



INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS

IS Nº 00-004

Revisão C

Aprovação: Portaria nº 1824/SPO, de 14 de julho de 2016.

Assunto: Diretrizes Interpretativas aplicáveis às normas de âmbito da Superintendência de Padrões Operacionais

Origem: SPO

1. OBJETIVO

Fixar interpretações de requisitos dos regulamentos de âmbito da Superintendência de Padrões Operacionais, a fim de dirimir dúvidas e padronizar a atuação da ANAC e do público regulado.

2. REVOGAÇÃO

2.1 Esta IS revoga a IS 00-004B.

3. FUNDAMENTOS

3.1 A Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, institui em seu art. 14, a Instrução Suplementar – IS, norma suplementar de caráter geral editada pelo Superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC ou RBHA.

3.2 O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC ou RBHA, poderá:

- a) adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS; ou
- b) apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da ANAC.

3.3 O meio ou procedimento alternativo mencionado na alínea 3.2(b) desta IS deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido pelo requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normalizado em IS.

3.4 A IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.

4. DEFINIÇÕES – N/A

5. EDIÇÃO DE DIRETRIZES INTERPRETATIVAS

- 5.1 A fim de orientar o público externo e interno quanto à interpretação e aplicabilidade dos requisitos normativos pertinentes às atividades de sua competência, a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) institui as Diretrizes Interpretativas (DI-SPO).
- 5.2 A SPO editará as DI-SPO por motivação de ofício ou em resposta a consultas de origem interna ou externa, nos casos em que entenda necessário pacificar interpretações normativas divergentes.
- 5.3 As DI-SPO aprovadas serão publicadas no Apêndice A desta Instrução Suplementar e, salvo expressamente indicado em seu texto, não retroagem para desfazer os atos administrativos já realizados anteriormente sob interpretação diversa.

6. APÊNDICES

APÊNDICE A – ÍNDICE DAS DI-SPO VIGENTES

APÊNDICE B – DI-SPO VIGENTES

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

Os casos omissos serão dirimidos pela SPO.

APÊNDICE A - ÍNDICE DAS DI-SPO VIGENTES**RBAC nº 61:**

61.29 ... [DI-SPO 0003 - Registro de horas de voo como segundo em comando de aeronaves certificadas para tripulação mínima de um piloto \(*single pilot*\).](#)

61.43 (c)[DI-SPO 0002 - Piloto português: exercício de função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira.](#)

61.81[DI-SPO 0001 - Abatimento de horas para a Licença de Piloto Privado.](#)

