de 2019.

Assinado eletronicamente

CEL. PM Carlos Alberto de Araújo Gomes Júnior

Presidente do Colegiado Superior de Segurança Pública e Perícia Oficial



**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
COMANDO-GERAL
GABINETE DO COMANDO**



Ofício nº 479-CmdoG/CBMSC

Florianópolis, 25 de Setembro de 2019

Senhor Presidente,

Com os cordiais cumprimentos, venho através deste subsidiar a posição do Comando-Geral do CBMSC acerca do Projeto de Lei nº 0282.3.2019, cujo teor trata da possibilidade de praças militares estaduais pilotarem as aeronaves da PMSC e do CBMSC, esclarecendo o seguinte:

1. Informo ser desvirtuada e difamatória a alegação de que o CBMSC gasta valores absurdos com a formação de pilotos. É um dos requisitos para ingresso no Plano de Ascensão Técnica do BOA, ser oficial com a licença mínima de Piloto Privado de Helicóptero – PPH ou Piloto Privado de Avião – PPA, perante a ANAC. Assim, com a habilitação de piloto privado, muitas vezes custeado pelo próprio interessado (em torno de R\$ 20.000,00 para avião e R\$ 40.000,00 para helicóptero), o oficial realiza os treinamentos específicos para assumir a função de Comandante de Operações Aéreas do CBMSC, exigido pelo Plano de Ascensão Técnica do BOA – PAT/BOA, além dos treinamentos específicos da habilitação, referente ao modelo de aeronave, exigidos pela ANAC.

1.1. Com a licença de Piloto Privado de Helicóptero (PPH) ou Piloto Privado de Avião (PPA) e, devidamente habilitados na aeronave, os Comandantes de Operações Aéreas, responsáveis pelo gerenciamento das ocorrências de alta complexidade nas áreas de salvamento, resgate e atendimento pré-hospitalar com aeronaves do CBMSC e SAMU, atuam como piloto segundo em comando, para adquirir experiências em pilotagem nas operações de resgate. Estas experiências, adquiridas durante o atendimento de ocorrências, quando acumuladas mais de 150 horas de voo, são homologadas pela ANAC dando ao piloto a possibilidade de conquistar a Licença de PCH ou de PCA. Ressalta-se que ambas por EXPERIÊNCIA, ou seja, sem a necessidade de realização da totalidade das horas regulamentares em escolas de aviação, resultado em uma grande economia para os órgãos públicos.

1.2. Ademais, no que tange a licença de PCH ou PCA, também pode ser obtida em Centros de Formação de Pilotos homologados pela ANAC, com custo médio de R\$ 70.000,00 (Setenta mil reais). No entanto o CBMSC, adota aquisição da licença por experiência, reduzindo principalmente o custo com as horas de voo mínimas necessárias, garantindo economia ao erário e ganhando qualidade na formação, visto que o Comandante de Operações Aéreas passa cerca de 4 a 5 anos se familiarizando com as operações aéreas específicas da Corporação.

Excelentíssimo Senhor

CARLOS ALBERTO DE ARAÚJO GOMES JÚNIOR

Presidente do Colegiado Superior de Segurança Pública de Santa Catarina
Florianópolis – SC



SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
COMANDO-GERAL
GABINETE DO COMANDO



2. Sobre outras Unidades da Federação, segundo informações colhidas na SENASP, pouquíssimos estados tem praças pilotando;

2.1. No GRPAE/SP, houve praças pilotando, mas devido aos mesmos se formarem nas unidades e pedirem baixa para trabalharem fora, isto se extinguiu e tal política foi abortada. O maior problema enfrentado por Unidades Aéreas militares que realizaram a utilização de praças para a pilotagem de aeronaves, refere-se a própria formação de praças, que não possuem a capacitação para o comando de operações e para a gestão de operações aéreas;

2.2. No estado de Goiás, recentemente foi autorizado praças a pilotarem aeronaves civis do Estado, porém, não as pertencentes aos Grupamentos aéreos da Polícia Militar ou do Bombeiro Militar. O que se coaduna com o entendimento do CBMSC sobre o assunto.

2.3. No GAM/PMERJ do Rio de Janeiro, devido a problemas de hierarquia, ingerências políticas e de dificuldade de gestão de operações, não incluíram mais praças no processo e hoje há apenas dois praças pilotando, até essa situação se autoextinguir. O Rio de Janeiro foi primeiro Estado da Federação a empregar praças como pilotos, o que ocorreu por interferência política e não pela indicação dos gestores da Corporação, situação que teve que ser revista, principalmente porque os praças só queriam executar as escalas de serviço como pilotos e pela formação e competência, não queriam assumir as responsabilidades de uma Unidade Aérea Pública (UAP).

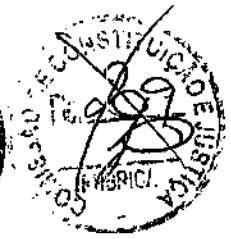
2.4. Em Santa Catarina, situação análoga ocorreu na Polícia Civil, onde houve um edital para a chamada de policiais para a formação como pilotos de helicóptero, em que foram selecionados agentes de polícia e que, devido a uma série de problemas no emprego destes na atividade, sobretudo face a problemas de cadeia de comando, a situação foi revista e nos editais futuros a situação teve que ser corrigida, conforme informações repassadas pelos gestores do SAER.

3. Há entendimento pacífico e incontestado nas Forças Armadas de que, devido as responsabilidades e o nível decisório para o emprego de tais ferramentas no serviço, tal atribuição é exclusiva de oficiais. Na aviação do Exército Brasileiro para ser piloto é imprescindível que o militar seja oficial de carreira, com formação na AMAN (Academia Militar das Agulhas Negras). Para assumir funções de gerência (semelhante às funções de Estado-Maior exercida nos Batalhões do CBMSC) dentro da aviação do Exército também é exigido que o militar seja oficial de carreira. Na Aeronáutica da mesma forma, deverá ser aprovado na seleção para o Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAV) da Academia da Força Aérea (AFA).

3.1. Assegura-se que a intenção não é equiparação das missões realizadas, que em sua maioria são distintas, mas sim tratar especificamente das responsabilidades e nível de decisão exigidas e necessárias. Importante frisar a condição de "força auxiliar e reserva do Exército Brasileiro", das corporações militares estaduais, em regime de isonomia disciplinar e hierárquica. Não há nas forças armadas a figura de um subordinado hierarquicamente, assumindo uma função de comando sobre seus superiores, como pode ocorrer, por exemplo, com um Cabo Cmt de aeronave, compondo uma guarnição com um Tenente Coronel co-piloto e um 2º Sargento Tripulante Operacional.



SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
COMANDO-GERAL
GABINETE DO COMANDO



3.2. No Capítulo XI, Das Instruções Gerais, do Regimento Interno do BOA, aprovado pela Portaria nº 394-CBMSC-2015, de 05 Nov 15, dispõe em seu artigo 47, *in verbis*:

Art. 47. Quando a bordo da aeronave houver oficial de posto superior ao Piloto em Comando, e Comandante de Operações, as decisões que não implicarem na segurança da aeronave, serão de sua competência, conforme Regulamento de Aviação Civil e Código Aeronáutico Brasileiro.

3.2.1. Denota-se que diverso do apresentado em determinada fundamentação, tal dispositivo regimentar não se refere a diferença de antiguidade entre primeiro e segundo em comando, mas sim a outro militar de posto superior que porventura tripule determinada aeronave. Desta feita, ratifica-se a condição técnica e hierárquica necessária para segura condução dos atos a bordo.

3.3. Do mesmo modo, os pilotos civis que eventualmente compõem a escala de voo, especificamente a escala de avião (não há pilotos civis em helicópteros do CBMSC), o fazem na condição INVA (Instrutor de voo de avião), com o intuito principal de transmitir conhecimento e aperfeiçoar os pilotos militares, de modo que estes possam adquirir conhecimento e experiência durante as missões, onerando menos o erário, uma vez que estas horas de voo poderão ser computadas para obtenção de licença de Piloto Comercial, dentre outras.

3.4. Destaca-se ainda que o respeito à hierarquia e à disciplina estão interligadas com o conceito do CRM (Tripulação *Resource Management* – Gestão de Recursos da Tripulação). O CRM está situado dentro deste sistema de segurança com a sua filosofia de treinamento voltada para o trabalho de equipe e para o gerenciamento dos erros e das ameaças através do compartilhamento de informações críticas, da manutenção da consciência situacional, e de tomadas de decisão que garantam a eficiência e a segurança do voo;

4. Em suma, o posicionamento da Instituição em não permitir que praças pilotem aeronaves, em primeira instância, está subsidiada no poder discricionário do administrador público, a quem irá recair as responsabilidades do resultado do serviço público. Em segunda instância, atendendo todo o ordenamento jurídico da atividade bombeiro militar.

4.1. No Capítulo VII, Das Responsabilidades Dos Tripulantes, do Regimento Interno do BOA, aprovado pela Portaria nº 394-CBMSC-2015, de 05 Nov 15, assim figuram as atribuições dos pilotos do CBMSC:

Art. 36. Das responsabilidades do Comandante da aeronave (1P):

§1º aeronaves de asas fixas:

- I – manutenção das condições operacionais da aeronave;
- II – orientação técnica da tripulação;
- III – preenchimento do diário de bordo;
- IV – comando da aeronave em todas as fases do voo e em condições de segurança;
- V – interromper a missão quando prejudicadas as condições de segurança operacional;
- VI – interromper a missão em casos de condições meteorológicas adversas;
- VII – **determinar à tripulação procedimentos julgados necessários à segurança operacional;**
- VIII – comunicação aeronáutica;
- IX – **Manter o CRM na aeronave; e**



SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
COMANDO-GERAL
GABINETE DO COMANDO



X – planejar a navegação do voo.

§2º aeronaves de asas rotativas:

- I – manutenção das condições operacionais da aeronave;
- II – orientação técnica da tripulação;
- III – preenchimento do diário de bordo;
- IV – comando da aeronave em todas as fases do voo e em condições de segurança;
- V – interromper a missão quando prejudicadas as condições de segurança de voo;
- VI – interromper a missão em casos de condições meteorológicas adversas;
- VII – determinar à tripulação procedimentos julgados necessários à segurança de voo;**
- VIII – comunicação aeronáutica;
- IX – Manter o CRM na aeronave; e**
- X – planejar a navegação do voo.

Art. 37. Das responsabilidades do Co-Piloto (2 P) e do Comandante de Operações Aéreas:

§1º aeronaves de asas fixas:

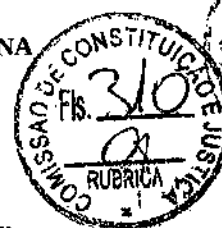
- I – checar condições meteorológicas;
- II – checar ordem de serviço;
- III – informar o pronto operacional;
- IV – realizar pré-voo operacional;
- V – realizar plano de voo;
- VI – realizar os contatos entre BM, SAMU e Regulação;**
- VII – coordenar as operações de voo;**
- VIII – auxiliar na navegação;
- IX – inspecionar o abastecimento da aeronave;
- X – drenar o combustível da aeronave;
- XI – verificar abastecimento em missões fora base;
- XII – estar com os dados para abastecimento fora base;
- XIII – assinando o recebimento no verso da nota;
- XIV – atuar como 2º piloto;
- XV – elo entre BM, SAMU e Regulação médica;**
- XVI – confecção do relatório final da ocorrência;
- XVII – empenhar a aeronave no COBOM; e
- XVIII – auxiliar as equipes no atendimento de pacientes.

§2º aeronaves de asas rotativas

- I – checar condições meteorológicas;
- II – checar ordem de serviço;
- III – informar o pronto operacional;
- IV – realizar pré-voo operacional;
- V – realizar plano de voo simplificado ao final do dia, conforme acordo operacional;
- VI – realizar os contatos entre BM, SAMU e Regulação;**
- VII – coordenar as operações de voo;**
- VIII – auxiliar na navegação;
- IX – inspecionar o abastecimento da aeronave;
- X – acompanhar o dreno o combustível da aeronave;
- XI – verificar abastecimento em missões fora base;
- XII – estar com os dados para abastecimento fora base;
- XIII – assinando o recebimento no verso da nota;
- XIV – atuar como 2º piloto;
- XV – acompanhar dreno e abastecimento da aeronave quando utilizar o ATC;
- XVI – comandar as ações operacionais durante atendimento de ocorrência;**



**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
COMANDO-GERAL
GABINETE DO COMANDO**



- XVII – empenhar a aeronave no COBOM;
- XVIII – **produzir informações para uso em mídia;**
- XIX – determinar início e término de operações;
- XX – organizar o “briefing” ao início das atividades e o “debriefing” após realização de missões de risco;
- XXI – realizar o “briefing” em operações que envolvam riscos

4.2. Daí denota-se que a função de piloto de resgate do CBMSC (Comandante de Aeronave ou Co-piloto/Comandante de Operações Aéreas), vai muito além das atribuições de pilotagem de aeronaves. As atribuições do piloto do BOA, perpassam pelas atribuições de oficial de dia ao BOA (Cmt de Área do Batalhão), que tem jurisdição em todo o Estado de Santa Catarina, com competências inerentes as funções internas à OBM, como as previstas no inciso VII do Regimento Interno – coordenar as operações de voo, até a realização de articulações com unidades e comandos de OBMs, instituições e sistemas externos, tais como as elencadas no inciso VI do Regimento Interno – realizar os contatos entre BM, SAMU e Regulação e inciso XVIII – produzir informações para uso em mídia.

4.3. A figura do Oficial Comandante de Aeronave ou Co-piloto/Comandante de Operações Aéreas, devido ao nível de decisões e responsabilidades envolvidos nas operações aéreas, tanto na gestão da segurança operacional, como sobretudo no comandamento da cena de emergência, onde sempre a chegada de um oficial, reflete num maior apoio aos bombeiros militares envolvidos, numa tomada de decisão, com a interlocução entre múltiplas agências e até mesmo de articulação do CBMSC, pois as aeronaves (principalmente as de asa rotativa) e suas equipes são sempre requisitadas para as ocorrências de maior gravidade, quando suplantadas as condições normais de resolução do problema.

4.4. Assim como uma praça formado em administração, direito ou qualquer outra área do saber não pode ser alçado a desempenhar os cargos e as funções de Comandante de pelotão, companhia, batalhão e até funções de direção e Comandante Geral, não pela falta de capacidade intelectual ou de formação acadêmica, mas pela prevalência da hierarquia e da disciplina, princípios basilares de uma corporação militar, uma praça não pode assumir as funções de Comandante de Aeronave ou Comandante de Operações Aéreas.

4.5. Por terem havido tais situações análogas incorretas (praças assumindo a função de Comandante de Aeronave ou Co-piloto/Comandante de Operações Aéreas), que acarretaram uma série de transtornos às corporações envolvidas, o CBMSC não deve cometer o mesmo erro, até porque esta situação vem sendo revista nas corporações que assim procederam anteriormente.

