Página 290. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

À DIRETORIA LEGISLATIVA
PARA PROVIDÊNCIAS
EM, 23 / 10 / 19
SECRETARIA GERAL
Angela Aparecida Bez
Secretária-Geral

ESTADO DE SANTA CATARINA
CASA CIVIL

Ofício nº 1207/CC-DIAL-GEMAT

Florianópolis, 21 de outubro de 2019.

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 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".

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

Ofrd_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

SEC. GERAL NR2K

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por DOUGLAS BORBA em 22/10/2019 às 12:44:11, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009923/2019 e o código 838RBBX8.

Página 291. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por DOUGLAS BORBA em 22/10/2019 às 12:44:11, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009923/2019 e o código 838RBBX8.

Página 292. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 Silveira[1], 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.

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por RENATA VON HOONHOLTZ TRINDADE em 11/10/2019 às 14:55:40, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009959/2019 e o código IT489EO0.

Página 293. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 7°, inciso I, do Decreto n° 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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por RENATA VON HOONHOLTZ TRINDADE em 11/10/2019 às 14:55:40, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009959/2019 e o código IT489EO0.

Página 294. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital ICP-Brasil por CARLOS ALBERTO DE ARAUJO GOMES JUNIOR em 15/10/2019 às 19:46:10.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sqpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009959/2019 e o código UD50E2Z4.

Página 295. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

Comando-Geral do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina
Rua Almirante Lamego, 381, Centro - Florianópolis/SC - CEP 88.015-600
Fone: (48) 3665-7800 E-mail: gabinete@cbm.sc.gov.br Site: www.cbm.sc.gov.br

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por CHARLES ALEXANDRE VIEIRA em 25/09/2019 às 15:51:28, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006054/2019 e o código FP61 1188

Página 296. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 comandamento 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 inconteste 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.

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por CHARLES ALEXANDRE VIEIRA em 25/09/2019 às 15:51:28, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006054/2019 e o código FP6L1L88.

Página 297. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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**

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por CHARLES ALEXANDRE VIEIRA em 25/09/2019 às 15:51:28, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006054/2019 e o código FP6L1L88.

Página 298. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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;

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por CHARLES ALEXANDRE VIEIRA em 25/09/2019 às 15:51:28, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006054/2019 e o código FP6L1L88.

Página 299. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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.**
> § 1° 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.
> **§ 2° Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.**

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por CHARLES ALEXANDRE VIEIRA em 25/09/2019 às 15:51:28, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006054/2019 e o código FP6I 1I 88

Página 300. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

> § 3° 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 vôo;
> 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 n° 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 n° 0282.3.2019 discrepa dos postulados do artigo 50, § 2°, 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.
> [...]

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por CHARLES ALEXANDRE VIEIRA em 25/09/2019 às 15:51:28, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006054/2019 e o código FP6L1L88.

Página 301. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

Comando-Geral do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina
Rua Almirante Lamego, 381, Centro - Florianópolis/SC - CEP 88.015-600
Fone: (48) 3665-7800 E-mail: gabinete@cbm.sc.gov.br Site: www.cbm.sc.gov.br

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por CHARLES ALEXANDRE VIEIRA em 25/09/2019 às 15:51:28, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006054/2019 e o código FP6L1188.

Página 302. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 Policia 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;

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 303. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

4) 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.
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 vôo em aeronave de horas de asas rotativas e — Pregão 0088/2019 — para contratação de empresa para fornecimento de horas de vôo por instrumento ('FR) na condição sob capota, em aeronave monomotora 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 vôo, 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 vôo.
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:

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 304. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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-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, 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 vôo. 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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 305. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 Secretária 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 transito 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 vôo, sendo que sua autoridade, que legislação refere-se, somente pode ser imposta quando se tratar de questões técnicas, relacionadas à segurança do vôo.
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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 306. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

> 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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 307. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 308. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 constituí 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**

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código F79D211A

Página 309. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

> **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 a 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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 310. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

> constarão do Diário de Bordo.
> Art. 166. **O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave**.
> § 1° 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.
> § 2° **Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave**.
> § 3° 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 vôo;
> 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 vôo 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:

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 311. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 Vôo, 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.

