

OF. PRES. nº 101/2023

São Paulo, 28 de fevereiro de 2023.

À  
AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

**Ilma. Mariana Olivieri Caixeta Altoé**  
Superintendente de Pessoal da Aviação Civil  
E-mail: [spl@anac.gov.br](mailto:spl@anac.gov.br)

**Ilmo. Bruno Diniz Del Bel**  
Superintendente de Padrões Operacionais  
E-mail: [spo@anac.gov.br](mailto:spo@anac.gov.br)

C/C

**Joel Sebastião Maia Junior**  
Gerente Técnico de Normas  
E-mail: [normas.spl@anac.gov.br](mailto:normas.spl@anac.gov.br)

*Assunto: Instrução Suplementar 61-001 – Cômputo de horas de instrutor de voo como piloto em comando*

**Prezados,**

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, doravante designado como “SNA”, entidade sindical com atuação e representatividade nacional, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº. 33.452.400/0002-78, com sede localizada na Rua Barão de Goiânia, 76, Vila Congonhas, São Paulo/SP, CEP 04612-020, endereço eletrônico [juridico@aeronautas.org.br](mailto:juridico@aeronautas.org.br), neste ato representado por seu Diretor Presidente, Henrique Hacklaender Wagner, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, expor e requerer o quanto segue.

1. Inicialmente, destacamos que o SNA tem por função legal e institucional a promoção de ações que visem a manutenção e a melhoria das condições laborais e sociais dos aeronautas<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Constituição Federal, Artigos 8º e 10, *in verbis*:

2. O SNA tomou conhecimento de que aeronautas que atuaram como instrutores de voo durante a vigência da Revisão C da Instrução Suplementar (IS) nº 61-001; referente ao Regulamento da Aviação Brasileira (RBAC) nº 61, que estabelece as normas e procedimentos relativos à concessão de licenças, habilitações e certificados para pilotos; estão sendo prejudicados no cômputo de horas de voo como piloto em comando.
3. O RBAC nº 61 determina desde de sua emissão inicial, Emenda 00, em junho de 2012 que: *61.31 (c) (ii) o instrutor de voo deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando o tempo em que estiver atuando como instrutor de voo.* Essa é a mesma redação atual da última Emenda 14 emitida em fevereiro de 2023.
4. Em relação à IS nº 61-001, até a Revisão B emitida em agosto de 2018, era pacífica a interpretação de que os instrutores de voo teriam suas horas de voo registradas como piloto em comando como determinava o próprio RBAC nº 61.
5. No entanto, a Revisão C da IS nº 61-001 emitida em novembro de 2018 incluiu o Apêndice B – Contagem de Experiência de Voo Por Função que, em sua primeira versão, continha uma nova função de instrutor de voo denominada “Instrutor-Observador”, e determinava que estes instrutores de voo não teriam direito à contagem de tempo de voo: *B.3 Para fins de concessão e/ou revalidação de licenças ou habilitações previstas no RBAC nº 61 não há contagem de tempo de voo nas funções Instrutor de voo em solo e Instrutor- Observador.*
6. Ocorre que em junho de 2020, a Revisão D da IS nº 61-001 reescreveu as normas do Apêndice B excluindo o conceito de “Instrutor-Observador”, e a restrição à contagem de tempo de voo passou a ser restrita à função de “Instrutor de voo em solo”: *B.3 Para fins de concessão e/ou revalidação de licenças ou habilitações previstas no RBAC nº 61 não há contagem de tempo de voo na função Instrutor de voo em solo.* O que é coerente, tendo em vista que “em solo”, de fato, não faria sentido atribuir horas de voo.
7. Essa mesma redação, mais adequada à norma do RBAC nº 61, repete-se na Revisão E da IS nº 61-001 de novembro de 2022, e também na atual Revisão F emitida em fevereiro de 2023. Portanto,

---

*Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte: (...) III - ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas.*