5. No direito penal militar, sempre o mais antigo é o responsável, como “superior hierárquico”, pelas ações realizadas em equipes sob seu comando. Assim dispõe o Artigo 166, da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro Aeronáutico):

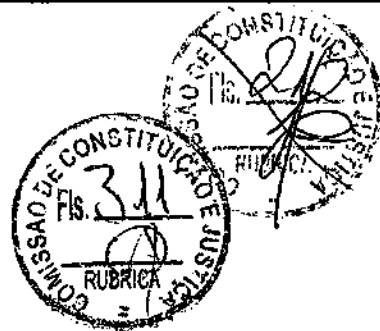
“Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

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



**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
COMANDO-GERAL
GABINETE DO COMANDO**



§ 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;

5.1. Essa quebra de hierarquia poderá também gerar situações conflitantes, que influenciarão negativamente na Segurança de Voo e no gerenciamento de recursos de cabine. Conforme já exposto no item 3.4;

6. O entendimento do CBMSC é de que a função de Comandante de Aeronave e de Comandante de Operações Aéreas, difere da simples função de piloto de aeronave civil e de que nossa Corporação não tem hoje e nunca terá, a possibilidade de disponibilizar profissionais para exercerem apenas a função de piloto. Atualmente, para que as operações aéreas existam no CBMSC e tenham efetividade, todos os oficiais a ela destinados pelo Comando da Corporação, desempenham diversas atribuições e funções, com uma dedicação ao serviço de carga horária muito superior a de outros oficiais de outras áreas de atuação da Corporação e principalmente a praças, que cumprem expediente ou realizam escalas de serviço regulares.

6.1. "Voar" é apenas umas das funções dos oficiais do BOA, "Fazer voar", com certeza a mais complexa, é a principal função. Não obstante, todas as funções de chefia e comandamento, dentro da organização do BOA, são ocupadas por oficiais pilotos, pois o aviador, tem consigo as doutrinas da segurança operacional e é função desta que a administração pública deve atuar, quando do gerenciamento de atividades aeronáuticas.

7. Ressalta-se que essa questão já foi alvo do mandado de segurança coletivo impetrado pela Associação de Praças do Estado de Santa Catarina (APRASC) (Autos nº 0302462-02.2018.8.24.0091), sendo o pedido indeferido e o processo extinto sem julgamento do mérito pelo Poder Judiciário, devido à função de Comandante de Operações Aéreas se tratar de uma função inerente à carreira de Oficiais BM e devido aos Oficiais e Praças BM pertencerem a carreiras distintas.

8. Por fim, destaca-se que os praças do CBMSC não pilotam as aeronaves da Instituição por falta de legislação estadual específica autorizativa, mas pela total incompatibilidade com os interesses institucionais. Isto posto, solicitamos que os Excelentíssimos Senhores Deputados Estaduais entendam os presentes argumentos e confiem neste Comando, no sentido de que o melhor para a Corporação é que o projeto de lei em tela não siga sua tramitação.

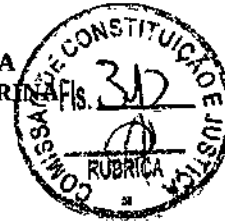
9. Não bastassem os argumentos técnicos, normativos e de mérito já aduzidos nos tópicos predecessores, urge assinalar que a matéria encampada no Projeto de Lei nº 0282.3.2019 discrepa dos postulados do artigo 50, § 2º, inciso I da Constituição do Estado de Santa Catarina, que trata das leis de iniciativa privativa do Governador do Estado, senão, veja-se:

Art. 50. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou comissão da Assembleia Legislativa, ao Governador do Estado, ao Tribunal de Justiça, ao Procurador-Geral de Justiça e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

[...]



SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
COMANDO-GERAL
GABINETE DO COMANDO



§ 2º São de iniciativa privativa do Governador do Estado as leis que disponham sobre:

I - a organização, o regime jurídico, a fixação ou modificação do efetivo da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros, o provimento de seus cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva; (Redação dada pela EC/38, de 2004).

10. Ora, soa escusado observar que a definição sobre quem pode ou não pilotar aeronaves no CBMSC perpassa a temática da organização, do efetivo e do provimento de cargos no âmbito da Corporação, domínio que a Carta Política de nosso Estado reservou à alçada privativa do Chefe do Poder Executivo.

10.1. Nessa toada, a proposta de PL em comento aparenta consubstanciar uma patente invasão de competência do Poder Legislativo em matéria cuja disposição é privativa do Chefe do Poder Executivo Estadual, padecendo de notório vício de inconstitucionalidade formal (vício de iniciativa).

11. Isto posto, solicitamos que os Excelentíssimos Senhores Deputados Estaduais entendam os presentes argumentos e confiem neste Comando, no sentido de que o melhor para a Corporação é que o projeto de lei em tela não mantenha sua tramitação.

12. Coloco-me à disposição para auxiliar no que no necessário bem como para prestar maiores esclarecimentos a cerca do pleito suscitado.

Respeitosamente,

Coronel BM – Charles Alexandre Vieira
Comandante Geral do Corpo de Bombeiros
Militar de Santa Catarina



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



INFORMAÇÃO PM1 Nº. 89/2019.

ORIGEM: ALESC

ASSUNTO: Pedido de diligência quanto ao projeto de Lei nº 0282.3/2019 que permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina. (SSP 6053 2019 SCC 9959 2019 SCC 9923 2019)

Sr. Chefe do Estado-Maior-Geral,

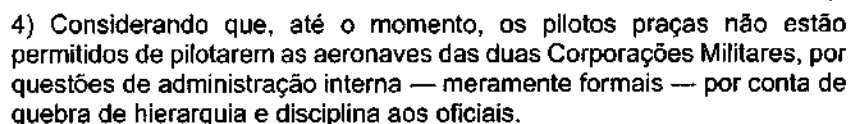
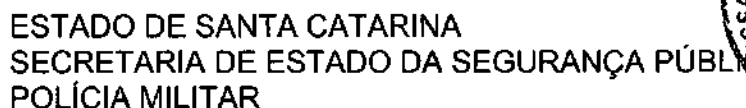
Com meus cordiais cumprimentos, em face ao teor do Ofício GPS/DL/1228/2019, oriundo da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, de lavra do Sr. Deputado Laércio Schuster, solicitando manifestação sobre a matéria em exame que permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina, contida no projeto de Lei nº 0282.3/2019, de autoria do Sr. Deputado Ivan Naatz.

O projeto de Lei em questão prevê o seguinte:

"Art. 1º As funções de pilotos de aeronaves, aviões e helicópteros operados pela Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militar a serviço da Segurança Pública do Estado de Santa Catarina, poderão ser exercidas por praças, desde que tenham as devidas habilitações exigidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC". (grifamos)

Na justificativa do projeto, o autor fundamenta que:

- 1) Considerando que a Administração Pública de qualquer dos poderes, nos termos do artigo 37 da Constituição Federal, deve obedecer aos princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência;
- 2) Considerando que o plano atual de Governo do Estado Santa Catarina tem como ideia central priorizar o enxugamento da máquina pública, entregar eficiência à população, cumprir com os princípios da economicidade, e adotar medidas mais oportunas, convenientes e eficientes, prevalecendo, por sua vez, a melhor gestão dos recursos públicos;
- 3) Considerando que nas Corporações Militares do Estado Santa Catarina, existem praças da Polícia Militar (PMSC) do Corpo de Bombeiros Militar (CBMSC) nas graduações que vão desde Soldados, Cabos, Sargentos até Subtenentes — já regularmente habilitados e qualificados pela Agência Reguladora de Aviação Civil (ANAC) — com horas de vôos registradas e comprovadas em ambas aeronaves (avião e helicóptero) ou seja, aptos a atuarem como pilotos de aeronaves que, ao contrário dos oficiais, custearam os cursos de habilitação e qualificação, com recursos próprios;



5) Considerando que a PMSC recentemente publicou 2 (dois) editais do tipo pregão eletrônico — Pregão 0087/2019 — para contratação de empresas para promover a formação prática no curso de piloto privado de helicóptero, por meio de fornecimento de horas de voo em aeronave de horas de asas rotativas e — Pregão 0088/2019 — para contratação de empresa para fornecimento de horas de voo por instrumento ('FR) na condição sob capota, em aeronave monomotor de asa rotativa, requisito obrigatório para habilitação de piloto comercial de helicóptero para oficiais do batalhão de aviação da PMSC.

6) Considerando que a ANAC é o órgão Federal responsável por normatizar e supervisionar a atividade de aviação civil no Brasil, inclusive as operações especiais de aviação pública.

7) Considerando que não existem no escopo das legislações técnicas da aviação civil, nem mesmo nos estatutos nos regulamentos disciplinares da Instituição Militar, dispositivos legais para impedir a atividade técnica de primeiro piloto em comando e segundo piloto em comando na condução da aeronave. Os requisitos mencionados na legislação estão relacionados a critérios técnicos estabelecidos segundo a função a ser exercida, sendo que o primeiro requisito é SER AGENTE PÚBLICO.

8) Considerando que o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC no 90, Intitulado "Requisitos para operações especiais de aviação pública, não prevê critério de hierarquia ou antiguidade relacionada ao posto ou graduação, tão somente, trata de requisitos técnicos, considerados a partir da experiência na função, e, por conseguinte, não faz qualquer distinção entre oficiais ou praças da corporação de bombeiros ou polícia militar, nem de delegados ou agentes da polícia civil.

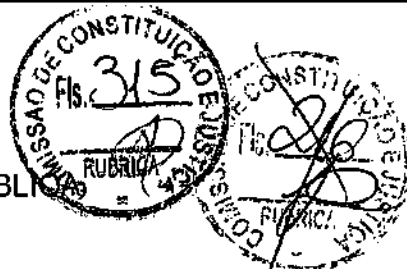
9) Considerando que desde o ano de 2011 até o final de 2018, já foram gastos mais de um milhão e quatrocentos mil reais com formação de pilotos em instrução, horas de voo, treinamento de oficiais, além da contratação de pilotos civis (informação que pode ser ratificada através do portal de transparência do Estado), isso, desconsiderando os valores da continuidade da formação dentro da instituição, o qual o custo operacional da aeronave (helicóptero), chega próximo dos quatro mil reais à hora de voo.

10) Considerando que as contratações de pilotos civis e escolas para formação de novos pilotos oficiais, objetivadas pela Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, não preservam o bem da coletividade como finalidade precípua, e consideram a manutenção da hierarquia como intenção principal. Ou seja, a postura adotada pelos comandos de ambas as instituições, fere, não apenas o princípio da supremacia do interesse público, como também o princípio da administração pública.

11) Considerando que outros Estados da Federação, segundo a Secretaria Nacional de Segurança Pública — SENASP, dentre as Organizações de Aviação de Segurança Pública — OASP do Brasil, mantêm praças voando em suas organizações, como primeiro piloto em comando, e piloto segundo em comando, a exemplo, o Estado do Rio de Janeiro, SAOA - Subsecretária Adjunta de Operações Aéreas e GAM da Polícia Militar do Rio de Janeiro, Maranhão CTA - Centro Tático Aéreo, Amapá GTA — Grupamento Tático Aéreo, o Estado do Rio Grande do Norte Centro Integrado de Operações Aéreas, Recife GTA — Grupamento Tático Aéreo. E, recentemente o Estado de Goiás autorizou que Praças da Polícia Militar e Corpo de Bombeiros, podem exercer a função de pilotos de aeronave, conforme Portaria 28/2019 — SECAM, tendo em vista o que consta no Processo no 201900015000540, senão vejamos:



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



12) Considerando que a aviação do Estado operada pela PMSC e o CBMSC, que executam operações aéreas a serviço da Segurança Pública do Estado de Santa Catarina, tanto no âmbito de operação policial, quanto em resgate e atendimentos aero médico, seguem as mesmas regras da aviação civil brasileira, reguladas pela ANAC; Diferentemente da Aviação Militar das Forças Armadas do Brasil, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica (Força Aérea), que são instituições nacionais, permanentes e regulares que têm como missão constitucional zelar pela defesa da Pátria, e seguem legislação própria.

Destaco que as corporações militares de Santa Catarina tentaram se equiparar as Forças Armadas, e, para tanto criam teses sem qualquer amparo legal.

Uma tentativa de tornar a aviação da Segurança Pública militar, e, então, se igualar as Forças Armadas, foi vetada recentemente na Lei nº 13.675 de 11 de junho de 2018 que disciplina a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública.

"Art. 18 ...

Parágrafo único. Salvo disposição em contrário, aplica-se, no que couber à aviação de segurança pública o mesmo regime jurídico da aviação militar."

Razões do veto

"O dispositivo abriga proposta com redação demasiadamente ampla, sem a definição de parâmetros que conformem o limite e o alcance da ensejando grave insegurança jurídica. Ademais, o regime jurídico da aviação militar é específico para o desempenho da missão constitucional das Forças Armadas, revelando-se constitucionalmente inadequada sua utilização para atividades ordinárias de segurança pública. A Carta Magna atribui aos órgãos de segurança pública competências específicas e distintas daquelas imputadas às Forças Armadas não cabendo a equiparação das missões"

13) Corroborando, o próprio Comando Geral do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, na criação da Portaria nº 394-CBMS-2015 de 05 de novembro de 2015, aprovou o regimento interno do Batalhão de Operações Aéreas, e, assim afirma em seu artigo 47:

"Quando a bordo da aeronave houver oficial de posto superior ao do Piloto em Comando, e Comandante de Operações (Copiloto), as decisões que não implicarem na segurança da aeronave, serão de sua competência, conforme regulamento de aviação civil e código aeronáutico brasileiro".

Tal afirmação coloca por terra todas as teses que proíbem os praças a pilotar aeronaves, uma vez que ratifica que a condução da aeronave é uma função inerentemente técnica e não hierárquica e basta, ser agente público habilitado e qualificado, para pilotar aeronaves públicas.

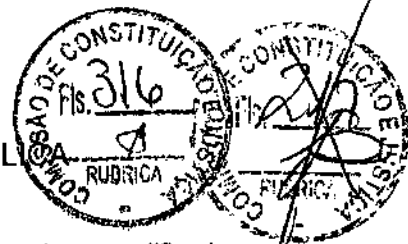
Deste modo, permitir que os praças pilotem as aeronaves, NÃO SIGNIFICA que haverá quebra de hierarquia, caso fosse, não seria permitido pilotos civis pilotarem as aeronaves em operações aéreas de segurança pública, como vem acontecendo dentro do Estado Catarinense.

14) Considerando que os valores investidos nas contratações de cursos de formação de pilotos representam um ônus exagerado aos cofres públicos, uma vez que, dada a sua complexidade, a formação completa do piloto necessita acontecer em uma escola civil homologada, envolvendo formações de piloto privado e comercial, e requer, ainda, a formação técnica específica relacionada às operações aéreas de Segurança Pública executadas pela PMSC / CBMSC / PCSC.

15) Ainda convém destacar que as corporações têm emitido convites a oficiais pilotos de outros Estados da Federação, a fim de adequar às escalas de voo. E com isso os oficiais pilotos de Estados vizinhos conseguem cumprir o programa de ascensão técnica (PAT), requisito exigido pela ANAC, e, após um curto prazo de efetiva atividade dentro de



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



Estado Catarinense, retornam ao seu Estado de origem qualificados com verbas pagas pelo contribuinte catarinense.

Em outras palavras oficiais pilotos de outros Estados da Federação estão sendo beneficiados pelo Estado de Santa Catarina, que permanece com o déficit de pilotos orgânicos!

A demanda pela expansão da atividade é crescente, não apenas pela comprovação objetiva de número de ocorrências, mas também pelo clamor popular quanto à paridade de atendimento em todas as regiões do Estado, em contraponto o CBMSC e a PMSC, por vezes se vê incapazes de atender as referidas demandas, seja por escassez de recursos financeiros, sejam pela falta de recursos humanos. Apesar de a atividade ser extremamente positiva para a sociedade catarinense, sobrecarregou as escalas de serviço de pilotos, em função do número insuficiente deles.

16) A corporação do Corpo de Bombeiros Militar do Estado atua em convênio com o Serviço Móvel de Urgência (SAMU) da Secretaria de Estado da Saúde (SES) oferecendo apoio aéreo para operações de busca, resgate, salvamento, transporte aero médico, transporte inter-hospitalar, além de empregar suas aeronaves em atividades paralelas como o transporte de equipes médicas para captação e transplantes de órgãos, portanto, não há como sustentar o argumento de quebra de hierarquia, uma vez que as tripulações dos Arcanjos são compostas por equipes mistas, desde servidores do SAMU, médicos, enfermeiros e até pilotos civis.

17) Por fim considerando, que o ato de pilotar uma aeronave, não difere da responsabilidade de se conduzir outros veículos de emergência, por exemplo: operar uma auto escada mecânica, conduzir um caminhão de incêndio, conduzir uma ambulância e até mesmo conduzir os carros oficiais dos comandantes gerais das corporações militares estaduais, assim, para conduzir qualquer dos veículos citados, é necessário habilitação, qualificação, respeitar os regulamentos da legislação, seja as normas de trânsito terrestre ou aéreo. Deste modo definitivamente não faz qualquer sentido a proibição aos praças de exercer a função de piloto, sob a alegação de quebra de hierarquia, haja vista que as únicas decisões que o piloto deve tomar durante a condução das aeronaves, aviões e helicópteros serem meramente técnicas, aeronaves, aviões e helicópteros. Se existisse a tal quebra de hierarquia, os praças de igual forma não teriam razão de conduzir qualquer veículo oficial, tendo ao seu lado um oficial, o que atualmente é naturalmente permitido.

Inclusive é precioso destacar que a ordem para o deslocamento de veículos de emergência aos atendimentos a ocorrências, inclusive a aeronaves Arcanjos do CBMSCISAMU ou os Águias da PMSC, partem da central de operações do Corpo de Bombeiros, ou da central de operações da Polícia Militar, e na oportunidade da partida são conduzidas por praças, que após a triagem despacha os veículos de emergência de acordo com tipo de ocorrência, até mesmo, qualquer apoio que se faça necessário. Assim é praticamente impossível que um piloto que — naturalmente — deve estar atento a correta condução da aeronave, envolver-se no comando de qualquer operação ou decisão que não seja a condução da aeronave e segurança de voo, sendo que sua autoridade, que legislação refere-se, somente pode ser imposta quando se tratar de questões técnicas, relacionadas à segurança do voo.

Portanto permitir os praças a exercerem a função de piloto de aeronaves, é uma atitude voltada à gestão qualificada e isonômica, que traz mais economia aos cofres públicos, além de suprir a demanda de efetivo especializado, haja vista já existir um contingente de praças formados e qualificados, que se aproveitados poderiam minimizar, de forma significativa, o custo da aviação catarinense, não havendo mais necessidade do Estado contratar pilotos civis nem mesmo emitir convites



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



a oficiais a oficiais de outros Estados da Federação, como é feito atualmente.

Passamos a análise de todo o exposto.

Prima facie, observamos que o projeto de Lei em questão, em nosso entendimento, extrapola a competência do Poder Legislativo, **uma vez que este não pode interferir na forma do Poder Executivo governar o Estado (reserva de Administração)**, pois esta é sua competência constitucional, assim como daquele Poder é legislar. Tudo isto decorre do art. 2º da Constituição Federal de 1988, que estabelece o seguinte: **“Art. 2º São Poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário”**. Sobre o tema o Supremo Tribunal Federal assim se manifestou:

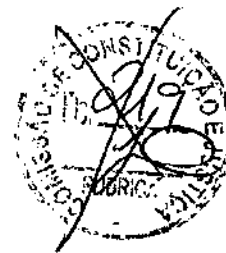
O princípio constitucional da reserva de administração impede a ingerência normativa do Poder Legislativo em matérias sujeitas à exclusiva competência administrativa do Poder Executivo. É que, em tais matérias, o Legislativo não se qualifica como instância de revisão dos atos administrativos emanados do Poder Executivo. (...) Não cabe, desse modo, ao Poder Legislativo, sob pena de grave desrespeito ao postulado da separação de poderes, desconstituir, por lei, atos de caráter administrativo que tenham sido editados pelo Poder Executivo, no estrito desempenho de suas privativas atribuições institucionais. Essa prática legislativa, quando efetivada, subverte a função primária da lei, transgride o princípio da divisão funcional do poder, representa comportamento heterodoxo da instituição parlamentar e importa em atuação ultra vires do Poder Legislativo, que não pode, em sua atuação político-jurídica, exorbitar dos limites que definem o exercício de suas prerrogativas institucionais. [RE 427.574 ED, rel. min. Celso de Mello, j. 13-12-2011, 2ª T, DJE de 13-2-2012.] **(grifamos)**

Em um segundo momento, em relação ao item 1 da exposição de motivos do Sr. Parlamentar, **mister frisar que os três poderes da República Federativa do Brasil estão submetidos aos princípios constitucionais previstos de maneira esparsa na Constituição Federal de 1988, e mais precisamente aqueles contidos em seu art. 37. Neste dispositivo legal está contido o princípio da legalidade, o qual combinado com o princípio da independência dos poderes permite a cada Poder exercer suas atribuições sem interferir nos demais, exceto se a Lei assim o permitir, em casos devidamente previstos, o que não, conforme supra mencionado, se enquadra ao caso em pauta.**

Quanto ao item 2, novamente está intimamente ligado com a interferência



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR

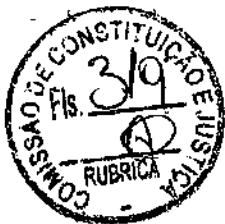


normativa que se pretende no caso em tela, pois cabe ao Poder Executivo, no caso as Instituições Militares Estaduais, em regulamento próprio estabelecer as regras de administração e funcionamento de seus órgãos, especificando a função de cada um, ou seja, **efetuar a devida gestão de seus recursos**. Como se visa o enxugamento da máquina, se tem trabalhado com o efetivo mínimo em algumas Companhias do Batalhão de Aviação (bem como aproveitado oficiais que já possuem treinamento custeado com recursos próprios), tendo em vista que a atividade finalística é o atendimento da população, seja preservando a ordem com a sua presença ou respondendo aos chamados do 190.

Além disso, tem-se ilações de pretensas lesões aos direitos constitucionais, tais como aos princípios do art. 37 e ao da economicidade. Porém, quando se fala em degradação de direitos, **olvida-se que todos os atos da PMSC são escudados em Leis e regulamentos emanados pelo Estado, tais como art. 42 da CF/88; art. 107 da CESC; art. 21 da Lei 6218/83; DL 667/69; art. 165 do CBA e Diretriz 25/2003**. Nunca houve ilegalidades; nunca houve pessoalidade na contratação de pessoal ou seleção de pilotos; sempre ocorreu o processo de seleção de pilotos e licitatório dentro da esperada moralidade do agente público; sempre ocorreu a publicidade de todos os atos cometidos, e, por fim, quanto à eficiência, **sempre se teve o maior aproveitamento possível de recurso versus tempo empregado, jamais ensejando insinuações de má gestão de recursos públicos**.

Quando se fala em economicidade, segundo informações do próprio Batalhão de Aviação da PMSC, a formação inicial de piloto de helicóptero gira em torno de R\$ 34.900,00 (trinta e quatro mil e novecentos reais) e do piloto de avião é de R\$ 19.100,00 (dezenove mil e cem reais), assim, quando se trata de função essencial do Estado em fornecer ao cidadão meios de combate ao crime e execução de resgate, esses valores irrisórios não demonstram qualquer lesão ao erário que não poderia ser suportada em detrimento dos princípios basilares das instituições militares.

A respeito do item 3, assim como existem praças regularmente habilitados, também existem oficiais neste contexto. Apenas para citar alguns que buscaram habilitação fora, antes de entrarem para o Batalhão da Aviação: Cel PM RR



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



Ricardo, Ten Cel PM Chanes, Major PM Rangel, Major PM Aldo, Cap PM Jacques e Ten PM Vicentim, **que já possuíam curso para pilotar helicópteros antes de ingressarem no Batalhão de Aviação**, ou seja, **também causaram economia ao Estado**. Além disso, a PMSC procura estabelecer parcerias com outros órgãos públicos, sendo que dois oficiais (Cel RR Amorim e Ten Cel PM Coelho), nos primórdios do Batalhão de Aviação (antigo Graer), **fizeram curso de piloto de helicóptero na Marinha, com custo zero para a PMSC** (ou seja, gestão eficiente dos recursos públicos).

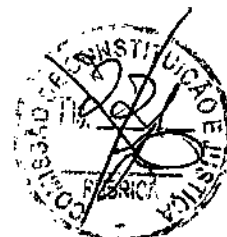
No quarto quesito, o Sr. Parlamentar reforça nosso argumento de que se trata de questão administrativa (gestão interna), logo não compete ao Poder Legislativo agir nesta seara. Se a PMSC entender por bem, cabe ao Comando-Geral regulamentar esta situação. Além disso, apesar de meramente formal, hierarquia e disciplina são os dois principais pilares das Instituições Militares, logo constitui dever de ofício de todo militar estadual zelar pelo seu fiel cumprimento. A Polícia Militar de Santa Catarina é uma Instituição organizada com base na **hierarquia e na disciplina**, isto é percebido em razão do adjetivo “militar” que carrega em seu nome, bem como em decorrência da previsão contida no art. 107 da Constituição do Estado de Santa Catarina: “Art. 107. À Polícia Militar, órgão permanente, força auxiliar, reserva do Exército, organizada com base na hierarquia e na disciplina, subordinada ao Governador do Estado, cabe, nos limites de sua competência, além de outras atribuições estabelecidas em Lei:[...]”. Com isto em mente, podemos deduzir que a PMSC será organizada de maneira vertical, em diferentes níveis de responsabilidade e decisão, vinculando os graus de menor responsabilidade aos de maior responsabilidade, que são os responsáveis pela direção da Instituição. Na PMSC, este escalonamento está estruturado em duas carreiras: a de oficiais, que tem a incumbência de gerenciar a Instituição e a de praças, que possuem a missão de executar a atividade fim, conforme a legislação e as ordens vigentes.

De maneira a deixar cristalina a ideia do parágrafo anterior, a Lei estadual nº 6.218/1983 – Estatuto dos Policiais Militares – estabelece em seus arts. 37, 38 e 39 a competência de cada carreira na Polícia Militar, vejamos:

Art. 37. O Oficial é preparado, ao longo da carreira, **para o exercício do**



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



comando, da chefia e de direção das organizações policiais-militares.

Art. 38. Os Subtenentes e Sargentos auxiliam e complementam as atividades dos oficiais que no adestramento e no emprego dos meios quer na instrução e na administração policial-militar, bem como são ainda empregados na execução de serviços de policiamento ostensivo peculiares a Polícia Militar.

Parágrafo único. No exercício das atividades mencionadas no caput deste artigo e no comando de elementos subordinados, os Subtenentes e Sargentos deverão impor-se pela lealdade, exemplo e capacidade profissional e técnica, incumbindo-lhes assegurar a observância minuciosa e ininterrupta das ordens, regras do serviço e normas operativas pelas praças que lhes estiverem diretamente subordinadas, bem como pela manutenção da coesão e do moral, em todas as circunstâncias.

Art. 39. Os cabos e soldados são essencialmente elementos de execução. (grifamos)

Tendo ficado claro a questão anterior, mister frisar que a aviação na Polícia Militar se encontra submetida à legislação civil, que tem a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) como órgão máximo para regular e fiscalizar esta atividade. Da análise da Lei federal nº 13.475/2017, **que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave**, denominado aeronauta, convém destacarmos o teor do art. 11: "*Art. 11. Os membros de uma tripulação são subordinados técnica e disciplinarmente ao comandante, durante todo o tempo em que transcorrer a viagem*". (grifamos) Esta vinculação, no meio civil, não encontra óbices, pois o dono da aeronave ou o operador irá nomear o comandante da aeronave, já que **inexiste hierarquia funcional entre eles**. Porém, em um ambiente militar esta situação é inconcebível, pois existe a hierarquia militar, isto é, **o superior hierárquico, por menos experiente que seja, não poderá ficar vinculado técnica e disciplinarmente ao seu subordinado, em razão dele ser a comandante da aeronave**.

Reforçando esta ideia, importante ter em mente o que diz o **Código Brasileiro de Aeronáutica**, Lei federal nº 7.565/86, ao tratar das competências do Comandante de Aeronave, as quais destacamos abaixo:

TÍTULO V
DA TRIPULAÇÃO
[...]

CAPÍTULO III

Do Comandante de Aeronave

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

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



constarão do Diário de Bordo.

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

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 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.

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;(grifamos)

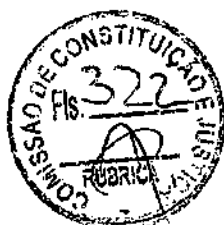
[...]

Ao analisarmos os dispositivos legais em destaque acima, percebemos que o Comandante de aeronave possuirá ascendência hierárquica sobre os demais tripulantes, tanto técnica quanto disciplinarmente, exercendo autoridade sobre pessoas e coisas que se encontrem a bordo, tudo isto para **que possa cumprir sua missão que é zelar pela segurança da aeronave**. Aqui está o ponto fulcral da questão: **hierarquia**, que é um dos pilares fundamentais de toda Instituição Militar (juntamente com a disciplina). Apenas para ilustrar o cenário, como seria possível um Cabo PM ser comandante de aeronave e exercer a autoridade que o Código Brasileiro de Aeronáutica garante a quem exerce a função, sobre um 3º Sargento que atue como Tripulante Multimissão? Ou como um 3º Sargento PM comandante de aeronave poderia dar ordens a um 1º Tenente PM que fosse o copiloto da aeronave? **A resposta é peremptoriamente negativa.**

Com isto em mente é que foi construída a **Diretriz de Procedimento Específico nº 25/PMSC/2002** (atualizada em novembro de 2003), sendo que merecem destaque os seguintes pontos:



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



[...]

9) Comandante de Operações Aéreas – COA – Oficial de Carreira da Polícia Militar, integrante do GRAER, com no mínimo licença de Piloto Privado de Helicóptero (PPH), e Certificado de Habilitação Técnica (CHT) para o tipo de equipamento, é o responsável pela coordenação das operações aéreas e empenho da aeronave em missões de emergência.

10) Comandante de aeronave – Oficial de carreira da Polícia Militar, integrante do GRAER, tendo ascendido tecnicamente às funções operacionais, aprovado pelo Conselho de Voo, e designado pelo Comando Geral, responsável pelo comando, condução e segurança da aeronave.

[...]

14) Tripulante Operacional – Policial Militar aprovado em curso específico de Tripulante Operacional Multi-missão.

[...]

c. Condições de Execução:

[...]

2) Guarnições por aeronave:

a) 01 Piloto Comandante da aeronave

b) 01 Cmt de Operações Aéreas

c) 02 Tripulantes Operacionais Multi-Missão

3) **As funções de Comandante de Aeronave e Comandante de Operações Aéreas citadas nas letras a) e b) serão exclusivas de Oficiais de Carreira da PMSC. (grifamos)**

Concernente ao argumento 5 do Sr. Parlamentar, os editais foram abertos seguindo as exigências legais, tendo sido devidamente autorizado pelo Governo do Estado de SC, e visando renovar o quadro de oficiais habilitados para atuarem como pilotos de aeronave, não existindo qualquer irregularidade nos Atos em questão.

Em relação ao item 6, quanto a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) mister frisar que a aviação na Polícia Militar se encontra submetida à legislação civil, sendo ela o órgão máximo para regular e fiscalizar esta atividade. **Além disso, a Batalhão de Aviação da PMSC segue minuciosamente a normatização elaborada pela referida autarquia especial.**

Quanto ao item 7, importante ter em mente o que diz o **Código Brasileiro de Aeronáutica**, Lei federal nº 7.565/86, ao tratar das competências do Comandante de Aeronave, as quais destacamos (novamente) abaixo:

TÍTULO V
DA TRIPULAÇÃO

[...]

CAPÍTULO III

Do Comandante de Aeronave

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



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

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

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 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.

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:

- I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;(grifamos)

[...]

Ao analisarmos os dispositivos legais em destaque acima, percebemos que o Comandante de aeronave possuirá ascendência hierárquica sobre os demais tripulantes, tanto técnica quanto disciplinarmente, exercendo autoridade sobre pessoas e coisas que se encontrem a bordo, tudo isto para que possa cumprir sua missão que é zelar pela segurança da aeronave. Nítido está que em Instituições Militares, pautadas na hierarquia e disciplina terão problemas neste ponto.

No que tange ao item oitavo, embora o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90, aprovado pela Resolução nº 512, de 12 de abril de 2019, não estabeleça critério hierárquico ou antiguidade, a Instituição Militar assim o exige, e como no referido regulamento está previsto que **Unidade Aérea Pública (UAP)** é: *grupamento, batalhão, divisão, centro, coordenação, coordenadoria, núcleo ou unidade responsável pelas operações aéreas do órgão ou ente da administração pública*, e este órgão, na PMSC, é o Batalhão da Aviação. Logo, para ser piloto de aeronave, os pretendentes devem cumprir com os requisitos



estabelecidos pelo referido órgão. Deste modo, a **Diretriz de Procedimento Específico nº 25/PMSC/2002** (atualizada em novembro de 2003), estabelece como critério sendo que merecem destaque os seguintes pontos:



[...]

9) Comandante de Operações Aéreas – COA – **Oficial de Carreira da Polícia Militar**, integrante do GRAER, com no mínimo licença de Piloto Privado de Helicóptero (PPH), e Certificado de Habilitação Técnica (CHT) para o tipo de equipamento, é o responsável pela coordenação das operações aéreas e empenho da aeronave em missões de emergência.

10) Comandante de aeronave – **Oficial de carreira da Polícia Militar**, integrante do GRAER, tendo ascendido tecnicamente às funções operacionais, aprovado pelo Conselho de Vão, e designado pelo Comando Geral, responsável pelo comando, condução e segurança da aeronave.

[...]

14) Tripulante Operacional – **Policial Militar** aprovado em curso específico de Tripulante Operacional Multi-missão.

[...]

c. Condições de Execução:

[...]

2) Guarnições por aeronave:

- a) 01 Piloto Comandante da aeronave
- b) 01 Cmt de Operações Aéreas
- c) 02 Tripulantes Operacionais Multi-Missão

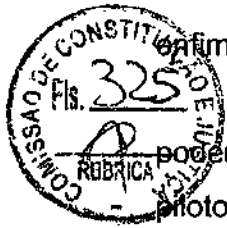
3) **As funções de Comandante de Aeronave e Comandante de Operações Aéreas citadas nas letras a) e b) serão exclusivas de Oficiais de Carreira da PMSC.** (grifamos)

Assim sendo, como a referida norma da ANAC garante ao respectivo órgão estabelecer suas regras para fins de gestão interna, cabe aos pretendentes ao cargo de piloto cumpri-los, ou seja, além de ser agente público, na PMSC, em razão dos princípios da hierarquia e disciplina, deverá também ser oficial PM.

No item nono, a justificativa apresenta que entre os anos de 2011 até 2019, foram gastos mais de R\$ 1.400.000,00 (um milhão e quatrocentos mil reais) em formação de pilotos, instrução, hora de voo, treinamento e contratação de civis, querendo crer que utilizando praças formadas esse custo não existiria, conforme vários documentos acostados. Porém, segundo consta dos próprios documentos acostados, as notas de empenho e liquidação juntadas na justificativa consubstanciam valores de todas as operações cometidas pelos Batalhões da Polícia Militar e Bombeiro Militar, inclusive, valores de empenho de combustível, “recheque” de comandantes, revalidações obrigatórias, treinamentos obrigatórios,



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



um, um valor que extrapola o realmente gasto.

Como descrito anteriormente e afirmado por meio de documentos que podem ser requeridos ao Batalhão de Aviação da PMSC, o custo de formação de piloto de helicóptero gira em torno de R\$ 34,900,00 (trinta e quatro mil e novecentos reais) e do piloto de avião é de R\$ 19.100,00 (dezenove mil e cem reais), sendo esse o valor a ser economizado quanto a formação inicial das praças que pretendem ser pilotos, mesmo porque todas as demais atividades dentro do Batalhão cumprem um Programa de Ascensão Técnica que deverá ser seguido por todos, inclusive aqueles que já possuem experiência, e, nesse ponto, não trazendo qualquer economia para o Estado.

No que se refere ao teor do item 10, no tocante a contratação de civis para execução da atividade de piloto de aeronave, diz-se que o custo gerado pela realização desse contrato de trabalho seria inexistente se houvesse praças pilotos. **A contratação de civis para atuarem junto às instituições busca o piloto mais bem qualificado para instruir os militares que atuam junto aos Batalhões, possibilitando a ascensão técnica dentro da corporação, mesmo porque necessita de uma qualificação especial de checador credenciado da ANAC (Agência Nacional da Aviação Civil) para poder realizar habilitação de terceiros, nesse caso os militares estaduais. Assim, até mesmo os praças habilitados estarão submetidos a esses civis contratados para sua ascensão e cheque por pessoa habilitada junto ao órgão nacional de aviação civil.**

Em relação aos itens 11 e 12, temos a dizer é que o que se tem visto em outros Estados da Federação **são órgãos civis atuando como centro de aviação/operações aéreas, os quais não se pautam na hierarquia e disciplina militares.** Exemplos disto, são o CTA (Centro Tático Aéreo) do Maranhão, o GTA (Grupamento Tático Aéreo) do Recife, o GTA do Amapá, o Centro Integrado de Operações Aéreas são órgãos da SSP, **(e, portanto, civis)** e não da Polícia Militar. Em contato com o Grupamento Aero Marítimo (GAM) da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro, **foi observado que eles possuem uma escola própria de aviação, sendo restrito o acesso aos cursos de pilotos aos oficiais subalternos daquela Instituição Militar** (conforme Portaria do Comando-Geral da PMERJ), não sendo mais acessível as praças atuarem como pilotos de aeronaves.



Quanto a Polícia Militar do Estado de Goiás a mesma não permite que praças atuem como pilotos de aeronaves. O que foi permitido é que na Secretaria de Segurança Pública daquele Estado praças militares atuem como pilotos em órgão interno daquela Secretaria, ou seja, **órgão civil**.

Para deixar mais claro este ponto, mister que façamos um comparativo com as Forças Armadas, Instituições estas, assim como a Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militar, fundamentadas na hierarquia e disciplina. No Exército Brasileiro, a Portaria Nº 005 - EME, de 07 de janeiro de 2000, que aprova as Instruções Provisórias 90-1 – Operações Aeromóveis, 1ª Edição, 2000, assim como, a Portaria Nº 058- EME, de 29 de junho de 2000, que aprova as Instruções Provisórias 1-1 – Emprego da Aviação do Exército, 1ª Edição, 2000, trazem alguns conceitos importantes pertinentes à aviação daquela Instituição:

Comandante de aeronave - Oficial, piloto da Av Ex, de maior grau hierárquico a bordo da Anv. (grifo nosso)

Comandante de Pelotão de Helicóptero (Cmt Pel Helcp); Comandante e Seção (CS); e Comandante de Bordo (CB) - Funções privativas de oficiais pilotos possuidores de conhecimento doutrinário (CPC) sobre emprego de pelotão e seção de helicópteros e de aeronave isolada. (grifo nosso)

Piloto - Oficial da Av Ex, habilitado para a pilotagem da Anv considerada, responsável pela operação do aparelho, segundo orientação do Piloto Comandante. (grifo nosso)

Piloto Básico (PB) - É o piloto que está apto a integrar a tripulação de uma Anv.

Piloto Comandante - Oficial da Av Ex, habilitado para a pilotagem da Anv considerada, responsável pelo cumprimento da missão atribuída à tripulação. É o piloto de maior grau hierárquico ocupando posto de pilotagem, à exceção dos vôos de instrução, nos quais a função é desempenhada pelo IV. (grifo nosso)

Piloto de Combate (Pil Cmb) - É o piloto possuidor do Curso de Piloto de Combate (CPC).

Piloto de Teste (PT) - É o piloto da Av Ex habilitado a realizar vôo de teste de verificação em determinado tipo de Anv. [...]

Como visto nos conceitos acima, as funções de piloto de aeronaves na aviação do Exército Brasileiro, são exercidas por oficiais. O Centro de Instrução de Aviação do Exército (CIAvEx), situado em Taubaté – SP é o órgão encarregado de formar os pilotos dessa Instituição.

Na Marinha do Brasil não é diferente, os pilotos também são oficiais, como se pode verificar no CURRÍCULO DO CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE AVIAÇÃO PARA OFICIAIS (CAAVO) – 2011 - MARINHA DO BRASIL, abaixo:





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



MARINHA DO BRASIL - DIRETORIA DE ENSINO DA MARINHA
CURRÍCULO DO CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE AVIAÇÃO PARA
OFICIAIS (CAAVO) – 2011

1) OBJETIVO GERAL DO CURSO

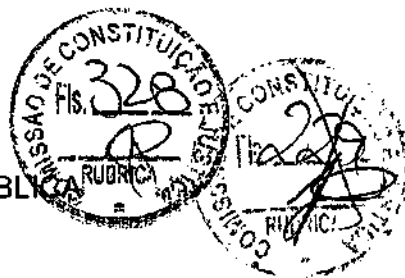
Habilitar Oficiais para a condução e operação das aeronaves da MB, para a utilização dos seus sistemas de armas e para o desempenho de funções técnicas e administrativas relacionadas com a Aviação Naval. (grifo nosso)
Verificamos no mesmo documento que a Marinha do Brasil traça um perfil específico para seus oficiais pilotos:

A) PERFIL DO OFICIAL

O Oficial de Marinha aperfeiçoado em Aviação Naval deve estar preparado para, em situações de guerra, crise ou paz, exercer atividades operativas e funções técnico-administrativas. Deve, também, dispor de potencial para aprimorar-se na condução das mesmas, de forma consentânea com as responsabilidades crescentes estabelecidas nas Organizações de Combate e Administrativas das Organizações Militares (OM) de Aviação e demais OM com atividades relacionadas à Aviação Naval. Deve ser capaz de liderar, comandar equipes e decidir da melhor forma possível quando em situações de conflito. Na atividade operativa, deverá executar tarefas relacionadas à pilotagem de aeronave (helicóptero ou avião) e fazer executar aquelas que couberem à tripulação da aeronave, com o propósito maior de levar a bom termo a missão atribuída à sua OM. Na atividade técnico-administrativa, relacionada à aviação, deve ser capaz de conduzir o setor sob sua responsabilidade. [...]

Aplicar as técnicas de Liderança; Empregar métodos e técnicas na gerência de processos e de recursos humanos, segundo a Gestão Contemporânea (GECON); Realizar os testes físicos de corrida, natação e permanência na água, dentro dos índices considerados satisfatórios para aeronavegantes da sua faixa etária; Conduzir aeronave militar (helicóptero ou avião), com proficiência e segurança; Conhecer os procedimentos os básicos aplicáveis ao Sistema de Manutenção das aeronaves da MB; e Compreender e disseminar a filosofia de segurança de voo emanada pelo SIPAAerM.(grifo nosso)

No documento acima se pode identificar várias aptidões, atributos, funções e responsabilidades que os pilotos da Marinha terão que ter ao final do curso, o que demonstra que pilotar exige conhecimentos diferenciados. **Verifica-se então, que o oficial piloto, além de pilotar as aeronaves (helicóptero ou avião), deverá ser capaz de liderar, decidir, fazer executar, comandar equipes e ainda, no contexto técnico-administrativo, deve ser capaz de conduzir o setor sob sua responsabilidade, ou seja, é uma função precipuamente gerencial.** Aqui percebemos as razões pelas quais pilotos de aeronaves em instituições militares são oficiais. A primeira razão para isso é **para proteção dos pilotos**, pois os oficiais militares durante as guerras ficavam distantes do front da batalha, muito menos sujeitos a serem mortos ou capturados. E a razão para protegê-los é porque o



treinamento de um piloto é demorado, caro e complexo.

A segunda razão para isso **decorre da função de administração militar que é inerente aos oficiais**. Por isso os oficiais costumam ficar longe do front da batalha, de modo que possam efetuar o planejamento necessário para as operações militares, para melhorar a execução do serviço, para administrar dos recursos logísticos, entre outras demandas.

A terceira razão decorre da segunda, é que um oficial piloto **não é apenas piloto**, ele também é responsável pela administração militar. Muitos oficiais pilotos também podem ser comandantes de unidade, subcomandantes, corregedores, chefes do Estado-Maior, chefe da seção técnica, entre outras funções administrativas.

Continuando, o Comando da Aeronáutica, através da PORTARIA Nº 318 /GC3, de 11 de abril de 2002, aprovou o Regulamento da Academia da Força Aérea, no qual está explícito em seu artigo 1º, que a Academia da Força Aérea é o órgão encarregado de formar os oficiais de carreira daquela Instituição.

PRIMEIRA PARTE - Disposições Preliminares - CAPÍTULO I - Finalidade, Subordinação e Sede.

Art. 1º A Academia da Força Aérea (AFA), criada pelo decreto-lei N.º 3.142, de 25 de março de 1941, com a denominação de Escola de Aeronáutica e com a atual denominação dada pelo decreto nº 64.800, de 10 de julho de 1969, é a organização do Comando da Aeronáutica que tem por finalidade a formação de oficiais de carreira da Aeronáutica.

Na Academia da Força Aérea os oficiais de carreira podem seguir três rumos diferentes, o da Arma de Intendência, o da Arma de Infantaria ou podem ser Aviadores. Para cada uma destas armas ou especialidades existe um curso correspondente, o Curso de Formação de Oficiais Aviadores - CFOAv, o Curso de Formação de Oficiais-Intendentes - CFOInt e o Curso de Formação de Oficiais de Infantaria da Aeronáutica – CFOInf:

PORTARIA Nº 318 /GC3, de 11 de abril de 2002.

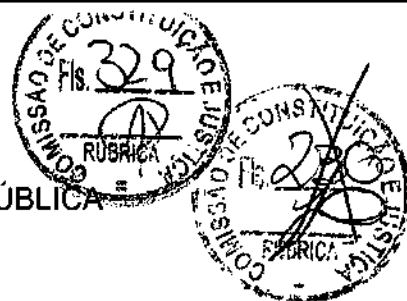
CAPÍTULO II - Atribuições Gerais e Competência

Art. 4º A AFA tem por atribuições:

I – a formação militar, intelectual e profissional e o desenvolvimento dos padrões ético, moral, cívico e social do futuro Oficial da Aeronáutica, ministrando o Curso de Formação de Oficiais-Aviadores (CFOAv), o Curso de Formação de Oficiais-Intendentes (CFOInt) e o Curso de Formação de Oficiais de Infantaria da Aeronáutica (CFOInf);



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



Neste caso verifica-se que desde a gênese, a Força Aérea Brasileira utiliza apenas oficiais para a função de piloto de aeronaves. Ao pesquisar mais minuciosamente o papel do oficial nesta Instituição, verificamos a Portaria DEPENDS Nº 230/DE-1, de 11 de agosto de 2009 - COMANDO DA AERONÁUTICA, a qual aprova a reedição do Currículo Mínimo do Curso de Formação de Oficiais Aviadores da Academia da Força Aérea (ICA 37-113). Dentre várias informações importantes nesta norma, vimos que o oficial aviador tem um papel fundamental e estratégico na organização, veja-se:

Considerando a atuação do futuro Oficial Aviador em todo o território nacional, o CFOAV deverá desenvolver, aperfeiçoar e avaliar os atributos militares, intelectuais e profissionais, além dos padrões éticos, morais, cívicos e sociais, visando levar o cadete a:

- a) incorporar sentimentos de patriotismo, amor e dedicação à Força Aérea, entusiasmo pela Aeronáutica e pela profissão militar;
- b) **possuir a consciência da importância dos princípios basilares da Instituição, hierarquia, disciplina e do papel do Oficial Aviador na manutenção destes princípios e na condução dos subordinados, como Chefe e Líder;** (grifo nosso).
- c) incorporar e cultivar os princípios éticos consubstanciados nos valores e virtudes militares, pautando sua conduta por uma linha de correção de atitudes, tanto na vida civil como na vida militar;
- d) **adquirir a capacidade de Comando e os conhecimentos da legislação militar que o habilite a participar dos serviços de escalas, cerimonial militar e atividades afins, além das funcionais, usualmente atribuídas aos primeiros postos da carreira;** (grifo nosso).
- e) possuir um adequado preparo físico e a consciência da importância da sua manutenção para o cumprimento das funções inerentes à condição de militar, suas atribuições e responsabilidades constitucionais;
- f) **desenvolver competências, habilidades e atitudes que atendam às funções operativas da Força Aérea, dando-se ênfase para o gerenciamento das funções táticas e estratégicas da Administração da Força Aérea Brasileira para o cumprimento de sua missão constitucional;** (grifo nosso).

[...]

Vimos então que o oficial aviador da aeronáutica, assim como nas outras Forças Armadas do Brasil, deve ser possuidor de várias características julgadas importantes para que exerça, com competência, suas atribuições. **A condição de chefe e líder é claramente abordada neste documento, o que mostra a completa adequação às demais normas apresentadas acima.**

Já nas Polícias e Bombeiros Militares não é diferente. Na PMESP os pilotos policiais de helicópteros são oficiais. Eles são selecionados por meio de concurso interno, promovido pela Diretoria de Ensino e Cultura daquela organização, como



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



podemos verificar abaixo:

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO - DIRETORIA DE PESSOAL - CCE/12 - CONCURSO INTERNO DE SELEÇÃO AO CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO DE OFICIAIS - PILOTO POLICIAL DE HELICÓPTERO-I/12

A Diretoria de Ensino e Cultura da Polícia Militar do Estado de São Paulo torna pública a abertura de inscrições para o concurso interno de seleção ao Curso de Especialização de Oficiais - Piloto Policial de Helicóptero - I/12, visando o preenchimento de 08 (oito) vagas destinadas aos Tenentes da Polícia Militar do Estado de São Paulo do QOPM.[...]

Nos requisitos específicos para inscrição, está presente de forma explícita a obrigatoriedade do oficialato para a realização do curso de piloto:

1.2. Requisitos para a inscrição:

1.2.1. ser 2º Tenente ou 1º Tenente do QOPM da Polícia Militar do Estado de São Paulo.

1.2.2. possuir o Curso de Formação de Oficiais (CFO) da APMBB, concluído há, no mínimo 02 (dois) anos e, ter no máximo, 10 (dez) anos de serviço, completados até a data de término das inscrições;

1.2.3. estar no efetivo exercício de suas funções Policiais Militares;

1.2.4. estar apto em ata de inspeção de saúde (médica, incluindo o dermatológico para uso de piscina e odontológico), e, aprovado no teste de aptidão física (TAF) masculino ou feminino, (TAF 3), contido no anexo "B", conforme Art. 3º, inciso I, item 3, das PPT-04-PM, publicada no Bol G PM 143/02, de 29JUL02 e alterações posteriores;(grifo nosso) [...]

Outro quesito importante é o perfil profissiográfico para a realização do curso de piloto, como podemos ver abaixo:

ANEXO "D"

PERFIL PROFISSIOGRÁFICO

Perfil psicológico do(a) Oficial policial militar piloto de helicóptero

1. Elevado controle emocional
2. Diminuída ansiedade
3. Diminuída impulsividade
4. Elevado domínio psicomotor
5. Elevada resistência à frustração
6. Elevada memória auditiva e visual
7. Elevado controle e canalização produtiva da agressividade
8. Elevada resistência à fadiga psicofísica
9. Elevada iniciativa
10. Bom potencial de liderança
11. Elevada capacidade de cooperar e trabalhar em grupo
12. Elevado relacionamento interpessoal
13. Elevada flexibilidade de conduta
14. Elevada criatividade
15. Ausência de sinais fóbicos e disrítmicos.
16. Elevada Inteligência geral
17. Aptidões específicas:
 - a. Boa inteligência abstrata;
 - b. Elevado raciocínio lógico;
 - c. Bom raciocínio verbal;
 - d. Elevado raciocínio espacial;
 - e. Elevado raciocínio rápido;
 - f. Boa atenção concentrada e
 - g. Boa atenção flutuante.

Neste perfil, assim como na Marinha do Brasil, podem-se identificar várias aptidões e atributos que os pilotos da Polícia Militar de São Paulo terão de possuir,



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



o que demonstra, mais uma vez, que pilotar exige conhecimentos diferenciados.

Na Polícia Militar do Rio de Janeiro – PMERJ, atualmente, **somente oficiais são pilotos de aeronaves**. A Portaria nº 301, de 19 de março de 2008, que define a qualificação de piloto de aeronaves e disciplina a formação de Policiais Militares Pilotos de Aeronaves, na Corporação, permite apenas, a entrada dos futuros pilotos, no posto de 1º ou 2º Tenente do QOPM, como se pode ver abaixo.

PORTARIA/PMERJ Nº 301, DE 19 DE MARÇO DE 2008.

Define para efeitos do art. 7º do Decreto 35.145 de 07 de abril de 2004, alterado pelo Decreto 41.038 de 29 de novembro de 2007, a qualificação de Piloto de Aeronave na Corporação e disciplina a formação de Policiais Militares Pilotos de Aeronaves. (grifo nosso)

O COMANDANTE GERAL DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições legais, tendo em vista o disposto no Decreto nº 913, de 30 de setembro de 1976, e Decreto nº 35.145, de 07 de abril de 2004: Considerando a necessidade de definir a qualificação de Piloto de Aeronaves na PMERJ; Considerando a relevância de se disciplinar a formação de Policiais Militares Pilotos de aeronaves. RESOLVE:

Art. 1º - São considerados Pilotos de Aeronaves da Polícia Militar os Policiais Militares que: (grifo nosso)

[...]

Art. 2º - Doravante o processo seletivo visando à formação de Pilotos de Aeronaves da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro restringir-se-á ao Posto de 1º e 2º Tenente do QOPM, realizando-se exclusivamente através da Escola de Aviação da Polícia Militar (ESAV/PMERJ) e mediante a aprovação do candidato em concurso interno elaborado por essa Escola.

Parágrafo único – Por indicação do Comandante Geral, obedecida à ordem classificatória de concurso interno realizado pela Escola de Aviação da Polícia Militar, excepcionalmente pode o Oficial ser indicado para a realização de Curso de Piloto Comercial de Avião ou Helicóptero em outra Escola de Aviação Privada ou Pública. (grifo nosso)

[...]

Em Minas Gerais, desde o início do emprego de helicópteros em apoio às operações policiais militares no estado de Minas Gerais, os pilotos são oficiais, é o que consta na Diretriz de Operações Policiais-Militares - DOPM Nr 01/87.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MINAS GERAIS - COMANDO GERAL

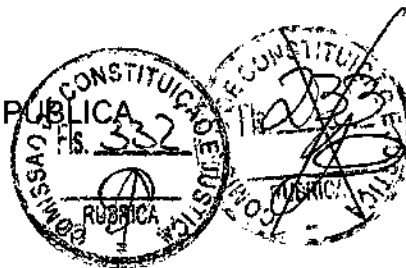
DIRETRIZ DE OPERAÇÕES POLÍCIAIS-MILITARES - DOPM NR 01/87 - EMPREGO DE HELICÓPTEROS EM APOIO ÀS OPERAÇÕES POLÍCIAIS-MILITARES. [...]

c) Após a conclusão dos cursos de piloto e mecânica de Helcp e condicionamento específico dos componentes da Polícia Militar como Pilotos Comerciais de Helicópteros (PCH), as GRAer serão assim formadas:

(1) no solo:



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



- 01 (um) Sgt Adjunto e Rádio-operador;
- 01 (um) Mecânico.
- (2) em voo:
- **01 (um) Oficial Cmt da Aeronave (primeiro piloto);** (grifo nosso).
- **01 (um) Oficial Cmt de Operações (segundo piloto);** (grifo nosso).
- 01 (um) Graduado observador direito;
- 01 (um) Graduado observador esquerdo.

Esta mesma norma trazia as atribuições e responsabilidades dos pilotos, como podemos verificar abaixo:

d) Os componentes das GRAer terão as seguintes responsabilidades:

(1) Comandantes da aeronave (Primeiro piloto):

(a) supervisionar, coordenar e controlar a manutenção das condições operacionais da aeronave; (grifo nosso).

(b) efetuar a orientação técnica da tripulação;

(c) elaborar o relatório de bordo;

(d) executar o comando da aeronave em condições de segurança;

(e) realizar a comunicação aeronáutica, de acordo com as normas do Ministério da Aeronáutica.

(2) Comandante de Operações (Segundo piloto):

(a) decidir quanto à intervenção em ocorrência; (grifo nosso).

(b) auxiliar o Comandante da aeronave nas diversas inspeções da aeronave, de acordo com as IAC específicas do DAC;

(c) supervisionar, orientar e comandar as operações de radiopatrulhamento aéreo; (grifo nosso).

(d) elaborar relatórios de ocorrências;

(e) comandar a GRAer;

(f) executar o "briefing" no início da prontidão, bem como o "de briefing" após cada voo;

(g) executar as comunicações policiais-militares;

(h) atuar como 2º piloto.

Em 2009, foi promovido pela Diretoria de Recursos Humanos daquela organização, um processo seletivo interno, a fim de selecionar novos pilotos para a PMMG.

EDITAL DRH/CRS Nº 09/2009 DE 29 DE MAIO DE 2009.

O DIRETOR DE RECURSOS HUMANOS E O CHEFE DO CENTRO DE RECRUTAMENTO E SELEÇÃO DA POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS, no uso de suas atribuições legais, tendo em vista a autorização concedida pela Resolução nº 4.022, de 30/04/2009, divulgam a abertura de inscrições e estabelecem normas para a realização do processo seletivo interno destinado a selecionar candidatos para o CURSO DE PILOTO PRIVADO/COMANDANTE DE OPERAÇÕES AÉREAS, da Polícia Militar de Minas Gerais, para o ano de 2009, observadas as disposições constitucionais referentes ao assunto, bem como a Resolução nº 4.023, de 30/04/2009, legislação complementar pertinente à matéria e, em particular, as normas estabelecidas neste edital.

Neste processo seletivo os candidatos deviam possuir os seguintes requisitos:

2 DOS REQUISITOS

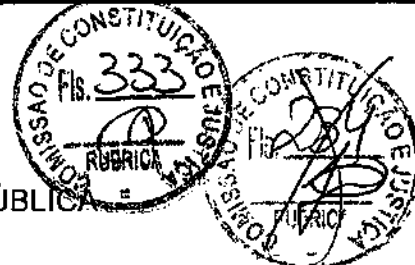
2.1 O militar deverá possuir os seguintes requisitos básicos para se candidatar ao curso:

a) ser oficial do QOPM da PMMG; (grifo nosso)

b) ter, no mínimo, 02 (dois) anos de experiência operacional como oficial até a data da matrícula no curso, comprovado através da função lançada no SIRH; (grifo nosso)



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



c) ter, no máximo, dez anos de efetivo serviço, completados até 31/12/08;
[...]

No Corpo de Bombeiro Militar do Distrito Federal, os pilotos de aeronaves são oficiais. Os pilotos são submetidos a um rigoroso programa de formação e ascensão técnica, visando à busca de um padrão técnico eficiente, programa este que foi publicado no boletim do Comando Geral do Bombeiro, nº 48/2005 de 11 de março de 2005:

I - PROGRAMA DE ASCENÇÃO OPERACIONAL DE PILOTO DE ASA ROTATIVA DO CBMDF - Portaria n.º 7, de 9 de março de 2005. Dispõe sobre a ascensão operacional de piloto de asa rotativa da Corporação, na forma que especifica e dá outras providências.

Finalidade - O presente Programa busca apresentar os parâmetros a serem cumpridos pelo Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal na administração do seu quadro de pilotos de helicóptero, especificamente quanto à evolução técnico-funcional destes, na atividade aérea da Corporação.

Objetivo - Padronizar a evolução operacional dos pilotos de helicóptero do CBMDF a fim de garantir um aprimoramento técnico eficiente, que atenda na Corporação.

No mesmo programa está explicitado que a função de piloto naquela Corporação, é privativa de oficial:

4. REQUISITOS BÁSICOS PARA INGRESSAR NO PROGRAMA DE ASCENÇÃO OPERACIONAL PARA PILOTOS DE HELICÓPTERO DO CBMDF

4.1 Características Funcionais:

As funções de Piloto a bordo das aeronaves do CBMDF são privativas dos Oficiais Combatentes da ativa da Corporação. As funções de Piloto a bordo das aeronaves do CBMDF são privativas dos Oficiais Combatentes da ativa da Corporação.

Na Polícia Militar do Paraná os pilotos de aeronaves são oficiais. Nessa organização o Comandante do Grupamento Aeropolicial – Resgate Aéreo - GRAER, criou o conselho de voo do GRAER, através da Portaria de nº 001, de 04 de abril de 2011, o qual tem a função precípua de assessorar o Comandante da Unidade na tomada de decisões a respeito de questões operacionais, de formação, de capacitação e de técnica de aero navegantes:

PORTARIA Nº 001, DE 04 DE ABRIL DE 2011 - Institui o Conselho de Voo do GRAER. - O Comandante do Grupamento Aeropolicial – Resgate Aéreo, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 214, incisos I e XXVII, do RISG/PMPPR, aprovado pelo Decreto Estadual nº 7.339/10 e pelo art. 55 das ICO/PMPPR, aprovadas pela Portaria do Comando-Geral nº 361/06, resolve:

Art. 1º Fica instituído o Conselho de Voo do Grupamento Aeropolicial – Resgate Aéreo (GRAER), destinado ao assessoramento do Comandante da Unidade para tomada de decisões nas questões relativas às atividades operacionais; formação, capacitação e enquadramento da condição



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



técnica de aero navegantes; e segurança operacional; tudo em atendimento e respeitando a legislação vigente e a doutrina de emprego da Unidade.

O Programa de Elevação de Nível de Pilotos para Assunção de Comando de Aeronaves de Asas Rotativas, editado através da nota de instrução - GRAER nº 001/2012, de 05 de janeiro de 2012, traz que o conselho de voo será o responsável técnico para avaliar a liberação do oficial piloto aluno para assunção do posto de comando de aeronave de asas rotativas:

5. PRESCRIÇÕES DIVERSAS a. As instruções práticas de voo ao piloto aluno deverão ser ministradas por Comandantes possuidores de qualificação de INVH; b. Ficará a critério do Conselho de Voo a avaliação final para liberação do oficial piloto aluno para assunção do posto de comando de aeronave de asas rotativas para a qual foi iniciado os treinamentos, tudo com base nas fichas individuais de avaliação; [...]