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 312. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

> 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**.
> § 1° 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.
> § 2° Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.
> § 3° 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 vôo;
> 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 vôo 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**

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade deste cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 313. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

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 Vôo, 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,

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 314. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

enfim, 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.

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 315. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

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:

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 316. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 317. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 explicito em seu artigo 1°, 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);

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 318. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 DEPENS 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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 319. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 POLÍCIAL 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 disrítmos. 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,

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00008653/2019 e o código E79C921A.

Página 320. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

Assinado por 1 pessoa: ... às 16:07:23 conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.

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 n.º 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:

Página 321. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

- 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 "brieffing" no inicio da prontidão, bem como o "de brieffing" 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)

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.

Página 322. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

> 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, n° 48/2005 de 11 de março de 2005:

> I - PROGRAMA DE ASCENÇÃO OPERACIONAL DE PILOTO DE ASA ROTATIVA DO CBMDF - Portaria n.° 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 ASCENSÃO 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 n° 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/PMPR, aprovado pelo Decreto Estadual nº 7.339/10 e pelo art. 55 das ICO/PMPR, 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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade deste cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 323. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

> 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 Aeropolícial (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 POLÍCIAL - EDITAL N°. 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.º040-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, torna 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);

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.

Página 324. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

> 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 POLÍCIAL - EDITAL N°. 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 1° TEN.**
> **PIL. POLÍCIAL DE AVIÃO - QOPM ou QOBM - CAP ou 1° 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 1° 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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 325. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

> 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**

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.

Página 326. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

> **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**.
> § 1° O Comandante será também responsável pela guarda de valores,

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 327. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.
§ 2° **Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica** e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.
§ 3° 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 vôo;
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 vôo 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**

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código F72Q21 A

Página 328. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código E72Q21LA.

Página 329. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JOSIAS DANIEL PERES BINDER em 02/10/2019 às 16:07:23, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código F72Q211A

Página 330. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital ICP-Brasil por CARLOS ALBERTO DE ARAUJO GOMES JUNIOR em 02/10/2019 às 15:45:06.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SSP 00006053/2019 e o código ZP88M99H.

Página 331. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

ESTADO DE SANTA CATARINA
Secretaria de Estado da Administração
Consultoria Jurídica
Centro Administrativo Rodovia SC-401 nº 4.600 - Fone: (48) 3665-1400 – coiur@sea.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.

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital ICP-Brasil por DANIEL CARDOSO em 01/10/2019 às 16:24:26.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009960/2019 e o código T951F3BZ.

Página 332. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital ICP-Brasil por DANIEL CARDOSO em 01/10/2019 às 16:24:26.
Para conferência acesse o site https://portal.sgp.sc.gov.br/portalExterno e informe o processo SCC 00009960/2019 e o código T951F3BZ.

Página 333. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

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 (DGDP), 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.

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital ICP-Brasil por DANIEL CARDOSO em 01/10/2019 às 16:24:26.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sape.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009960/2019 e o código T951F3BZ.

Página 334. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

> **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-se[1] 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)

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital ICP-Brasil por DANIEL CARDOSO em 01/10/2019 às 16:24:26.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009960/2019 e o código T951F3BZ.

Página 335. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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 n° 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, § 1°, inciso II, do Decreto Estadual n° 2.382, de 2014.

Florianópolis, 1° de outubro de 2019.

Jorge Eduardo Tasca
Secretário de Estado da Administração

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por JORGE EDUARDO TASCA em 01/10/2019 às 17:15:06, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009960/2019 e o código 93M0FFV9.

Página 336. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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
> [...]

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por RENATA DE ARRUDA FETT e PRISCILA GIRARDI em 24/09/2019 às 17:23:25, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009960/2019 e o código HLJ69I97.

Página 337. Versão eletrônica do processo PL./0282.3/2019.
IMPORTANTE: não substitui o processo físico.

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

O original deste documento é eletrônico e foi assinado utilizando Assinatura Digital SGP-e por RENATA DE ARRUDA FETT e PRISCILA GIRARDI em 24/09/2019 às 17:23:25, conforme Decreto Estadual nº 39, de 21 de fevereiro de 2019.
Para verificar a autenticidade desta cópia impressa, acesse o site https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo e informe o processo SCC 00009960/2019 e o código HLJ69I97.