APÊNDICE B - DI-SPO VIGENTES

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO DIRETRIZ INTERPRETATIVA		
Assunto: Abatimento de horas para a Licença de Piloto Privado		
Código: DI-SPO 0001	Rev: B	Aprovada originalmente em: 26/02/2016 Revisada em: 11/03/2016
Regulamentos: RBAC 61	Itens de Regulamento: 61.81(a)(1)(ii), 61.81(a)(2)(ii)(A) e 61.81(a)(3)(ii)(A)	
QUESTÃO		
<p>Os parágrafos 61.81(a)(1)(ii), 61.81(a)(2)(ii)(A) e 61.81(a)(3)(ii)(A) do RBAC 61 preveem a possibilidade de que um piloto obtenha a licença de Piloto Privado com um total de 25 horas de voo na categoria, caso já possua licença em categoria de aeronave distinta da pretendida.</p> <p>No entanto, os parágrafos 61.81(a)(1)(i), 61.81(a)(2)(i) e 61.81(a)(3)(i) preveem mínimos específicos de horas de voo em instrução duplo comando, navegação, voo solo e voo noturno, e não fica claro quais desses mínimos podem ser reduzidos para se obter a licença com apenas 25 horas de voo.</p> <p>Portanto, questiona-se: o piloto que faz jus à obtenção da licença de Piloto Privado com 25 horas totais de voo pode abater horas da fase de instrução em duplo comando, solo, navegação, voo noturno ou de qualquer uma delas?</p>		
INTERPRETAÇÃO		
<p>O abatimento de horas pode incidir somente sobre as horas de instrução em duplo comando, devendo o piloto realizar integralmente, na categoria de aeronave para a qual deseje obter a licença, os mínimos previstos para voo solo (10h), voo em navegação (5h) e voo noturno (3h).</p>		
FUNDAMENTO DA INTERPRETAÇÃO		
<p>A origem da dúvida vem do fato de que, apesar de os parágrafos acima possibilitarem a redução das horas totais de voo para 25h, ao somar-se os tempos mínimos de instrução em duplo comando, voo solo (incluindo navegação) e voo noturno (parágrafos 61.81(a)(1) para PP Avião, 61.81(a)(2) para PP Helicóptero e 61.81(a)(3) para PP Aeronave de Sustentação por Potência), obtém-se um mínimo de 33 horas, e não há indicação de quais delas podem ser reduzidas para se chegar às 25h totais.</p> <p>Para sanar essa dúvida, é importante destacar o que prevê o Anexo 1 da OACI. Conforme indicado abaixo aquele regulamento prevê também a possibilidade de redução (a critério da autoridade de cada país). O texto foi esquematizado em tabela para facilitar a compreensão:</p>		
ANEXO 1 ICAO 2.3 Private pilot licence		
	COLUNA 1 Total de horas de voo	COLUNA 2 Possibilidade de Abatimento
Avião	<p>2.3.3 <i>Specific requirements for the issue of the aeroplane category rating</i></p> <p>2.3.3.1 <i>Experience</i></p> <p>2.3.3.1.1 <i>The applicant shall have completed not less than 40 hours of flight time, or 35 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of aeroplanes appropriate to the class rating sought. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 40 hours or 35 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 5 hours.</i></p> <p>2.3.3.1.2 <i>The applicant shall have completed in aeroplanes not less than 10 hours of solo flight time</i></p>	<p>2.3.3.1.1.1 <i>When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.3.3.1.1 can be reduced accordingly.</i></p>

	<i>appropriate to the class rating sought, under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 270 km (150 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be made.</i>	
Helicóptero	<p>2.3.4 <i>Specific requirements for the issue of the helicopter category rating</i></p> <p>2.3.4.1 <i>Experience</i></p> <p>2.3.4.1.1 <i>The applicant shall have completed not less than 40 hours of flight time, or 35 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of helicopters. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 40 hours or 35 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 5 hours.</i></p> <p>2.3.4.1.2 <i>The applicant shall have completed in helicopters not less than 10 hours of solo flight time under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 180 km (100 NM) in the course of which landings at two different points shall be made.</i></p>	2.3.4.1.1.1 <i>When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.3.4.1.1 can be reduced accordingly.</i>
Aeronave de Sustentação por Potência	<p>2.3.5 <i>Specific requirements for the issue of the powered-lift category rating</i></p> <p>2.3.5.1 <i>Experience</i></p> <p>2.3.5.1.1 <i>Recommendation.— The applicant should have completed not less than 40 hours of flight time as a pilot of powered-lifts. The Licensing Authority should determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 40 hours.</i></p> <p>2.3.5.1.3 <i>Recommendation.— The applicant should have completed in powered-lifts not less than 10 hours of solo flight time under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 270 km (150 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be made.</i></p>	2.3.5.1.2 <i>Recommendation.— When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority should determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.3.5.1.1 could be reduced accordingly.</i>

Note-se que a possibilidade de redução de horas abrange expressamente apenas os parágrafos 2.3.3.1.1, 2.3.4.1.1 e 2.3.5.1.1, e não abrange as horas de voo solo e navegação previstas nos parágrafos 2.3.3.1.2, 2.3.4.1.2 e 2.3.5.1.3.

Isso nos auxilia na interpretação do RBAC 61, pois já podemos concluir que os requisitos de voo solo e navegação não podem ser objeto do abatimento de horas, já que isso permitiria a formação de Pilotos Privados com mínimos inferiores aos estabelecidos pela ICAO.

Quanto às horas de voo noturno, tecnicamente interpretamos que também não são passíveis de redução. Isso ocorre porque um dos principais objetivos da instrução de voo noturno é adaptar o aluno às operações de pouso e decolagem em cenário de baixa luminosidade. À noite, as percepções visuais de distância do solo e velocidade em relação ao solo são alteradas, de modo que um piloto não instruído pode julgar mal tais dados e causar pouso brusco ou a colisão da aeronave com o solo.

Em virtude das claras diferenças entre os procedimentos de aproximação e pouso em cada categoria de aeronave, é razoável afirmar que a instrução de pousos e decolagens no período noturno em uma categoria não pode ser considerada suficiente para adaptar o piloto a realizar tais operações em outra categoria diversa.

Dessa forma, concluímos que o piloto que faça jus à redução de horas de voo prevista nos parágrafos 61.81(a)(1)(ii), 61.81(a)(2)(ii)(A) e 61.81(a)(3)(ii)(A) do RBAC 61 pode abater horas somente da fase de instrução em duplo comando.

Adicionalmente, vale relembrar que o regulamento prevê apenas os parâmetros mínimos requeridos pela ANAC para a formação de um piloto. É responsabilidade do instrutor de voo garantir que o aluno somente prossiga para as próximas fases da instrução e para o exame de proficiência quando estiver realmente apto a fazê-lo com segurança, ainda que isso implique em aumento do tempo total de instrução.

PALAVRAS-CHAVE

ABATIMENTO DE HORAS; 61.81; PILOTO PRIVADO; PP; PPH; PPA.

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO DIRETRIZ INTERPRETATIVA		
Assunto: Piloto português: exercício de função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira		
Código: DI-SPO 0002	Rev: A	Aprovada originalmente em: 11/03/2016 Revisada em: N/A
Regulamentos: RBAC 61	Itens de Regulamento: 61.43(c)	
QUESTÃO		
<p>O parágrafo 61.43(c) do RBAC 61 permite que portugueses detentores de licença de piloto comercial, tripulação múltipla ou de linha aérea exerçam função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do CBA.</p> <p>O problema é que o §1º do art. 156 do CBA se aplica apenas a brasileiros natos e naturalizados e não inclui os portugueses que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.</p> <p>O Decreto nº 70.436, de 18 de abril de 1972, ainda vigente, que versa sobre a igualdade dos direitos e obrigações civis a portugueses, é totalmente omissivo com relação ao exercício de outras atividades profissionais além do magistério (cf. o art. 14), de modo que não se consegue nele fundamentar a função remunerada a bordo de aeronave de portugueses que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.</p> <p>A Lei 7.184/84 (Lei do Aeronauta) também versa, em seu art. 3º que, “ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar, a profissão de aeronauta é privativa de brasileiros”, e é totalmente silente com relação aos portugueses que possuam igualdade de direitos e obrigações civis.</p> <p>Neste caso, pergunta-se se o disposto no parágrafo 61.43(c) do RBAC 61 não estaria conflitante com a legislação vigente e extrapolando as suas atribuições ao permitir o exercício de função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira.</p>		
INTERPRETAÇÃO		
<p>O cidadão português, beneficiário do estatuto da igualdade (igualdade de direitos), concedido mediante decisão do Ministério da Justiça, pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira tal como um cidadão brasileiro. Dessa forma, o disposto no parágrafo 61.43(c) do RBAC nº 61 não conflita com a atual legislação vigente.</p>		
FUNDAMENTO DA INTERPRETAÇÃO		
<p>O Parecer n. 00030/2015/CMF/PFANAC/PGF/AGU, item 18, esclarece:</p> <p>“Nesse caso, a norma deve ser interpretada em compatibilidade com o disposto nos §§ 1º e 2º do art. 12 da Constituição Federal, que equiparou, em direitos, os portugueses com residência permanente no Brasil aos brasileiros naturalizados. De efeito, embora os conceitos não coincidam, é possível depreender, a partir de uma interpretação conforme o atual ordenamento constitucional, que, permitindo a norma o exercício de função remunerada a bordo de aeronaves nacionais por brasileiros <i>naturalizados</i>, está também permitindo o exercício dessa atividade aos portugueses portadores de igualdade de direitos. Entende-se, portanto, recepcionada a norma, restando apenas a restrição de reciprocidade em favor de brasileiros”.</p> <p>O § 1º do art. 12 da Constituição Federal versa:</p> <p style="padding-left: 40px;">§ 1º Aos portugueses com residência permanente no País, <u>se houver reciprocidade em favor de brasileiros</u>, serão atribuídos os direitos inerentes ao brasileiro, salvo os casos previstos nesta Constituição.</p> <p>A Constituição, por sua vez, não prevê nenhum caso de distinção relativa à atividade aeronáutica, de modo que restou verificar apenas a reciprocidade em favor de brasileiros.</p> <p>Consultada a Autoridade Nacional da Aviação Civil portuguesa, esta assim se manifestou, por meio do Ofício nº 236/GabJur/PCA/2015, protocolado na ANAC sob o número 00058.083329/2015-27:</p> <p>“Dispõe o n.º 3 do artigo 15.º da Constituição da República Portuguesa, que aos cidadãos dos Estados de língua portuguesa (nos quais se incluem os cidadãos brasileiros), com residência permanente em Portugal, são reconhecidos,</p>		

nos termos da lei e em condições de reciprocidade, direitos não conferidos a estrangeiros. Note-se, contudo, que esta norma exige que o cidadão, *in casu*, o cidadão brasileiro, tenha residência permanente em Portugal.”

A condição, portanto, não difere do exposto no art. 12, § 1º da Constituição brasileira. O referido Ofício então continua:

“E, ainda, nos termos do artigo 12.º do Tratado de Amizade, Cooperação e Consulta entre a República Portuguesa e a República Federativa do Brasil, assinado em Porto Seguro, em 22 de abril de 2000, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 83/2000 e ratificado pelo Decreto do Presidente da República n.º 79/2000, ambos de 14 de dezembro, os portugueses no Brasil e os brasileiros em Portugal, beneficiários do estatuto da igualdade, gozarão dos mesmos direitos e estarão sujeitos aos mesmos deveres dos nacionais desses Estados. E, de acordo com o artigo 46.º do mesmo Tratado, os nacionais de uma das Partes Contratantes poderão aceder a uma profissão e exercê-la, no território da outra Parte Contratante, em condições idênticas às exigidas aos nacionais desta última. Por fim, nos termos do artigo 47.º do Tratado em apreço, se o acesso a uma profissão ou o seu exercício se acharem regulamentados no território de uma das Partes Contratantes por disposições decorrentes da participação desta num processo de integração regional, poderão os nacionais da outra Parte Contratante aceder naquele território a essa profissão e exercê-la em condições idênticas às prescritas para os nacionais dos outros Estados participantes nesse processo de integração regional. (...)

Portanto, no caso de que nos ocupamos, quer a Constituição da República Portuguesa, quer o Tratado de Amizade, Cooperação e Consulta entre a República Portuguesa e a República Federativa do Brasil apontam, com base em critérios de reciprocidade, para uma igualdade de direitos dos cidadãos brasileiros em Portugal e dos cidadãos portugueses.”

Não resta dúvidas, portanto, pelo acima exposto, que um cidadão brasileiro que tenha residência permanente em Portugal poderia obter uma licença nos termos da legislação e regulamentações adotadas por Portugal, assim como exercer uma profissão. Neste caso, a Constituição brasileira confere o mesmo direito ao cidadão português com residência permanente no Brasil, desde que cumpra a legislação e as regulamentações brasileiras. Dessa forma, o disposto no parágrafo 61.43(c) do RBAC nº 61 não conflita com a atual legislação brasileira vigente.

É importante ressaltar que esta interpretação é válida somente enquanto forem mantidas as disposições do art. 12, § 1º da Constituição brasileira e enquanto forem mantidas as disposições da legislação portuguesa que garantem a reciprocidade de tratamento dos pilotos brasileiros que exerçam função remunerada a bordo de aeronaves portuguesas.

Fundamentos baseados no processo administrativo nº 00058.045315/2015-13.

PALAVRAS-CHAVE

CIDADÃO PORTUGUÊS COM IGUALDADE DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES CIVIS, CIDADÃO PORTUGUÊS COM RESIDÊNCIA PERMANENTE NO BRASIL, RBAC 61.43(c)

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO DIRETRIZ INTERPRETATIVA		
Assunto: Registro de horas de voo como segundo em comando de aeronaves certificadas para tripulação mínima de um piloto (<i>single pilot</i>).		
Código: DI-SPO 0003	Rev: A	Aprovada originalmente em: 15/07/2016 Revisada em: N/A
Regulamentos: RBAC 61	Itens de Regulamento: 61.29	
QUESTÃO		
<p>A seção 61.29 do RBAC 61 prevê as regras para contagem e registro de horas de voo por pilotos.</p> <p>Pelo previsto nos parágrafos 61.29(d) e 61.29(e), se observa que o piloto segundo em comando de uma aeronave “<i>single pilot</i>” (isto é, certificada para tripulação mínima de um piloto), somente pode contar tais horas nos casos em que “<i>devido à operação, a ANAC determinar que necessite de um segundo em comando</i>”.</p> <p>No entanto, o registro de horas na função de segundo em comando (SIC) em aeronaves <i>single pilot</i> se faz necessário para o cumprimento da experiência recente, bem como para eventuais finalidades pessoais, tais como controle de horas totais voadas, comprovação de experiência profissional prévia para fins de participação em processos seletivos de operadores aéreos, etc.</p> <p>Desse modo, pergunta-se: o piloto segundo em comando que operar aeronave <i>single pilot</i> em casos fora dos previstos nos parágrafos 61.29(d) e 61.29(e) pode registrar tais horas em sua Caderneta Individual de Voo (CIV)? Em caso afirmativo, em qual campo da CIV devem ser lançadas essas horas?</p>		
INTERPRETAÇÃO		
<p>O piloto segundo em comando que operar uma aeronave <i>single pilot</i> em casos fora dos previstos nos parágrafos 61.29(d) e 61.29(e) do RBAC 61 pode registrar tais horas em sua CIV. O piloto deve, neste caso, registrar integralmente o tempo de voo no campo “CO-PILOTO” de sua CIV.</p> <p>O piloto NÃO PODE apresentar tais horas à ANAC para fins de solicitação de uma licença.</p> <p>O piloto PODE, entretanto, utilizar tais horas para outras finalidades que não a concessão de licença, tais como comprovar experiência recente, comprovar experiência para fins profissionais (ficando a critério do empregador aceitar ou não tais horas), etc.</p> <p>Caso o piloto opere como segundo em comando de aeronave <i>single pilot</i> em um operador de táxi aéreo, sob a previsão da seção 135.101 do RBAC 135, as horas PODEM ser consideradas para fins de concessão de uma licença de grau superior desde que sejam comprovadas mediante declaração de horas de voo expedida pelo operador.</p>		
FUNDAMENTO DA INTERPRETAÇÃO		
<p>O RBAC 61 é o regulamento que trata das licenças, habilitações e certificados de pilotos, estabelecendo os requisitos que devem ser atingidos para sua concessão e revalidação.</p> <p>Dentre as previsões do regulamento, a seção 61.29 é a responsável por disciplinar a “contagem e registro de horas de voo”, dentro da qual se encontram os parágrafos 61.29(d) e (e):</p> <p>61.29 Contagem e registro de horas de voo</p> <p>(d) <u>Para fins de contagem das horas de voo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como segundo em comando de uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um segundo em comando, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de segundo em comando. (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)</u></p> <p>(e) <i>No caso do estabelecido no parágrafo (d) desta seção, o segundo em comando pode registrar integralmente as horas de voo se a aeronave possuir uma posição de segundo em comando devidamente equipada para operar com segundo em comando.</i></p>		

Se por um lado a regra é clara ao informar que as horas realizadas como segundo em comando de aeronave *single pilot* somente são aceitáveis nos casos em que houver uma regra de operação que determine a presença do segundo em comando a bordo (ex: RBAC 135.101), por outro o trecho grifado deixa expresso que todo o teor do parágrafo somente se aplica à contagem de horas de voo para fins de concessão de uma licença de piloto de grau superior (isto é, para obter uma licença “superior” à que o piloto interessado possui).

Em outras palavras, os itens 61.29(d) e (e), assim como de fato toda a seção 61.29, pretendem somente estabelecer quais horas são aceitas pela ANAC como comprovação de experiência em processos de concessão de licença de pilotos, e não restringir completamente o lançamento em si das horas de voo em CIV pelos pilotos.

Isso ocorre porque a CIV é um documento pessoal de experiência, de responsabilidade de seu detentor, que tem apenas como uma de suas finalidades a comprovação de experiência perante a ANAC, mas certamente não se trata de seu único propósito. Não há restrição regulamentar para que tal documento seja utilizado para outros fins, tais como controle pessoal das horas voadas, registro de horas para fins profissionais e comprovação de experiência recente na classe/tipo perante a ANAC.

Quanto a esta última, note-se que caso o lançamento da experiência como SIC em aeronave *single pilot* fosse vedado, tornar-se-ia impossível ao piloto que tenha perdido a experiência recente comprovar à ANAC que a recuperou, uma vez que o método regular para tal recuperação é realizar, na função de segundo em comando (já que o piloto nesse caso está impedido de atuar como piloto em comando), os pousos e/ou procedimentos previstos na seção 61.21 do RBAC 61.

Desse modo, para exemplificar esta interpretação, podemos afirmar que um piloto comercial que atue como segundo em comando de aeronave registrada para tripulação mínima de um piloto **poderá** registrar tais horas integralmente no campo “CO-PILOTO” de sua CIV, mas **não poderá** apresentar tais horas à ANAC para a comprovação das horas de voo requeridas pela seção 61.141 para a obtenção de uma licença de PLA, e caso as apresente, terá tais horas desconsideradas por esta Agência.

Ressalte-se, por fim, que este entendimento está de acordo com o previsto na regra que deu origem à previsão constante do RBAC 61, qual seja, o Anexo 1 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), que também limita a aplicabilidade da regra ao registro de horas para fins de concessão de uma licença de grau superior:

2.1.9 Crediting of flight time

2.1.9.1 A student pilot or the holder of a pilot licence shall be entitled to be credited in full with all solo, dual instruction and pilot-in-command flight time towards the total flight time required for the initial issue of a pilot licence or the issue of a higher grade of pilot licence.

*2.1.9.2 The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot at a pilot station of an aircraft certificated for operation by a single pilot but required by a Contracting State to be operated with a co-pilot, shall be entitled to be credited with not more than 50 per cent of the co-pilot flight time **towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence**. The Contracting State may authorize that flight time be credited in full towards the total flight time required if the aircraft is equipped to be operated by a co-pilot and the aircraft is operated in a multi-crew operation.*

*2.1.9.3 The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot at a pilot station of an aircraft certificated to be operated with a co-pilot, shall be entitled to be credited in full with this flight time **towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence**.*

2.1.9.4 The holder of a pilot licence, when acting as pilot-in-command under supervision, shall be entitled to be credited in full with this flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence.

PALAVRAS-CHAVE

AERONAVE SINGLE PILOT; SEGUNDO EM COMANDO; SIC; CONTAGEM E REGISTRO DE HORAS DE VOO; COPILOTO; CO-PILOTO; 61.29; CIV.