Esse programa trás a política de ascensão dos pilotos do Grupamento Aeropolicial (GRAER), fazendo com que os profissionais que o integram, tenham segurança jurídica em suas formações e ainda, proporciona que saibam dos padrões de desempenho e a conduta profissional que o órgão almeja. Nesse documento estão explícitos os requisitos para que o oficial possa ascender na função de piloto de helicóptero na Polícia Militar do Paraná.

a. Plano de Ascensão 1) Fase Operacional "ALFHA" a) Requisitos 1) Ser Oficial QOPM, QOBM ou QEOPM; 2) Ter no mínimo 03 (três) e no máximo 20 (vinte) anos de serviço como Oficial; 3) Ser no mínimo Piloto Privado de Helicóptero (PPH); 4) Possuir Certificado de Capacitação Técnica (CCT) de Piloto Comercial de Helicóptero (PCH); 5) Ter Certificado de Capacidade Física (CCF) válido, categoria 1ª Classe; 6) Possuir curso teórico (Ground School) na aeronave Bell Jet Ranger III (BH 06).

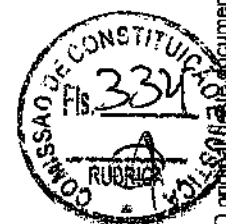
Na Polícia Militar da Bahia os pilotos de aeronaves são oficiais. Existe um processo de seleção para formação de cadastro reserva de candidatos para cursos de capacitação na área da aviação policial: **DE CANDIDATOS PARA CURSOS DE CAPACITAÇÃO NA ÁREA DA AVIAÇÃO POLICIAL - EDITAL Nº. SCG-001/11:**

O SUBCOMANDO GERAL da PMBA (SCG) à vista do Processo Administrativo n.º 0504090076980, analisado pela Procuradoria-Geral do Estado, e com base na Portaria n.º 040-CG/08, publicada no BGO n.º 198 de 23 de outubro de 2008, a qual estabelece critérios referentes ao planejamento, controle e fiscalização das atividades de ensino da Corporação, a cargo do DEPARTAMENTO DE ENSINO (DE), na sua atuação como instância superior na regulamentação e elaboração de diretrizes da política institucional de educação para as organizações a ele tecnicamente subordinadas, toma pública a abertura de inscrições do Processo de Seleção para Formação de Cadastro Reserva de Candidatos para Cursos de Capacitação na Área da Aviação Policial, sob coordenação daquele DEPARTAMENTO DE ENSINO e assessoramento técnico do GRUPAMENTO AÉREO da PMBA (GRAER).

O processo seletivo interno, da Polícia Militar da Bahia, é promovido pelo Departamento de Ensino e possui as seguintes etapas:

O Cadastro Reserva de Candidatos para Cursos de Capacitação na Área da Aviação Policial será preenchido, observadas as prescrições deste Edital e da Portaria n.º 040-CG/08, mediante processo seletivo do qual constarão as seguintes etapas:

- a) Exame Intelectual (EI);
- b) Apresentação da Documentação de Inscrição (ADI);





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



- c) Exame Médico (EM);
- d) Teste de Condicionamento Físico Geral (TCFG);
- e) Teste de Habilidades Específicas (THE);
- f) Avaliação Psicológica (AP); e
- g) Exame de Títulos (ET).

Como podemos ver trata-se de um processo seletivo estruturado e bem complexo. Mais uma vez, podemos ver nitidamente que a comparação, feita por muitos, com uma simples habilitação de viatura não é fundamentada.

PROCESSO DE SELEÇÃO PARA FORMAÇÃO DE CADASTRO RESERVA DE CANDIDATOS PARA CURSOS DE CAPACITAÇÃO NA ÁREA DA AVIAÇÃO POLICIAL - EDITAL Nº. SCG-001/11.

[...]

1. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

1.1 O presente edital tem por objeto a Formação de Cadastro Reserva de Candidatos para Cursos de Capacitação na Área da Aviação Policial, visando criar um quadro de disponibilidade de nomes de candidatos para realização de cursos na área da Aviação de Segurança Pública e/ou Defesa Civil, estando este instrumento em conformidade com o disposto no art. 37 da Constituição Federal e no art. 14 da Constituição do Estado da Bahia.

1.2 Os candidatos deverão ter disponibilidade para participação nos cursos e estágios ligados à atividade de aviação na forma deste edital, podendo tais atividades serem desenvolvidas no Estado da Bahia ou em outras unidades da federação, devendo também possuir elevada motivação e aptidão para cumprimento de procedimentos padronizados, destacada capacidade de assimilação constante de atualizações técnico-profissionais, dentre outras exigências e habilidades.

Vimos então que o candidato a piloto deve ter disponibilidade, elevada motivação e aptidão para cumprimento de procedimentos padronizados. Nesta mesma seleção aparece explicitamente o requisito do oficialato para exercer a função de piloto de aeronave policial naquela Instituição:

3.4 O candidato deverá atender aos seguintes requisitos:

a) Ser policial ou bombeiro militar com no mínimo 3 (três) anos de efetivo serviço, observada a correlação entre a graduação ou posto e a função do Quadro Técnico pleiteada, conforme tabela abaixo:

FUNÇÃO - QUADRO - POSTO OU GRADUAÇÃO

PIL. POLÍCIAL DE HELICÓPTERO - QOPM ou QOBM - CAP ou 1º TEN.

PIL. POLÍCIAL DE AVIÃO - QOPM ou QOBM - CAP ou 1º TEM.

[...](grifo nosso)

Por fim, na Polícia Militar do Distrito Federal, os pilotos são divididos didaticamente em duas funções a bordo: a dos copilotos e a dos Comandantes de aeronaves. Os copilotos têm as suas funções elencadas nas Normas Gerais de Ação da unidade (NGA), a qual se encontra em fase de reformulação, que traz o seguinte:

Art. 45 O Copiloto da aeronave é o Oficial Policial Militar responsável pelo auxílio ao 1º Piloto na condução da aeronave, estando apto a assumir os comandos da aeronave a qualquer tempo, se assim determinar o Comandante, bem como em situações de risco/emergência que o Comandante da aeronave esteja impossibilitado de fazê-lo por qualquer motivo, sendo o responsável pela operação de aviônicos (instrumentação rádio, de navegação e de voo), bem como pela coordenação entre a





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



aeronave, as viaturas e os policiais militares no solo, competindo-lhe realizar: (grifo nosso)

- I - Confecção do Relatório de bordo da aeronave;
- II - 'Briefing' da equipe aérea e dos passageiros;
- III - Comunicação com o CIADE, repassando as informações durante o desenrolar da ocorrência;
- IV - Ao final de cada voo, confeccionar o Relatório de Missão Operacional de Voo, conforme Anexo I; V - Anotação de nome e função de todos os passageiros que embarcarem na aeronave;
- VI - Auxiliar o Comandante da Aeronave durante os cheques;
- VII - Supervisão e orientação operacional; (grifo nosso)
- VIII - 'Briefing' no início do serviço diário;
- IX - 'Debriefing' após cada voo;
- X - Acompanhar a retirada da aeronave do hangar, realizando o pré-vôo;
- XI - Comunicar ao mecânico, de imediato, qualquer discrepância verificada durante a partida, voo ou corte, descrevendo a pane no relatório de voo;
- XII - Fiscalizar a limpeza do helicóptero, cientificando-se de qualquer discrepância anotada pela Seção de Manutenção; (grifo nosso)
- XIII - Determinar e acompanhar a equipagem da aeronave, conforme a missão; (grifo nosso)
- XIV - Cientificar-se junto a SOV quando assumir o serviço, das principais ocorrências das últimas 24 horas, bem como das que ainda estejam em andamento;
- XV - Coordenar as operações no local do evento com as viaturas e policiamento envolvidos; (grifo nosso)
- XVI - Cientificar ao Comandante da aeronave dos procedimentos que está tomando em relação ao evento;
- XVII - Atuar como o 2º Piloto da aeronave;
- XVIII - Manter-se sempre em condições, quando de serviço, de atender prontamente qualquer acionamento que possa ocorrer;
- XIX - Orientar os tripulantes quanto aos procedimentos de cabine, mantendo-os em condições de operar quando de serviço; (grifo nosso)
- XX - Estar sempre atento aos padrões de segurança de voo.

Vimos que os copilotos possuem funções específicas, dentre elas: supervisionar, fiscalizar, determinar, coordenar e orientar, funções estas, compatíveis com as atribuições de um oficial dentro da Corporação. Outro fator importante a ser ressaltado na função do copiloto, é que ele será o encarregado de coordenar as operações no local do evento com as viaturas e policiamentos envolvidos, isto requer uma experiência mínima de comando, chefia e liderança, sob pena da aeronave ficar subutilizada no local da ocorrência.

O rol de atribuições e responsabilidades de um Comandante de Aeronave no BAVOP está em consonância àquelas impostas pela legislação nacional. Constam também, nas NGA da unidade, a qual devido à reestruturação da PMDF se encontra em fase final de reformulação:

Art. 44 O Comandante da Aeronave é o Oficial Policial Militar responsável pela condução e segurança da aeronave e da tripulação, bem como do cumprimento das regras gerais e específicas de voo



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



emanadas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, assumindo toda responsabilidade pelo voo, no que concerne às manobras aéreas, bem como pelo gerenciamento de cabine, cabendo-lhe: (grifo nosso)

- I - O Comando da aeronave em condições de segurança; (grifo nosso)
- II - Interromper a missão quando prejudicada as condições de segurança de voo;
- III - Determinar a tripulação procedimentos julgados necessários à segurança de voo;
- IV - [...]
- V - **Orientação técnica da tripulação;** (grifo nosso)
- VI - Checar toda a navegação aérea para as diversas missões;
- VII - **Cumprir todos os ditames do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA e de toda legislação que trata da Aviação Civil;** (grifo nosso)
- VIII - **Gerenciar os procedimentos de cabine;** (grifo nosso)
- IX - Estar sempre atento aos padrões de segurança de voo;
- X - **Coordenar as operações no local do evento com a guarnição da aeronave;** (grifo nosso)
- XI - É o responsável por tudo que envolve o voo e utilização da aeronave, independentemente do posto e de quem esteja a bordo. (grifo nosso)
- XII - Repassar ao Mecânico ou Auxiliar de Mecânico o número de ciclos (cálculo de desgaste do motor) após cada voo.

Como já visto, a função de piloto no BAVOP, assim como nas demais unidades aéreas do país, seja das aeronaves de asas rotativas (helicóptero) ou fixas (avião), envolve uma grande responsabilidade e, por essa razão, permeia uma rigorosa regulamentação com legislações específicas e exigentes requisitos, já que assume o encargo de proteger vidas e patrimônios, fator este, que acrescenta à atividade aérea da Corporação, uma preponderante relevância.

No que tange ao décimo terceiro item, que cita a Portaria nº 394/CBMSC/2015, temos a relatar que o que diz o **Código Brasileiro de Aeronáutica**, Lei federal nº 7.565/86 (vide arts. 166 a 168 já citados acima), ao tratar das competências do Comandante de Aeronave, os quais, novamente, precisamos destacar:

TÍTULO V
DA TRIPULAÇÃO
[...]
CAPÍTULO III
Do Comandante de Aeronave

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

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

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

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores,



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 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.

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:

- I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;(grifamos)

[...]

Ao analisarmos os dispositivos legais em destaque acima, percebemos que o Comandante de aeronave possuirá ascendência hierárquica sobre os demais tripulantes, tanto técnica quanto disciplinarmente, exercendo autoridade sobre pessoas e coisas que se encontrem a bordo, tudo isto para que possa cumprir sua missão que é zelar pela segurança da aeronave. Além disso, considerando a hierarquia das normas, uma leitura dos arts. 166 a 168 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que foi estabelecido por Lei federal, não pode ser contrariado por Portaria do Corpo de Bombeiros Militar, ou seja, um comandante de aeronave é o soberano em questões técnicas, de segurança, inclusive disciplinares, ou seja, dentro da aeronave ele é o mais antigo sempre.

Quanto ao item 14, informamos que a aviação é cara, o seguro da aeronave é caro, a manutenção da aeronave é cara, o treinamento contínuo custa caro, o combustível é caro, enfim **tudo é caro em matéria de aviação**. No entanto, a formação técnica de piloto necessita ocorrer em escola homologada pela ANAC, por exigência da ANAC, **em outras palavras se está a cumprir as exigências do órgão que detém a palavra final na seara da aviação civil em nosso país, não tem como fugir da regra. E por sermos militares, é nosso dever ético cumprir**



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



as normas à risca.

Concernente ao item de número 15, afirmamos que **não existe e nem nunca existiu por parte do Batalhão de Aviação da PMSC, o convite para que oficiais de outros Estados viessem e recebessem treinamento em nossa Instituição.** O que pode ocorrer é intercâmbio operacional (convém frisar que isto não ocorre na PMSC há mais de 8 anos), isto é, oficiais de outros Estados podem vir até o BAPM, assim como nossos oficiais também podem ir até os Batalhões de Aviação para troca de conhecimento. Cabe destacar ainda que existe em uma cooperação técnica vigente entre instituições Bombeiros Militar que permite o intercâmbio de formação e ascensão de pilotos entre os Estados, sendo de natureza contributiva e onerosa para ambos os envolvidos.

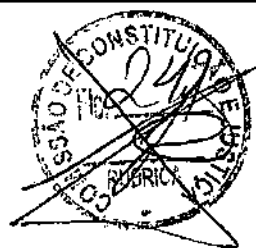
No que tange ao item de número 16, o mesmo evidencia a condição de voo dos enfermeiros e médicos do SAMU, assim como de pilotos civis para justificar a falta de hierarquia. No entanto, confunde-se servidores civis do Estado ou contratados com a figura de militares estaduais que somos, não havendo qualquer conexão que possibilite a comparação.

Em referência ao item 17, **não é possível a comparação entre a responsabilidade de um piloto de aeronave e um condutor de veículos de emergência.** A carga teórica, conhecimento técnico e o treinamento necessário para habilitar uma pessoa a ser piloto de aeronave é **muito maior**, sem contar o custo. Já o condutor de veículo de emergência, embora tenha uma responsabilidade enorme, não está sujeito a uma série de exigências que um piloto de aeronave tem, bem como o treinamento e o conhecimento técnico exigido é menor do que o necessário para ser piloto de aeronave.

Por derradeiro, o que visamos demonstrar aqui é que não é apenas um requisito técnico que credencia o policial militar a ser piloto de aeronave (tanto oficiais quanto praças podem desenvolver as habilidades técnicas necessárias para serem pilotos (em momento algum colocamos em dúvida a capacidade técnica de qualquer pessoa), porém, como demonstrado, em uma Instituição Militar a hierarquia e as exigências do cargo impedem que as praças atuem como pilotos), mas também funções acometidas ao piloto que estão adstritas ao exercício do posto de oficial de polícia e **decorrente da investidura do cargo**, conforme



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR



atribuições deferidas em Lei. Analogicamente, tem-se por não admitir a transposição de cargos e funções em quaisquer setores da administração pública, pois se assim fosse, o escrivão de polícia poderia ser delegado ou qualquer escrivão do Poder Judiciário poderia alçar a condição de juiz caso fosse bacharel em Direito, ou o chefe de gabinete poderia assumir as funções de Deputado Estadual, sem prestar concurso específico ou mesmo cumprir com as exigências legais.

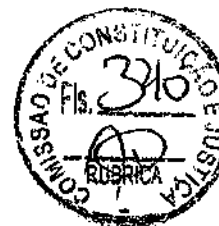
Em razão dos argumentos supramencionados, opinamos pelo arquivamento do projeto de Lei nº 0282.3/2019 posto não atender ao interesse público e também não atende aos interesses da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina.

Era o que se tinha a relatar.

Florianópolis – SC, 02 de outubro de 2019.

[documento assinado eletronicamente]

Josias Daniel Peres Binder
Major PMSC – Chefe int. da PM1/EMG/PMSC





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA MILITAR
GABINETE DO COMANDO GERAL



Despacho n.º 154/Gab-CmtG/2019

Processo Referência SGP-e: SSP 6053/2019

Sra. Diretora Geral da SSP,

1. Acolho a manifestação da PM-1, subordinada ao Estado Maior-Geral, exarada na Informação nº 089/2019, acostado às fls. 04-31 deste SGPe;

2. Encaminho para a SSP para conhecimento e gestão.



Florianópolis, SC, 02 de outubro de 2019.

ASSINADO DIGITALMENTE

CARLOS ALBERTO DE ARAÚJO GOMES JÚNIOR
Coronel PM Comandante-Geral da PMSC



ESTADO DE SANTA CATARINA

Secretaria de Estado da Administração

Consultoria Jurídica

Centro Administrativo Rodovia SC-401 nº 4.600 - Fone: (48) 3665-1400 – cojur@sead.sc.gov.br



PARECER Nº 757/2019/COJUR/SEA/SC

Processo nº SCC 00009960/2019

Interessado(a): Casa Civil – CC

EMENTA: Diligência ao Projeto de Lei nº 0282.3/2019, que “Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina”, Óbice ao prosseguimento. Vício de Iniciativa. Contrariedade ao interesse público.

I – Relatório

Trata-se de análise e parecer sobre a existência ou não de contrariedade ao interesse público, bem como exame quanto à constitucionalidade e à legalidade da matéria em discussão no Projeto de Lei nº 0282.3/2019, oriundo da Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC), o qual “Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina”, com vistas a responder ao Ofício nº 1043/CC-DIAL-GEMAT, da Diretoria de Assuntos Legislativos (DIAL), da Casa Civil, a fim de subsidiar a resposta do Excelentíssimo senhor Governador do Estado à ALESC.

É o essencial relato.

II – Fundamentação

Prima facie, destaca-se que esta manifestação toma por base, exclusivamente, os elementos documentais que constam dos autos do processo administrativo em epígrafe. Isso porque incumbe a este órgão prestar consultoria sob o prisma estritamente jurídico, em especial no que concerne ao controle de legalidade dos atos praticados no âmbito da Administração, não lhe competindo adentrar nos aspectos de conveniência e oportunidade, nem analisar aspectos de natureza eminentemente técnico-administrativa.

Dito isso, passa-se à análise do caso.



ESTADO DE SANTA CATARINA

Secretaria de Estado da Administração

Consultoria Jurídica

Centro Administrativo Rodovia SC-401 nº 4.600 - Fone: (48) 3665-1400 – cojur@sea.sc.gov.br



Nos termos do art. 6º, inciso IV, do Decreto nº 2.382/2014, compete aos órgãos setoriais do Sistema de Atos do Processo Legislativo observar a legalidade dos atos de referido processo.

A Lei Complementar Estadual nº 741, de 12 de junho de 2019, em seu art. 29, inciso I, posicionou a Secretaria de Estado da Administração como órgão central dos Sistemas Administrativos de **Gestão de Pessoas**, no âmbito da Administração Direta, Autárquica e Fundacional, razão pela qual vieram os autos para manifestação.

A necessidade de manifestação desta Consultoria Jurídica (COJUR), por seu turno, decorre da expressa previsão legal da Lei Complementar nº 589, de 2013, regulamentada pelo Decreto Estadual nº 1.414, de 2013, bem como do Decreto nº 2.382, de 2014.

Pois bem.

O Projeto de Lei foi remetido para exame e parecer desta Consultoria Jurídica (COJUR), a fim de subsidiar a resposta do Excelentíssimo senhor Governador do Estado à ALESC.

Referida manifestação tem por escopo a verificação da existência de contrariedade ao interesse público no Projeto de Lei nº 0282.3/2019, de origem Parlamentar, bem como exame quanto à constitucionalidade e à legalidade da matéria em discussão, consoante preceitua o art. 19, §1º, incisos I e II, do Decreto nº 2.382, de 2014, *verbis*:

Art. 19. As diligências oriundas da ALESC em relação a projetos de lei deverão, no âmbito do Poder Executivo, ser encaminhadas às Secretarias de Estado ou aos órgãos especificados nos pareceres emitidos pelas comissões parlamentares e, a critério da DIAL, a outras Secretarias ou órgãos considerados necessários, para resposta no prazo máximo de 10 (dez) dias.

§ 1º A resposta às diligências deverá:

I – atender aos quesitos formulados ou às solicitações de manifestação contidas na diligência e ser elaborada em linguagem clara e objetiva, fornecendo aos parlamentares entendimento preciso, a fim de esclarecer eventuais dúvidas suscitadas;

II – tramitar instruída com parecer analítico, fundamentado e conclusivo, elaborado pela consultoria jurídica ou pela unidade de assessoramento jurídico, e referendado pelo titular da Secretaria de Estado ou pelo dirigente da fundação, autarquia, empresa pública ou sociedade de economia mista proponente, nos pedidos que envolverem matéria jurídica, aplicando-se, no que couber, o disposto no art. 8º deste Decreto; e

Colhe-se da justificativa do projeto de lei (fls. 0002/0010), disponível para consulta nos autos SCC 9923/2019, que a presente proposta tem por escopo conferir aos praças das Corporações Militares do Estado de Santa Catarina, Corpo de Bombeiros Militar e Polícia Militar

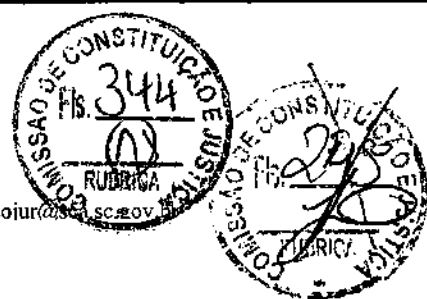


ESTADO DE SANTA CATARINA

Secretaria de Estado da Administração

Consultoria Jurídica

Centro Administrativo Rodovia SC-401 nº 4.600 - Fone: (48) 3665-1400 – cojur



do Estado, a permissão para exercerem a função de piloto de aeronave, aviões e helicópteros, desde que estejam devidamente habilitados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), bem como capacitados para desenvolverem a atividade, haja vista que atualmente apenas os oficiais são autorizados a atuarem como pilotos de aeronaves, aviões e helicópteros.

Em razão da pertinência temática, instada a se manifestar, a Diretoria de Gestão e Desenvolvimento de Pessoas (DGDGP), desta Secretaria de Estado da Administração, analisando o que compete à parte técnica, teceu as seguintes considerações, veja-se:

A Lei Complementar nº 741, de 12 de junho de 2019, que estabelece a estrutura organizacional básica e o modelo de gestão da Administração Pública do Poder Executivo Estadual, trouxe as atribuições da Secretaria de Estado da Administração (SEA) enquanto coordenadora do Sistema Administrativo de Gestão de Pessoas (art. 126, III, b), quais sejam:

Art. 29 À SEA compete:

I – normatizar, supervisionar, controlar, orientar e formular políticas de gestão de pessoas, envolvendo:

- a) benefícios funcionais de natureza não previdenciária do pessoal civil;
- b) ingresso, movimentação e lotação do pessoal civil, permanente e temporário;
- c) planos de carreira, cargos e vencimentos dos servidores públicos civis e dos militares estaduais;**
- d) plano de saúde;
- e) progressão funcional dos servidores públicos civis;
- f) remuneração dos servidores públicos civis e dos militares estaduais;**
- g) perícia médica e saúde dos servidores públicos civis;
- h) melhoria das condições da saúde ocupacional dos servidores públicos e da prevenção contra acidentes de trabalho;
- i) estratégias de comprometimento dos servidores públicos em substituição às estratégias de controle;
- j) programas de atração e retenção de servidores públicos;
- k) programas de valorização dos servidores públicos calcados no desempenho;
- l) pensões não previdenciárias; e m) locação de mão de obra e contratação de bolsistas e estagiários [...]

Do dispositivo supracitado denota-se que as áreas de ingerência da SEA, em relação aos policiais militares, restringem-se aos planos de carreira, cargos e vencimentos (alínea “c”), bem como sua remuneração (alínea “f”), não sendo atribuição desta Pasta manifestar-se em temas como o do presente Projeto de Lei Complementar.

E embora a SEA tenha competência para normatizar sobre os planos de carreira, cargos e vencimentos dos militares estaduais, o fato é que a Reforma Administrativa também trouxe em seu texto a seguinte disposição:

Art. 43. Cabe à SSP promover a atuação conjunta, coordenada, sistêmica e integrada da PMSC, da PCSC, do CBMSC e do IGP, em articulação com a sociedade.

Parágrafo único. Ficam preservadas a autonomia e as competências relativas à gestão interna da PMSC, da PCSC, do CBMSC e do IGP, no tocante às finanças, à contabilidade, às pessoas e ao apoio operacional.

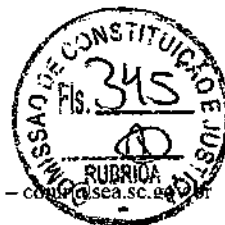


ESTADO DE SANTA CATARINA

Secretaria de Estado da Administração

Consultoria Jurídica

Centro Administrativo Rodovia SC-401 nº 4.600 - Fone: (48) 3665-1400 - cont.jur@sea.sc.gov.br



Assim, diante da peculiaridade do tema, esta Diretoria entende que a matéria deve ser apreciada pela Polícia Militar e pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Santa Catarina, em respeito à sua autonomia no que concerne aos assuntos referentes a gestão de pessoas. (grifamos)

Por outro lado, sobre a constitucionalidade e legalidade do projeto, verifica-se de plano a existência de vício de iniciativa, haja vista que a proposta versa sobre matéria cuja competência é exclusiva do Chefe do Poder Executivo, pois a definição sobre quem pode ou não pilotar aeronaves no âmbito da Polícia Militar, bem como do Corpo de Bombeiros Militar do Estado, se insere necessariamente na organização e regime jurídico das referidas carreiras, de acordo com o estatuído no inciso V do parágrafo 2º do artigo 50 da Constituição do Estado de Santa Catarina, *in verbis*:

Art. 50. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou comissão da Assembleia Legislativa, ao Governador do Estado, ao Tribunal de Justiça, ao Procurador-Geral de Justiça e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

[...]

§ 2º São de iniciativa privativa do Governador do Estado as leis que disponham sobre:

I - a organização, o regime jurídico, a fixação ou modificação do efetivo da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros, o provimento de seus cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva; (grifamos)

Por fim, no que tange à análise estrita desta Consultoria Jurídica, somos da opinião de que o Projeto de Lei Complementar nº 0282.3/2019, de origem parlamentar, padece de **vício de inconstitucionalidade**, por afronta à competência privativa do Chefe do Poder Executivo.

III – Conclusão

Por todo o exposto, opina-se¹ pelo **não** prosseguimento do Projeto de Lei 0282.3/2019, nos termos da fundamentação.

É o parecer que se submete à consideração superior.

Florianópolis, 1º de outubro de 2019.

Daniel Cardoso

Procurador do Estado de Santa Catarina

Consultor Jurídico

¹ A função do Advogado Público (ou assessor jurídico) quando atua em órgão jurídico de consultoria da Administração é de, quando consultado, emitir uma peça (parecer) técnico-jurídica proporcional à realidade dos fatos, respaldada por embasamento legal, não podendo ser alçado à condição de administrador público, quando emana um pensamento jurídico razoável, construído em fatos reais e com o devido e necessário embasamento legal. (TRF1, AG 0003263-55.2012.4.01.0000 / AM – 08/03/2013 – DESEMBARGADORA FEDERAL MONICA SIFUENTES)



ESTADO DE SANTA CATARINA
Secretaria de Estado da Administração
Gabinete do Secretário
Centro Administrativo Rodovia SC-401 nº 4.600



Processo nº SCC 9960/2019
Interessado(a): Casa Civil – CC

DESPACHO

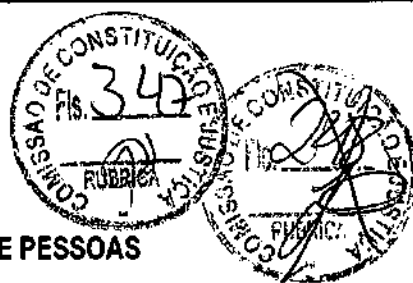
ACOLHO os termos e fundamentos do Parecer nº 757/2019, da lavra da Consultoria Jurídica desta Secretaria de Estado da Administração e determino a remessa dos autos à Diretoria de Assuntos Legislativos (DIAL), da Casa Civil, nos moldes estatuídos no art. 19, § 1º, inciso II, do Decreto Estadual nº 2.382, de 2014.

Florianópolis, 1º de outubro de 2019.

Jorge Eduardo Tasca
Secretário de Estado da Administração



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO
DIRETORIA DE GESTÃO E DESENVOLVIMENTO DE PESSOAS



Informação nº 5483/2019

Florianópolis, 24 de setembro de 2019.

Referência: SCC 9960/2019 – PLC 0282.3/2019 –
“*Permite a função de piloto de aeronaves, aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina*”.

Senhora Diretora,

Tratam os autos do Projeto de Lei Complementar nº 0282.3/2019, de autoria do Deputado Ivan Naatz, que dispõe sobre a permissão do exercício da função de piloto de aeronaves, aviões e helicópteros por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Santa Catarina, acerca do qual foi solicitada manifestação quanto à existência ou não de contrariedade ao interesse público.

É a síntese do necessário.

A Lei Complementar nº 741, de 12 de junho de 2019, que estabelece a estrutura organizacional básica e o modelo de gestão da Administração Pública do Poder Executivo Estadual, trouxe as atribuições da Secretaria de Estado da Administração (SEA) enquanto coordenadora do Sistema Administrativo de Gestão de Pessoas (art. 126, III, b), quais sejam:

Art. 29 À SEA compete:

I – normatizar, supervisionar, controlar, orientar e formular políticas de gestão de pessoas, envolvendo:

- a) benefícios funcionais de natureza não previdenciária do pessoal civil;
 - b) ingresso, movimentação e lotação do pessoal civil, permanente e temporário;
 - c) planos de carreira, cargos e vencimentos dos servidores públicos civis e dos militares estaduais;
 - d) plano de saúde;
 - e) progressão funcional dos servidores públicos civis;
 - f) remuneração dos servidores públicos civis e dos militares estaduais;
 - g) perícia médica e saúde dos servidores públicos civis;
 - h) melhoria das condições da saúde ocupacional dos servidores públicos e da prevenção contra acidentes de trabalho;
 - i) estratégias de comprometimento dos servidores públicos em substituição às estratégias de controle;
 - j) programas de atração e retenção de servidores públicos;
 - k) programas de valorização dos servidores públicos calcados no desempenho;
 - l) pensões não previdenciárias; e
 - m) locação de mão de obra e contratação de bolsistas e estagiários
- [...]



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO
DIRETORIA DE GESTÃO E DESENVOLVIMENTO DE PESSOAS



Do dispositivo supracitado denota-se que as áreas de ingerência da SEA, em relação aos policiais militares, restringem-se aos planos de carreira, cargos e vencimentos (alínea "c"), bem como sua remuneração (alínea "f"), não sendo atribuição desta Pasta manifestar-se em temas como o do presente Projeto de Lei Complementar.

E embora a SEA tenha competência para normatizar sobre os planos de carreira, cargos e vencimentos dos militares estaduais, o fato é que a Reforma Administrativa também trouxe em seu texto a seguinte disposição:

Art. 43. Cabe à SSP promover a atuação conjunta, coordenada, sistêmica e integrada da PMSC, da PCSC, do CBMSC e do IGP, em articulação com a sociedade.

Parágrafo único. Ficam preservadas a autonomia e as competências relativas à gestão interna da PMSC, da PCSC, do CBMSC e do IGP, no tocante às finanças, à contabilidade, às pessoas e ao apoio operacional.

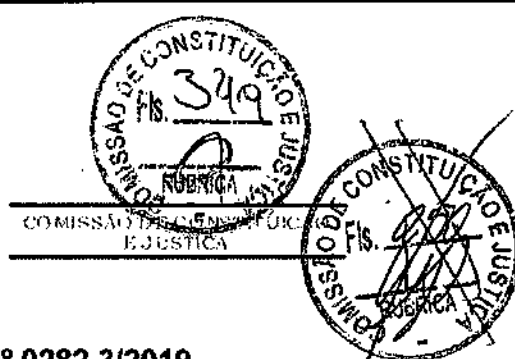
Assim, diante da peculiaridade do tema, esta Diretoria entende que a matéria deve ser apreciada pela Polícia Militar e pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Santa Catarina, em respeito à sua autonomia no que concerne aos assuntos referentes a gestão de pessoas.

Diante do exposto, sejam os autos encaminhados à Consultoria Jurídica desta Pasta, conforme solicitado.

Priscila Girardi
Técnica Administrativa

De acordo.
À COJUR, em 24/09/2019.

Renata de Arruda Fett Largura
Diretora de Gestão e Desenvolvimento de Pessoas



PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 0282.3/2019

“PERMITE A FUNÇÃO DE PILOTO DE AERONAVES AVIÕES E HELICÓPTEROS SEREM EXERCIDAS POR PRAÇAS DA POLÍCIA MILITAR E DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR, NO ÂMBITO DO ESTADO DE SANTA CATARINA.”

Autor: Deputado Ivan Naatz

Relator: Deputado Kennedy Nunes

I – RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Lei, de autoria do Deputado Ivan Naatz, acima enumerado, que objetiva, conforme dicção do art. 1º, permitir que os praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, a serviço da Segurança Pública do Estado de Santa Catarina, possam exercer as funções de pilotos de aeronaves – aviões e helicópteros – desde que tenham as devidas habilitações exigidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Da Justificativa do Autor (fls. 03/07) extrai-se que a proposta objetiva mais economia aos cofres públicos, além de suprir a demanda de efetivo especializado, haja vista já existir um contingente de praças formados e qualificados, que, se aproveitados, poderiam diminuir, de forma significativa, o custo da “aviação catarinense”, não havendo mais necessidade de o Estado contratar pilotos civis nem mesmo emitir convites a oficiais de outros Estado da Federação, como é feito atualmente.

A matéria foi lida no Expediente da Sessão Plenária do dia 20 de agosto de 2019 e encaminhada a esta Comissão de Constituição e Justiça, na qual, com base no inciso VI do art. 130 do Regimento Interno desta Casa, por redistribuição, fui designado Relator.

Inicialmente, foi aprovado nesta Comissão, diligenciamento proposto pelo Relator anterior, Deputado Milton Hobus (fls. 199 e 200) à Secretaria de Segurança Pública de Santa Catarina (SSP), por intermédio da Casa Civil (SCC), assim como à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), à Associação de Praças do





Estado de Santa Catarina (APRASC), à Associação de Oficiais Militares de Santa Catarina (ACORS) e à Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão, esta última convidada a se manifestar pelo exemplo prático no caso em apreciação.

Opinaram contrariamente ao Projeto de Lei (1) a SSP, por meio do Parecer nº 109/PL/2019 (fls.291-292), depois de ouvidos os Comandos-Gerais da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina (Informação PM1 nº 89/2019 – fls. 301-328) e do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Santa Catarina (Ofício nº 479-GmdoG/CMBSC – fls. 297-300), por entendê-lo contrário ao interesse público, bem como a SEA, por meio do Parecer nº 757/2019/COJUR/SEA/SC (fls.330-333), em face da inconstitucionalidade formal por invasão da esfera de competência de privativa do Governador do Estado (art. 50, § 2º, V, CE).

Noutro norte foi o posicionamento da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão, que corroborou a motivação apresentada pelo Autor (fls. 210-211), e o da APRASC, que considerou a admissão de praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar no exercício das funções de pilotos de aeronaves – aviões e helicópteros – uma prática amplamente difundida nos demais estados da Federação, sendo a inadmissão uma afronta ao princípio da isonomia, por dispensar tratamento desigual à mesma condição de qualificação profissional (fls. 225/288).

Já a ANAC limitou-se a reiterar que não tem competência para verificar a origem funcional dos pilotos, cabendo-lhe, apenas, exigir e fiscalizar se os requisitos de certificação e operação previstos no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 90/Emenda nº 00, de 22 de abril de 2019 (fls. 221-222) são devidamente observados e cumpridos.

É o relatório.

II – VOTO

Em consonância com o que preconiza o Regimento Interno desta Casa, em seu art. 144, I, c/c seu art. 210, II, nesta fase processual cabe analisar a admissibilidade da proposição quanto aos aspectos constitucional, legal, jurídico,



regimental e de técnica legislativa, função pertinente a esta Comissão de Constituição e Justiça.

Da análise da matéria, anoto, inicialmente, que não vislumbro vício de inconstitucionalidade formal, uma vez que é compatível com os princípios e normas constitucionais vigentes.

Nesse contexto, corroboro os fundamentos apresentados pela Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão (fls. 210-211) e pela APRASC, por considerar a admissão de praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar no exercício das funções de pilotos de aeronaves – aviões e helicópteros – uma prática amplamente difundida nos demais estados da Federação, sendo a inadmissão uma afronta ao princípio da isonomia, por dispensar tratamento desigual à mesma condição de qualificação profissional (fls. 225/288).

Ademais, reitero meu posicionamento no sentido de que a proposta traduz satisfatória economia aos cofres públicos, além de suprir a demanda de efetivo especializado, haja vista a existência de praças formados e qualificados, que, se aproveitados, poderiam diminuir, de forma significativa, o custo da aviação catarinense.

Quanto aos aspectos da legalidade e da regimentalidade, não encontrei nenhum obstáculo à continuidade da tramitação processual da proposição legislativa em apreço.

Ante o exposto, com base nos arts. 144, I e 210, II, ambos do Regimento Interno desta Casa, voto, no âmbito desta Comissão, pela **ADMISSIBILIDADE** da continuidade de tramitação processual determinada à fl.02 pelo 1º Secretário da Mesa para o Projeto de Lei nº 0282.3/2019.

Sala das Comissões,

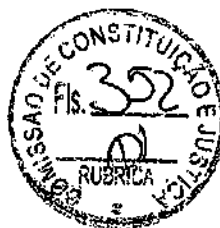
Deputado Kennedy Nunes
Relator



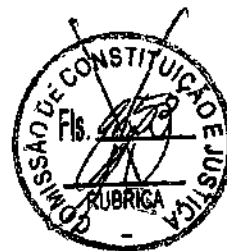
PL 0282.3/2019 - 864-3352



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DO ESTADO DE SANTA CATARINA



COMISSÃO DE
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



FOLHA DE VOTAÇÃO VIRTUAL

A COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, nos termos dos artigos 146, 149 e 150 do Regimento Interno,

☒ aprovou ☒ unanimidade ☐ com emenda(s) ☐ aditiva(s) ☐ substitutiva global

☐ rejeitou ☐ maioria ☐ sem emenda(s) ☐ supressiva(s) ☐ modificativa(s)

RELATÓRIO do Senhor(a) Deputado(a) Kennedy Nunes, referente ao

Processo PL/0282.3/2019, constante da(s) folha(s) número(s) 250 a 252.

OBS.:

Parlamentar	Abstenção	Favorável	Contrário
Dep. Romildo Titon	☐	☐	☐
Dep. Ana Campagnolo	☐	☐	☐
Dep. Fabiano da Luz	☐	☒	☐
Dep. Ivan Naatz	☐	☒	☐
Dep. João Amin	☐	☒	☐
Dep. Kennedy Nunes	☐	☒	☐
Dep. Luiz Fernando Vampiro	☐	☒	☐
Dep. Maurício Eskudlark	☐	☒	☐
Dep. Paulinha	☐	☒	☐

Despacho: dê-se o prosseguimento regimental.

Reunião virtual ocorrida em 09/06/2020

Leonilda Lorenzetti
Coordenadora das Comissões
Matrícula 4520

Coordenadoria das Comissões



TERMO DE REMESSA



Tendo a Comissão de Constituição e Justiça, em sua reunião de 9 de junho de 2020, exarado Parecer pela ADMISSIBILIDADE ao Processo Legislativo nº PL./0282.3/2019, referente ao seu campo temático, procede-se a remessa dos autos à Coordenadoria das Comissões para que se dê curso à tramitação do feito nos termos regimentais.

Sala da Comissão, 9 de junho de 2020

Lyvia Mendes Corrêa
Chefe de Secretaria



REDISTRIBUIÇÃO

Faça-se a remessa dos autos do Processo Legislativo nº PL./0282.3/2019, pelo princípio de REDISTRIBUIÇÃO, ao Senhor Deputado Marcius Machado, Membro desta Comissão, por ter sido designado RELATOR, com base no artigo 128, inciso VI, do Regimento Interno, pelo(a) Sr(a). Dep. Volnei Weber, Presidente da Comissão.

Informa-se que o prazo regimental final para apresentação do relatório expira no dia não definido.

Sala da Comissão, em 30 de março de 2021

Pedro Squizatto Fernandes
Chefe de Secretaria



RELATÓRIO E VOTO AO PROJETO DE LEI Nº 0282.3/2019

“Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina.”

Autor: Deputado Ivan Naatz

Relator: Deputado Marcius Machado

I – RELATÓRIO:

Trata-se de Projeto de Lei, autuado sob nº 0282.3/2019, de autoria do Deputado Ivan Naatz, que dispõe sobre a permissão do exercício da função de piloto de aeronaves e helicópteros por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina.

Conforme bem ressaltado pelo Deputado Milton Hobus (p. 197 dos autos eletrônicos), “o Autor justifica a proposição com base na restrição da permissão de pilotos de aeronaves aos oficiais das corporações citadas por regras administrativas, destaca a publicação de editais recentes com o objetivo de contratação de empresa para promover a formação prática no curso de piloto o que justificaria a economicidade da matéria, se aprovada, sendo que desde 2011 já foram gastos mais de 1,4 milhões, com formação de pilotos em instrução, horas de voo, treinamento de oficiais, além da contratação de pilotos civis, atentou ainda a condução de aeronave é uma função estritamente técnica e não hierárquica”.

Saliento que no âmbito da Comissão de Constituição e Justiça, após ouvidas a Secretaria de Estado da Segurança Pública do Estado de Santa Catarina (SSP/SC), a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Associação de Praças do Estado de Santa Catarina (APRASC), a Associação de Oficiais da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina (ACORS), a Secretaria de Estado da Segurança Pública do Estado do Maranhão (SSP/MA) e, por fim, a Secretaria de Estado da Administração (SEA), foi admitido o prosseguimento da tramitação determinada pelo 1º Secretário da Mesa para a presente proposição (pp. 337 a 340).



Posteriormente, a proposição veio a esta Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, em que, por redistribuição, fui designado relator.

É o relatório.

II – VOTO:



Da análise dos autos, com enfoque nas disposições contidas nos arts. 80, VI e XIX¹, e 144, III², ambos do Regimento Interno, **constato que a norma projetada atende ao interesse público**, porquanto visa proporcionar importante economia aos cofres públicos, além de suprir a demanda por pilotos no âmbito da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, pelo que, considerando as expressas limitações comandadas nos arts. 146, I³ e 149, parágrafo único⁴ do mesmo diploma regimental, no âmbito desta Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, voto pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 0282.3/2019.

Sala das Comissões,

Deputado Marcio Machado
Relator

¹ Art. 80. São os seguintes os campos temáticos ou áreas de atividade da Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, cabendo-lhe, sobre eles, exercer a sua função legislativa e fiscalizadora:
[...]

VI – matérias relativas ao serviço público da Administração Estadual Direta e Indireta, inclusive Fundacional;
[...]

XIX – prestação de serviços públicos em geral.

² Art. 144. Antes da deliberação do Plenário, as proposições, exceto os requerimentos, moções e pedidos de informação, serão submetidas à manifestação das Comissões, cabendo:
[...]

III – às demais Comissões a que estiver afeta a matéria, o exame do interesse público.
[...]

³ Art. 146. No desenvolvimento de seus trabalhos, as Comissões observarão as seguintes normas:
I – cada Comissão deverá se pronunciar exclusivamente sobre a matéria de sua competência prevista neste Regimento;
[...]

⁴ Art. 149. [...] Parágrafo único. A Comissão que tiver de apresentar parecer sobre proposições, mensagens e demais assuntos submetidos à sua apreciação se cingirá à matéria de sua exclusiva competência, quer se trate de proposição principal, acessória ou de matéria ainda não formulada em proposição.



FOLHA DE VOTAÇÃO VIRTUAL

A COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO, nos termos dos artigos 146, 149 e 150 do Regimento Interno,

☒ aprovou ☒ unanimidade ☐ com emenda(s) ☐ aditiva(s) ☐ substitutiva global
☐ rejeitou ☐ maioria ☐ sem emenda(s) ☐ supressiva(s) ☐ modificativa(s)

RELATÓRIO do Senhor(a) Deputado(a) *Marcus Machado*, referente ao
Processo PL 0282.3/2019, constante da(s) folha(s) número(s) *355 e 356*

OBS.:

Parlamentar	Abstenção	Favorável	Contrário
Dep. Volnei Weber	☐	☒	☐
Dep. Fabiano da Luz	☐	☐	☐
Dep. Jair Miotto	☐	☐	☐
Dep. Jean Kuhlmann	☐	☒	☐
Dep. Marcus Machado	☐	☒	☐
Dep. Moacir Sopelsa	☐	☒	☐
Dep. Nazareno Martins	☐	☒	☐
Dep. Paulinha	☐	☐	☐
Dep. Sargento Lima	☐	☒	☐

Despacho: dê-se o prosseguimento regimental.

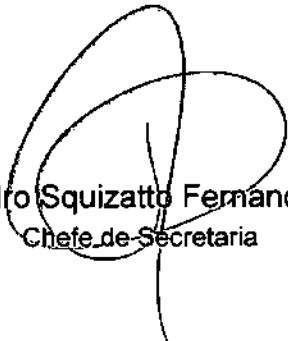
Reunião virtual ocorrida em *14/04/2021*
[Assinatura]
Coordenadoria das Comissões
Evandro Carlos dos Santos
Coordenador das Comissões
Matrícula 3748



TERMO DE REMESSA

Tendo a Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, em sua reunião de 14 de abril de 2021, exarado Parecer FAVORÁVEL ao Processo Legislativo nº PL./0282.3/2019, referente ao seu campo temático, procede-se a remessa dos autos à Coordenadoria das Comissões para que se dê curso à tramitação do feito nos termos regimentais.

Sala da Comissão, 14 de abril de 2021


Pedro Squizatto Fernandes
Chefe de Secretaria



DESPACHO

Por ordem do Senhor Presidente, archive-se, de acordo com o art. 183 do Regimento Interno, o PL./0282.3/2019, que "Permite a função de piloto de aeronaves aviões e helicópteros serem exercidas por praças da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, no âmbito do Estado de Santa Catarina".

Florianópolis, 16 de janeiro de 2023.

Evandro Carlos dos Santos
Diretor Legislativo