*Art. 10 É assegurada a participação dos trabalhadores e empregadores nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação.*

**Sede:**

São Paulo/SP  
11 5090-5100

**Representações:**

Rio de Janeiro/RJ

Brasília/DF

Campinas/SP

Porto Alegre/RS

**Portal e redes sociais:**

[www.aeronautas.org.br](http://www.aeronautas.org.br)

 [sindicatonacionaldos aeronautas](#)

fica evidente que este é o entendimento consolidado da agência reguladora, que foi alterado por um breve período de pouco mais de um ano, porém, logo foi corrigido e reiterado.

8. Dessa forma, é preciso salientar que a qualidade das horas de voo computadas para instrutores de voo classificados como “Instrutores-Observadores” durante o breve interregno de vigência da Revisão C da IS nº 61-001 não mudou na realidade fática, somente no formalismo de uma norma emitida e logo revertida. Essa alteração formal, no entanto, pode gerar consequências para os pilotos que necessitam do cômputo de horas de voo como piloto em comando para obter licenças, habilitações e certificações, ou até mesmo, para participar de determinados processos seletivos no Brasil ou no exterior.

9. Portanto, é preciso aplicar o princípio geral do Direito da isonomia e tratar de forma igualitária pilotos que realizaram atividades iguais durante diferentes períodos, para assegurar a igualdade de oportunidades entre eles. Além disso, a ANAC, como órgão da Administração Pública, deve seguir os princípios de Direito Administrativo como da finalidade, proporcionalidade, segurança jurídica, motivação, e principalmente, o princípio da razoabilidade.

10. As decisões tomadas pelos poderes públicos devem ser justas e adequadas aos fins pretendidos. Neste caso, a mudança na forma de cômputo das horas de voo para instrutores de voo afetou diretamente os pilotos que realizaram a atividade durante o período em que as horas não foram consideradas como de piloto em comando. Assim, durante um curto período de tempo, o ato administrativo da ANAC não foi razoável, tendo em vista que não houve mudança significativa na atividade realizada pelos pilotos. Assim, a ANAC deve seguir o princípio da razoabilidade e equipar essas horas de voo para garantir a igualdade de oportunidades entre os pilotos.

11. O princípio da finalidade, por sua vez, estabelece que toda ação da Administração Pública deve ter um objetivo público específico e que a decisão tomada deve ser adequada para alcançar esse fim. Logo, a mudança na forma de cômputo das horas de voo para instrutores de voo não atendeu à finalidade pública da ANAC, que é garantir a segurança e a qualidade do transporte aéreo, tendo em vista que a atividade de instrução de voo permaneceu a mesma durante o período em questão, tanto que a própria agência corrigiu sua norma.

12. Já o princípio da proporcionalidade define que a decisão tomada seja necessária e proporcional ao fim pretendido. Nesse sentido, a mudança na forma de cômputo das horas de voo para instrutores de voo não foi necessária ou proporcional, pois não contribuiu para a melhoria da segurança do transporte aéreo, e somente teve o efeito de impactar negativamente os pilotos afetados.

13. Por fim, os princípios da segurança jurídica e da motivação também devem ser aplicados no caso em questão, uma vez que a decisão da ANAC afetou diretamente os direitos dos pilotos e deve estar fundamentada em razões concretas e objetivas, o que não se verificou no entendimento da própria agência que reviu sua posição.

14. Sendo assim, **o SNA vem respeitosamente solicitar que a ANAC passe a equiparar todas as horas de voo como instrutor de voo praticadas durante o período de vigência da Revisão C da IS 61-001 como horas de voo de piloto em comando.**

15. Com protestos da mais elevada estima e distinta consideração, aguardamos uma resposta formal, bem como solicitamos, se possível, reunião presencial ou virtual para tratar do assunto na data que for mais conveniente.

Cordialmente,



**Henrique Hacklaender Wagner**  
**Diretor Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas**