



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

### I - Introdução

Em meio a esse momento de calamidade pública em que o mundo se encontra, decorrente da pandemia mundial do **COVID-19**, as Escolas de Aviação Civil do **SAC - Sistema de Aviação Civil Brasileiro** foram surpreendidas pela publicação no sítio eletrônico da ANAC, de Consulta Pública que busca a extinção da formação profissional de Comissários de Voo nas Escolas de Aviação, bem como a extinção do exame teórico aplicado pela ANAC.

Desta forma, o presente Manifesto tem como finalidade, apresentar elementos suficientes para alterar e contrapor os termos dessa Consulta Pública, bem como trazer ao conhecimento da população geral, órgãos públicos, autoridades, lideranças e imprensa nacional, o posicionamento das Escolas de Aviação Civil Brasileiras quanto a essa tentativa de precarizar a formação do profissional Comissário de Voo e desvalorizar sua profissão.

**Link para acesso ao conteúdo da Consulta Pública:**

<https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/reunioes-da-diretoria-colegiada/reunioes-deliberativas-da-diretoria/2020/7a-reuniao-deliberativa-da-diretoria-colegiada/60800-019650-2010-15/aviso-de-consulta-publica-no-8-2020>

O Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo (FAPAN) proposto pela ANAC no Processo 60800.019650/2010-15 indica que essa é uma ação interna da Diretoria, que isoladamente, sem discussão prévia ou qualquer debate com as 129 instituições de ensino habilitadas pela própria ANAC, demonstra desconsideração com as mesmas. As escolas foram ignoradas no procedimento de análise prévia.

De igual forma, observa-se a ausência de conhecimento técnico, pois no contexto da Consulta Pública proposta **não existe parecer técnico da GCOI - Gerência de Certificação de Organizações de Instrução, tampouco da GTOF - Gerência Técnica de Organizações de Formação da ANAC.** Em nosso sentir, **os pareceres dessas gerências** são peças fundamentais no embasamento da Consulta Pública. A ausência além de causar estranheza, por certo é fator de fragilidade no procedimento, que **merece ser avaliado com mais apreço pelas partes interessadas**, inclusive quanto a forma e o procedimento adotado.

Fora de qualquer objetividade, esta Consulta Pública é imposta pela Diretoria da ANAC diante de um cenário de crises e de incertezas com relação ao dia de amanhã. Enquanto as empresas aéreas estão suspendendo contrato de trabalho, sem remuneração, para tentar ultrapassar a crise econômica instalada no País, a ANAC busca transferir a formação dos profissionais, Comissário de Voo, para a planilha de custo delas, o que necessariamente vai impactar na majoração do custo do transporte aéreo para a população.

Além da crise econômica, a sociedade civil organizada se vê presa, em regime de isolamento social e, portanto, em condição restrita, limitada e específica, que impede o exercício do seu amplo direito de defesa, devido a total falta de mobilidade e acesso pessoal as pessoas e entidades representativas, órgão públicos e sociedade interessada devido a COVID-19. Esse documento, caso aprovado, trará retrocesso ao Sistema de Aviação Brasileiro e à segurança de voo.



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63

### Consulta Pública

O presente MANIFESTO, redigido pelo movimento das Escolas de Aviação Civil, requer que sejam mantidos no novo RBAC 63, a obrigatoriedade da formação do Comissário de Voo em Escola devidamente homologada pela ANAC e bem como a manutenção da aprovação em Banca após a conclusão do Curso Teórico.

## II - Aspectos históricos

A quem ou a que interesses servirá o desmonte de toda uma estrutura que internacionalmente é respeitada por outras nações e observada como exemplo de segurança e bem estar dos passageiros?

Nos dias 19 e 20 de fevereiro de 2020, a ANAC convocou as Escolas de Aviação para participarem de reunião em Brasília sobre o tema “Nova Instrução Suplementar de Programa de Instrução” onde foram apresentadas novas exigências e procedimentos para a formação de profissionais da aviação, incluindo Comissários de Voo.

Essas novas exigências, em conjunto com a publicação do recente RBAC nº 141 EMENDA nº 01, demandaram providências e investimentos imediatos por parte das Escolas de Aviação para adequarem suas estruturas físicas e humanas, tais como contratação de profissionais qualificados para a implantação e condução do novo **SGQ** - Sistema de Garantia da Qualidade e **SGSO** - Sistema de Gestão de Segurança Operacional, bem como profissionais de nível superior como Pedagogos e Psicólogos.

A proposta dessa Consulta Pública nos remete a década de 70. Há 50 anos a formação de Comissários de Voo acontecia exatamente igual a esse padrão ora sugerido na Consulta Pública. As contratações eram realizadas diretamente pelas empresas, que observavam qualificações dos candidatos como peso, altura e aparência. A maior preocupação, na formação era no servir, nos padrões de Primeira Classe, conhecimentos de vinhos, gastronomia e etiqueta social.

A maioria das aeronaves que serviam à aviação doméstica eram turboélices com pequena capacidade de passageiros, e o perfil dos passageiros era outro. Era permitido fumar a bordo, não havia prevenção contra atos ilícitos, não havia atendimento às pessoas com necessidades especiais, não havia o direito do consumidor e tampouco as indenizações por danos morais.

A paulatina modificação dos costumes, das crescentes necessidades em segurança de voo e de bem estar dos passageiros, levou a autoridade aeronáutica da época, o **DAC** – Departamento de Aviação Civil a efetuar um amplo e criterioso estudo para mapear as deficiências e necessidades na formação de Comissários de Voo e modernizar o currículo do curso.

Aqueles que desejassem ingressar na carreira de Comissário de Voo não tinham outra forma, senão fixando residência em São Paulo ou Rio de Janeiro. Atualmente Escolas de Aviação estão em quase todo o território nacional, permitindo que qualquer brasileiro tenha acesso à carreira, sem depender de indicações. Com isso a nossa aviação se expandiu, se ampliando democraticamente e garantindo a possibilidade de que brasileiros dos quatro cantos do país pudessem obter formação profissional adequada para exercer a profissão.



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

### III - Aspectos Educacionais

Sistematicamente a **OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico** elabora e aplica em todos os 79 países membros, uma avaliação (PISA) para verificar o nível de escolaridade e de desempenho dos estudantes em Leitura, Matemática e Ciências. A prova é aplicada para as séries finais do Ensino Fundamental e para o Ensino Médio.

Os resultados do PISA permitem que cada país avalie os conhecimentos e as habilidades dos seus estudantes e faça uma comparação com o desempenho de outros países, a fim de formular suas políticas e programas educacionais visando uma melhora da qualidade e da equidade dos resultados de aprendizagem.

O Relatório compara os resultados do Brasil com os seguintes países: **Todos os países da América Latina participantes** – por sua proximidade regional e cultural com o Brasil; **Espanha e Portugal** – por sua proximidade cultural com o Brasil; **Estados Unidos** – por ter um sistema federativo e grande extensão territorial, assim como o Brasil; **Canadá** – por ter grande extensão territorial, assim como o Brasil, além de geralmente apresentar alto desempenho; **Coreia** – um país asiático que geralmente apresenta alto desempenho; e **Finlândia** – um país europeu que geralmente apresenta alto desempenho.

No Brasil, fizeram parte do PISA 2018 estudantes das 27 unidades da Federação (portanto todo o País) selecionados de acordo com os critérios da OCDE. Da mesma forma que nos anos anteriores, o relatório concluiu que o desempenho médio e os níveis de proficiência em Leitura e em Matemática dos estudantes brasileiros é bastante fraco e requer urgência na definição de políticas públicas em educação com ações de melhorias no nível de escolaridade de nossos jovens.

Por esta e outras razões, é preciso investir em cursos profissionalizantes, com o intuito de melhorar o nível de letramento e ao mesmo tempo colocar no mercado de trabalho profissionais melhores preparados para atuar em nossas organizações. Inovação e uso de tecnologias precisam de profissionais com melhor formação, em níveis profissionalizantes. (INEP – Relatório Brasil no PISA, 2018).

#### **b) Exame teórico**

*Há também a discussão acerca do exame teórico, que hoje é requerido para os candidatos no processo de concessão da licença de comissário de voo e deve ser realizado após o curso de formação. Há requisitos equivalentes no âmbito do SRVSOP e da EASA, mas não nos demais ambientes regulatórios consultados, que não possuem regulamentos para licenças de comissários e que tratam do assunto nos regulamentos operacionais (Estados Unidos, Canadá, Austrália e ICAO). A discussão gira em torno da efetividade desse tipo de requisito para a formação do comissário, passando pela avaliação de qual o efeito do exame teórico no contexto atual. (FAPAN, pág. 1/9 - questão 1, letra b).*



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63

### Consulta Pública

As conclusões apontadas pela **OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico** através da Avaliação PISA são claras (vide gráficos do ANEXO 1). Revelam uma grande distância sócio-cultural entre o estudante brasileiro e os estudantes dos Estados Unidos, do Canadá e da Europa (EASA), cujos países são citados pela ANAC no embasamento e justificativa da Consulta Pública, por não possuírem licença, tampouco aplicarem o exame teórico de Comissário de Voo. Essa distância sócio-cultural justifica por razões óbvias a necessidade da permanência dessas exigências no Brasil.

#### IV - Aspectos técnicos

Do ponto de vista técnico, embora se completem, o Curso em Escola de Aviação e o Curso em Companhia Aérea têm objetivos pedagógicos diferentes. Nas Escolas de Aviação, os objetivos pedagógicos se voltam para o ensino dos conteúdos das disciplinas propriamente dito, com o perfeito equilíbrio entre uma grade curricular mais ampla, uma carga horária diária mais adequada e uma velocidade no processo de ensino-aprendizagem mais equilibrada. Além disso, o aluno é capaz de aprender sem que se sinta pressionado com a competitividade dentro da empresa.

Já na companhia aérea, os objetivos pedagógicos se voltam para os equipamentos a serem voados e a cultura operacional da empresa, sem perder o foco no custo que esse profissional está gerando para a empresa enquanto não está voando. A eliminação do ensino em Escola empobrecerá a formação acadêmica do Comissário de Voo e comprometerá o alcance desses importantes resultados, o que refletirá em última estância num profissional com menor consciência situacional e menor capacidade de gestão em Fatores Humanos, aumentando os riscos da segurança de voo.

*a-III) Reformulação do curso de formação de comissários. Consistiria na edição de Instrução Suplementar que substituiria a MCA-58-11 - Manual de curso "Comissário de voo". Uma vez que o conteúdo e carga horária do curso não são definidos no RBAC, essa solução não demandaria alteração do RBAC - embora haja associação esperada entre o conteúdo do curso e o conteúdo do exame teórico (este sim previsto no RBAC). Esse cenário não alteraria a lógica de certificação de curso de CIAC sob o RBAC nº 141, mas poderia afetar o custo do curso, sendo uma solução intermediária entre sua retirada (a-I) e manutenção do status quo (a-IV). (FAPAN, págs. 2/9 e 3/9 - questão 2, letra a-III).*

1. Embora não tenha sido essa a proposição defendida pela ANAC, as Escolas entendem que o atual currículo do Curso, cuja última atualização ocorreu em 2005 (MCA 58-11), pode ser melhorado com a eliminação de algumas das 12 atuais disciplinas (ou parte das ementas delas), que sejam de menor relevância para o dia a dia da profissão, contribuindo com uma redução parcial da carga-horária do Curso de cerca de 25% e com uma conseqüente redução de custo para o candidato que ora a ANAC defende. São exemplos de disciplinas de menor relevância: Código Brasileiro de Aeronáutica (Regulamentação da Aviação Civil), Meteorologia e Navegação Aérea.



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63

### Consulta Pública

2. Por outro lado, há disciplinas fundamentais que nos obrigam a ir além do previsto pela ICAO, justificando plenamente nossas diferenças. Como por exemplo, Sobrevivência na Selva e seu treinamento prático, **onde o Brasil é um dos únicos países a voar sobre grandes extensões de floresta amazônica** nas rotas para os EUA e demais países da América Central e América do Norte. Se tivermos outro pouso na selva como o que ocorreu com o VARIG 254, no qual os tripulantes não possuíam treinamento adequado, quem irá salvar essas vidas? Novamente os passageiros? Somente uma tripulação de comissários devidamente treinada possui o conhecimento teórico e prático para enfrentar um cenário de crise. Com a precarização da formação profissional, quem se responsabilizará pelas vidas dos passageiros no momento de crise? Provavelmente não será a ICAO.
3. E para concluir a análise desse ponto, as Escolas entendem que, dentro da modernização do currículo do curso, existe a necessidade fundamental de que a ANAC juntamente com as companhias aéreas definam ementas detalhadas sobre os novos conteúdos que por vezes surpreendem os candidatos nos processos seletivos tais como **“Raciocínio Lógico”, “Português” e “Geografia”** a fim de que essas novas disciplinas sejam incorporadas na grade curricular e se elimine o mal estar da discrepância existente entre o que a ANAC prevê no manual de curso e o que é exigido em eventuais processos seletivos de companhias aéreas. Não é raro assistir excelentes candidatos, muitos dos quais os melhores de suas turmas, com média geral de conclusão de curso entre 9,00 e 10,00 serem reprovados nas companhias aéreas ao serem surpreendidos por etapas do processo seletivo cujo conteúdo não foi divulgado previamente.

*A alternativa a-I foi a escolhida por dar maior flexibilidade aos alunos, CIAC e operadores aéreos, em razão da consequente desregulamentação do curso. Caso venha a ser mantido o requisito de exame teórico (vide item b, abaixo), ele atuaria ainda um filtro para a chegada desses candidatos ao mercado de trabalho. (FAPAN, pág. 3/9, item a) último parágrafo).*

No documento da ANAC, em dois momentos diferentes, existem pontos de controvérsia fundamentais. No texto acima, fica clara a preocupação com a manutenção do exame teórico **que serviria como filtro para a chegada dos candidatos ao mercado de trabalho.**

No entanto, no item “b) Exame teórico” aparece a primeira contradição: *“No entanto, conforme voto em reunião da Diretoria, optou-se pela alternativa b-I, com a retirada da exigência de exame teórico da proposta.”* (pág. 3/9, item b) último parágrafo).

O segundo momento de contradição está na tabela do item 12 (pág. 8/9, 11ª. linha, 3ª. coluna) onde eles citam *“A demanda será controlada pelo mercado, em razão do quanto o curso será útil para eventual contratação por um operador aéreo.”* demonstrando o abandono do exame teórico ainda que esse tenha sido citado como importante filtro para garantir a qualidade dos profissionais entregues ao mercado.



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

### V - Aspectos da segurança

É notório que a função do Comissário de Voo vai muito além do serviço de bordo. O DOC 10002 da **ICAO - International Civil Aviation Organization**, que trata do treinamento da tripulação de cabine traz o seguinte em seu prefácio:

*“Tradicionalmente, o papel dos tripulantes de cabine se concentrava na evacuação de uma aeronave em caso de acidente. No entanto, os membros da tripulação de cabine também desempenham um papel proativo importante no gerenciamento da segurança, o que pode contribuir para a prevenção de incidentes e acidentes. O treinamento é necessário para preparar os tripulantes de cabine para realizar suas tarefas e responsabilidades relacionadas à segurança durante os voos diários e essencial para permitir que eles reconheçam e ajam em uma situação anormal ou de emergência.”*

Como forma de demonstrar a importância da função de Comissário de Voo e, conseqüentemente, a importância de que este profissional tenha uma boa e sólida formação, é interessante que se conheça alguns fatos relativos a acidentes que já aconteceram.

Em 03/09/1989 um Boeing 737 da VARIG (**Voo 254**) decolou de Marabá para Belém com 48 passageiros e 6 tripulantes a bordo vindo a executar um pouso na selva após esgotar seu combustível. Na época, os Comissários de Voo eram treinamentos apenas na empresa, não havendo a obrigatoriedade de que frequentassem um curso em escola de aviação homologada pelo **DAC - Departamento de Aviação Civil**. O relatório de investigação emitido pelo **CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos** cita em seu item 10, letra b, o seguinte:

*10. Aspectos de sobrevivência e/ou abandono da aeronave  
b. Sobrevivência*

*...*

*Não foi feita nenhuma sinalização efetiva que facilitasse a visualização pelas aeronaves SAR, que sobrevoavam as proximidades.*

*...*

*Os procedimentos de sobrevivência adotados foram intuitivos, já que os tripulantes não haviam recebido treinamento específico de sobrevivência.*

Diante de fatos assim, o mesmo relatório lista entre suas recomendações, as seguintes:



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

1. A VARIG deverá:

*d. aperfeiçoar seus currículos de sobrevivência na selva, utilizando-se dos ensinamentos advindos da presente experiência. Este trabalho deverá ser acompanhado pelo DAC;*

2. O DAC deverá:

*b. considerar a necessidade de criação, em área pertinente, de um grupo de trabalho para analisar o binômio instrução/verificação, ora utilizado pelas Empresas de Transporte Aéreo Regular.*

O resultado da recomendação ao DAC foi a criação e certificação do curso de formação de Comissário de Voo, tornando-o obrigatório para a concessão da licença de Comissário de Voo.

É fato que a ICAO não exige o curso de formação de Comissário de Voo, porém, vejamos alguns exemplos do que vem ocorrendo em países onde se faz apenas o mínimo para atender as recomendações da ICAO sem uma preocupação mais aprofundada com a segurança dos passageiros.

Em 23/11/1996 um Boeing 767 da Ethiopian Airlines (**Voo 961**) fez um pouso no mar com 163 passageiros e 12 tripulantes a bordo. No relatório emitido pela autoridade Etíope de Aviação Civil consta que muitos passageiros da classe econômica estavam com seus coletes salva-vidas inflados antes mesmo do pouso, o que certamente dificultou o abandono da aeronave. No total, 119 passageiros e 6 tripulantes perderam a vida. O relatório não especifica o número, mas é claro ao dizer que muitas fatalidades foram causadas por afogamento.

Em 08/09/2015 um Boeing 777-236ER da British Airways (**Voo 2276**) saiu da pista em Las Vegas após uma abortiva de decolagem por problemas no motor. Apesar do fogo, não houve vítimas fatais entre os 170 ocupantes (pouco mais da metade da capacidade da aeronave). O relatório do **NTSB–NationalTransportationSafety Board**, órgão que investigou o acidente, aponta que alguns passageiros abandonaram a aeronave carregando sua bagagem de mão, no entanto, faz a ressalva de que este fato somente não agravou a condição de evacuação por conta da baixa ocupação da aeronave (55% de sua capacidade).

Nessa mesma linha de orientação aos passageiros durante uma evacuação de emergência, temos outros dois exemplos, um B777 da Emirates (**Voo EK521**) acidentado em Dubai e um Sukhoi Superjet 100-95 acidentado em Moscou. Em ambos os casos passageiros são vistos abandonando a aeronave com suas bagagens de mão. No primeiro não houve fatalidades entre os 282 passageiros e 18 tripulantes. No segundo, entre as 78 pessoas a bordo houve 41 fatalidades, algumas delas, possivelmente pela demora na evacuação da aeronave.

Fazendo o contra ponto a isso tudo, temos um acidente ocorrido em 26/02/2008 (Curso de Comissário de Voo nos moldes atuais) na Bacia de Campos envolvendo um helicóptero em operação *offshore* com 3 tripulantes e 17 passageiros a bordo. A aeronave veio a colidir com o mar cerca de 1 minuto após a decolagem da plataforma P-18 na Bacia de Campos - RJ.No relatório final do CENIPA encontramos o seguinte:



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

1.15 Informações acerca de sobrevivência e/ou de abandono da aeronave

...

*Muitos dos sobreviventes (aproximadamente metade) esqueceram de inflar os coletes salva-vidas que estavam usando, tendo permanecido nadando na superfície da água durante algum tempo até serem orientados pela comissária a inflar os coletes. Em alguns casos, a própria comissária puxou o punho de acionamento dos coletes.*

Neste relatório foram emitidas 46 recomendações de segurança de voo. Nenhuma relativa à ação da comissária ou a procedimentos relativos a essa função que devessem ser melhorados.

Antes de concluir, vejamos a definição de recomendação de segurança de voo dada pelo CENIPA:

Recomendação de Segurança de Voo - Medida de caráter preventivo ou corretivo emitida pelo CENIPA, ou por um Elo-SIPAER, para o seu respectivo âmbito de atuação, visando **eliminar o perigo ou mitigar o risco decorrente de uma condição latente, ou de uma falha ativa**, resultado da investigação de uma ocorrência aeronáutica, ou de uma ação de prevenção, e que em nenhum caso, dará lugar a uma presunção de culpa ou responsabilidade civil.

Desfazer algo que está funcionando é sempre muito mais fácil do que criar. No entanto, antes de se desfazer algo é necessário que se saiba o que motivou sua criação.

O curso formal e certificado de Comissário de Voo tem origem em uma recomendação de segurança de voo visando melhorar a segurança dos passageiros e da própria tripulação. Retirar a obrigatoriedade do curso, como proposto pela ANAC, mais do que deixar de cumprir com a recomendação de segurança emitida pelo CENIPA no Relatório Final referente ao acidente do VARIG 254, é um retrocesso de 30 anos, três décadas de avanços em segurança de voo, com o conseqüente aumento do risco para os passageiros, especialmente em situações de emergência.

A ANAC incentiva as escolas a fazerem sempre mais do que simplesmente cumprir com os mínimos regulamentares, lançando mão das melhores práticas e inculcando em seus alunos bases sólidas de conhecimento e segurança. Por isso, essa proposta exposta na Consulta Pública, onde se pretende cumprir apenas com o mínimo recomendado pela ICAO é, no mínimo, um contrassenso.

No tocante à formação dos nossos profissionais, não podemos nos satisfazer com o mínimo recomendado pela ICAO, especialmente porque coloca em risco a segurança dos milhões de passageiros que anualmente usam o sistema de aviação civil brasileiro.

A manutenção dos elevados índices de segurança operacional atuais demanda a manutenção do atual processo de formação de Comissários de Voo, que tem sua base em um curso certificado, seguido pelo exame teórico aplicado pela ANAC, e complementado pela formação específica proporcionada ao profissional ao ingressar numa companhia aérea.





## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

### VI - Aspectos econômicos

#### (i) Impactos para os candidatos

*O estudo da ANAC constatou que “é grande a quantidade de alunos que completam o curso e não se formam comissários, em razão de não completar as etapas seguintes (em especial, a contratação por uma empresa de transporte aéreo que possua aeronaves que requeiram comissários), o que pode ser visto como recursos despendidos sem a consecução do objetivo associado”. (FAPAN, pág. 1/9 - questão 1, letra a).*

1. Ao contrário do que a ANAC defende no argumento acima, uma elevada parcela dos alunos que fazem o Curso de Comissário de Voo, busca nele uma qualificação profissional que os permita trabalhar em outros postos do mercado de trabalho com uma maior capacitação. Essa capacitação é obtida através da diversidade das disciplinas que o Curso oferece através de seu currículo singular; não encontrado em nenhum outro curso técnico no Brasil. Observa-se uma nítida realização sócio-cultural com a conquista do certificado de conclusão de curso e que tem a chancela de um órgão regulador.
2. A não obrigatoriedade da existência do curso de Comissário de Voo, baseando-se no argumento da ANAC de baixa absorção pelo mercado de trabalho, implicaria por lógica e questão de direito, na aplicação do mesmo raciocínio e medidas correspondentes a outros cursos técnicos e/ou universitários regulamentados pelo MEC.
3. A questão da redução de custos para os candidatos defendida pela ANAC, já havia sido tratada na Reunião em que as Escolas de Aviação Civil foram chamadas em Brasília, no mês de fevereiro de 2020. Nessa reunião, a ANAC acolheu a sugestão e o pedido das Escolas para que o **CMA** - Certificado Médico Aeronáutico deixasse de ser obrigatório na formação inicial; fato que representaria uma redução de custos de pelo menos R\$ 1.000,00 (mil reais) para o candidato. De acordo com a proposta das Escolas, elas adotariam o “**dever de informar**” os candidatos sobre essa exigência para ingresso na companhia aérea, facultando a decisão de obtenção do **CMA** num momento futuro, e oferecendo como alternativa a apresentação de atestado médico para as práticas de marinharia e sobrevivência na selva durante a formação inicial.

A eliminação da necessidade do CMA juntamente com a redução/ revisão de parte das disciplinas (descrita em IV – Aspectos técnicos) representam a nossa **proposta intermediária** para que a diretoria da ANAC atinja os objetivos de redução de custos para os candidatos.

#### (ii) Impactos para a segurança de voo



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

*“Em razão de ser prevista a certificação dos cursos de comissário de voo, pelos atuais RBHA 63 e RBAC nº 141, a ANAC destina recursos à certificação e fiscalização desses cursos. Pode-se questionar se esses recursos não poderiam ser mais eficientemente utilizados se direcionados a outras áreas”. (FAPAN, pág. 1/9 - questão 1, letra a).*

1. A economia defendida pela diretoria da ANAC se mostraria muito ínfima se comparada ao prejuízo com incidentes e acidentes, perda de qualificação profissional e desvalorização da profissão que poderiam ser provocados pela falta de preparo e ensino adequados a esse profissional que lida com a segurança dos passageiros. Sem mensurar a própria questão da perda da vida humana e consequentes processos judiciais que contribuiriam por congestionar a justiça brasileira e eventualmente implicar responsabilidades ao Estado Brasileiro (vide exemplo nos casos citados no item V - Aspectos da Segurança deste documento).

### (iii) Impactos para os passageiros

1. A manutenção do Curso de Comissário de Voo nas Escolas de Aviação evitará impacto no custo das passagens aéreas, conforme mostram as figuras abaixo.

#### Cenário ideal

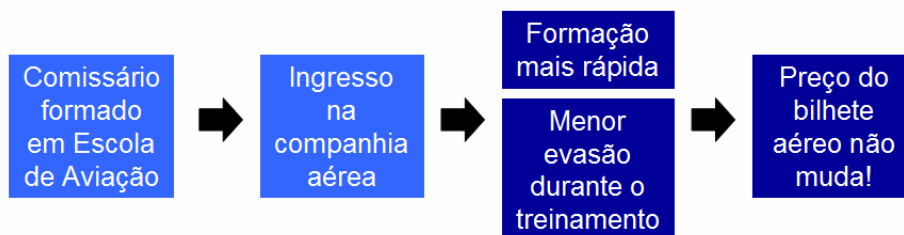


Fig. 1 - Cenário defendido pelas Escolas de Aviação.

#### Cenário defendido pela Diretoria da ANAC

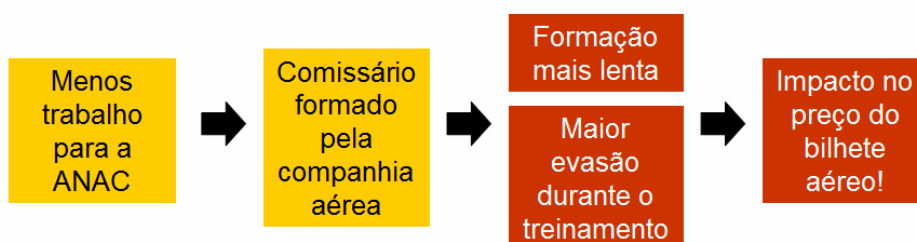


Fig. 2 - Cenário defendido pela Diretoria da ANAC.



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63

### Consulta Pública

#### (iv) Impactos para o Governo Federal

1. Tomando-se como referência as 129 instituições de ensino homologadas pela ANAC, o Estado Brasileiro deixaria de arrecadar em impostos, o valor anual de **R\$ 18.500.000,00** (dezoito milhões e quinhentos mil reais).
2. Tomando-se como referência o número de candidatos que prestam a banca da ANAC e para isso efetuam o recolhimento da taxa correspondente através da guia GRU, o Estado Brasileiro deixaria de arrecadar o valor anual de **R\$ 10.000.000,00** (dez milhões de reais).
3. Tomando-se novamente como referência as 129 instituições de ensino citadas, com uma média de 30 profissionais dedicados ao ensino em cada uma delas, o Estado Brasileiro precisaria assistir a 3.870 desempregados e suas famílias.
4. Essas mesmas famílias injetam anualmente na economia cerca de **R\$ 90.000.000,00** (noventa milhões de reais).

#### (iv) Impactos para a Aviação Civil Brasileira

1. O eventual fim da obrigatoriedade do Curso CMV nas Escolas de Aviação Civil associado ao já ocorrido fim da obrigatoriedade do Curso de Piloto Privado, inviabilizará a operação e fechará centenas de escolas de aviação, uma vez que somente as receitas dos cursos de Piloto Comercial e Mecânico de Manutenção Aeronáutica não são capazes de pagar os custos das instituições de ensino.

Esse dano colateral derrubará o número de profissionais de aviação que o Estado Brasileiro necessita para fazer a manutenção de sua soberania, tendo como consequência a inviabilidade da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Nova Lei do Aeronauta), que em seu Artigo 6º determina que *“O exercício das profissões de piloto de aeronave, mecânico de voo e comissário de voo, previstas nesta Lei, é privativo de brasileiros natos ou naturalizados”*. Em outras palavras, essa seria mais uma forma de entregar a aviação brasileira aos interesses internacionais.



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

### VII - Aspectos psico-pedagógicos

Os argumentos psico-pedagógicos dizem respeito à perda do amplo contato social, da aprendizagem pelo trabalho em equipe, do amadurecimento enquanto profissional, perda ainda de experiências e vivências na troca do ensino aprendizagem dos Fatores Humanos e do CRM.

Cada uma das doze disciplinas do Curso de Comissário desperta aptidões diferentes que preparam o Comissário de Voo para enfrentar o seu maior desafio, que é lidar com os seres humanos.

Mais que a qualificação do aspecto segurança de voo, o aspecto emocional que é trabalhado durante cerca de quatro meses de Curso é essencial para o amadurecimento do profissional.

Todas as trocas que acontecem em sala de aula e nas atividades práticas são experiências que o Comissário de Voo leva para a vida, melhorando a auto-estima, solidificando seus conhecimentos, superando desafios e criando laços de amizade. Esse círculo virtuoso deixará de existir com a alteração da regulamentação proposta na Consulta Pública, provocando ainda mais empobrecimento no ensino e na cultura desse País. Eliminar a formação do Comissário de Voo nas Escolas de Aviação é um desserviço cívico, retrocesso social e educacional.

### VIII - Aspectos legais

*“afetar diretamente o mercado de cursos de formação de comissários (segundo o Educator, há 129 cursos de comissário de voo - teórico/prático, estando 7 desses suspensos; além desses, há 9 na modalidade semipresencial). Os operadores aéreos, por sua vez, obteriam maior flexibilidade para contratação de novos candidatos à licença de comissário, sendo possível que continuem a solicitar dos candidatos a realização de cursos disponibilizados pelo mercado para melhor filtrar os candidatos (como ocorre atualmente com a realização de cursos adicionais, não regulados, classificados como "requeridos" ou "desejáveis" em currículos). As entidades que ministrariam esses cursos teriam mais flexibilidade para a forma de ministrá-los e oferecê-los - o que, por outro lado, poderia dificultar a escolha de alunos, que deixariam de ter, por regulamentação e pela certificação da ANAC, uma referência”.(FAPAN, pág. 2/9 - questão 2, letra a-I).*

1. A alteração constante da Consulta Pública em termos gerais não gera benefício a nenhuma das partes interessadas, pois o operador da aeronave assume o custo de formação dos profissionais; as escolas serão esvaziadas, algumas encerrarão as atividades; os candidatos perdem a formação profissional multidisciplinar; os passageiros perdem a segurança, a orientação e a certeza da prestação de serviço; e por fim, a ANAC esvazia suas estruturas, tornando a Aviação Comercial Brasileira inferior a de outros países de menor malha viária.



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

2. Tal medida provocaria concorrência predatória, com uma avalanche de iniciativas fraudulentas na busca por alunos, destruindo a imagem séria da qual a profissão de Comissário de Voo goza e, destruiria também o sonho de muitos jovens que poderão ser enganados no processo de escolha de uma “instituição de ensino” para ingressar no mercado de trabalho.

*“Em razão de ser prevista a certificação dos cursos de comissário de voo, pelos atuais RBHA 63 e RBAC nº 141, a ANAC destina recursos à certificação e fiscalização desses cursos. Pode-se questionar se esses recursos não poderiam ser mais eficientemente utilizados se direcionados a outras áreas.” (FAPAN, pág. 1/9 - questão 1, letra a).*

1. O novo RBAC nº 141 EMENDA nº 01, publicado pela ANAC em 06 de março de 2020, já adota duas medidas que reduzem drasticamente a necessidade de direcionamento de técnicos de regulação da ANAC (antigos INSPACs) para a fiscalização de Cursos. Quais sejam?
  - O fim da re-homologação das escolas de 5 em 5 anos. (RBAC 141 - EMD 01, Item 141.11, pág. 7);
  - A implantação de um SGQ - Sistema de garantia da qualidade, segundo o qual, dentre outras coisas, cria-se a figura do Gerente de Qualidade bem como da obrigatoriedade de que sejam feitas auditorias anuais a serem enviadas e submetidas à aprovação anual da ANAC. (RBAC 141 - EMD 01, Item 141.29, (a) (b) (3) (4) pág. 15).

### IX - Conclusão

O eventual não ingresso numa empresa aérea após a conclusão do Curso de Comissário de Voo por si só não se traduz em lesão econômica. Como em qualquer outra área de formação cabe ao aluno patrocinar seus estudos em uma escola de sua escolha. É importante lembrar ainda que, em um país de dimensões continentais, a extinção do Curso trará prejuízos aos cidadãos de fora do Sudeste, onde se encontram as sedes da maior parte das empresas aéreas.

A eliminação de todas as etapas da atual sequência de formação, a saber: Curso de formação em Escola de Aviação Civil certificada pelo RBAC 141, banca examinadora e redução das horas de instrução em voo para obtenção da licença, derrubar a qualidade da formação profissional e provocará riscos à segurança de voo. Por aspectos sócio-econômicos, muitas vezes o brasileiro sobe num avião para atuar como Comissário de Voo, sem nunca ter voado antes.

Delegar para as empresas aéreas mais custos depois das circunstâncias impostas pela pandemia mundial do COVID-19, que, diga-se de passagem, durarão anos, é um ato descabido.

Do ponto de vista da **PADRONIZAÇÃO**, as companhias aéreas compartilham a opinião de que as Escolas de Aviação agregam disciplina e hierarquia aos futuros comissários. As Escolas promovem também o amadurecimento da vocação para o exercício da função, contribuindo para que somente ingressem nas companhias aéreas aqueles verdadeiramente vocacionados. O contrário disso seriam candidatos se desligando durante o treinamento em



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

companhia, provocando prejuízos e problemas nas projeções das escalas de voo, conforme já mostramos nos Aspectos econômicos desse documento.

Do ponto de vista da **EMPREGABILIDADE**, entendemos que esse novo RBAC 63 provocará uma banalização da carreira de Comissário de Voo, onde qualquer pessoa, sem formação acadêmica prévia e sem qualquer tipo de preparo poderá se candidatar a uma vaga aumentando também a concorrência entre aqueles que se qualificam e concorrem por meritocracia.

Além de todos os argumentos usados nesse documento, a obrigatoriedade do Curso de Comissário de Voo através das Escolas de Aviação tem a nobre função de formar cidadãos mais conscientes, mais responsáveis e mais preparados. Contribui para o incentivo e motivação de tantos jovens, que veem nessa formação uma chance de poder ingressar no mercado de trabalho sem a marginalização de não possuírem uma formação universitária, essa sim empecilho financeiro para tantos.

**Por fim, diante de todo o exposto, o presente MANIFESTO, redigido pelo movimento das Escolas de Aviação Civil, requer que sejam mantidos no novo RBAC 63, a obrigatoriedade da formação do Comissário de Voo em Escola devidamente homologada pela ANAC e bem como a manutenção da aprovação em Banca após a conclusão do Curso Teórico.**

Movimento das Escolas de Aviação Civil, 7 de maio de 2020.

Assinam o presente manifesto, os 73 nomes relacionados abaixo.

AA Academia de Aviação – Escola de Av. Civil, São Paulo-SP	Marcello Barreiros Chiodi, Diretor
ABC FLY Escola de Aviação Civil, Santo André-SP	José Luiz Ferreira de Mattos Jr, Diretor
Academia Céu Azul Escola de Aviação Civil, Manaus-AM	Jêsymarlen Pachêco Brandão Cadaxo, Diretora
Academia Céu Azul Escola de Aviação Civil, Manaus-AM	Marcelo da Silva Cadaxo, Diretor
Academia das Águias, Jundiaí-SP	Alexandre Ricardo Pereira, Diretor
ACB Escola de Aviação, Palmas-TO	Aguinaldo Carneiro Braga, Diretor
Aces High Escola de Aviação Civil, Ribeirão Preto-SP	Eugênio José Rocha, Diretor
ACFT Escola de Aviação Civil, Rio de Janeiro-RJ	José Carlos de Rezende Reis, Diretor
ACFT Escola de Aviação Civil, Rio de Janeiro-RJ	Elaina Ludiosa Mascarenhas, Vice Diretora
Aeroclube de Blumenau, Blumenau-SC	Sérgio Roberto Probst, Presidente
Aeroclube de Brasília, Brasília-DF	Rubmaier Antunes, Presidente



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

Aeroclube de Caxias do Sul, Caxias do Sul-RS	Marcelo Dall Alba, Diretor de Segurança de Voo
Aeroclube de Eldorado do Sul, Eldorado do Sul-RS	Wilson Schmidt, Presidente
Aeroclube de Goiás, Goiânia-GO	Arsênio Neiva Costa, Diretor
Aeroclube de Imperatriz, Imperatriz-MA	Rafael Pereira Coimbra, Presidente
Aeroclube de Lages, Lages-SC	Cláudio Schutz França, Gerente de Segurança Operacional
Aeroclube de Ribeirão Preto, Ribeirão Preto-SP	Almir Messias de Oliveira, Gerente de Segurança Operacional
Aeroclube de Santo _ngelo, Santo _ngelo-RS	Paulo Dalla Porta, Presidente
Aeroclube de São José dos Campos, S. J. dos Campos-SP	Hugo Boschetti, Diretor Presidente
Aeroclube de São José dos Campos, S. J. dos Campos-SP	João Vitor da Costa Anciães, Coordenador Geral Cursos Teóricos
Aeroclube de São Paulo, São Paulo-SP	Luis Antonio Oliveira, Gestor Responsável
Aeroclube do Espírito Santo, Vila Velha-ES	Marcus Tullius Nascif Amm, Gerente de Segurança Operacional
Aeroclube do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte-MG	Roberto Pereira Junior, Presidente
Aeroclube do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte-MG	Arquimedes Medeiros de Araújo, Coord. Cursos Teóricos e Práticos
Aeroclube do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS	João Victor Ferreira Rodrigues, Gerente Op. De Segurança de Voo
Aeroclube Regional de Maringá, Maringá-PR	Douglas Hackl Fagotti, Vice-presidente, Coordenador
Aerocurso.com Escola de Aviação, Cambe-PR	Wagner Garbelini, Gestor Responsável
AERONOVA Escola de Aviação Civil Ltda, Maringá-PR	Marcelo Pereira Ramalho, Diretor
Aerosul Escola de Aviação Civil Ltda, Porto Alegre-RS	Marcos Ussanovich, Diretor
AeroTD Escola de Aviação Civil Ltda, Florianópolis-SC	Juan Henrique P Ibanez, Diretor Administrativo
Aerotime Escola de Aviação Civil, Lauro de Freitas-BA	Rita de Cássia Alves Magalhães de Paula, Diretora
AFAER – Academia de Formação de Aeronautas, Recife-PE	Thalita Barros Bezerra, Diretora
Alfa Escola de Aviação Civil, Campo Grande–MS	Joelson José Gonçalves Teodoro, Gestor de Seg. Operacional
Alfa Escola de Aviação Civil, Campo Grande–MS	Eleteia Herkert, Diretora/ Coordenadora
Alfa Escola de Aviação Civil, Campo Grande–MS	Sidney Lima, Diretor/ Coordenador
Best Flight Escola de Aviação, Rio de Janeiro-RJ	Antonio Heraldo Fraga, Diretor
CWB – Escola de Aviação Civil Ltda, Curitiba-PR	Arli Nunes, Diretor
Drakon Escola de Aviação, Curitiba-PR	Danilo Gimenes Zanoni, Diretor
Drakon Escola de Aviação, Curitiba-PR	Bruno Piccoli, Gestor
EACON Escola de Aviação Congonhas, São Paulo-SP	J A C Bertulucci, Diretor
EACON Escola de Aviação Congonhas, São Paulo-SP	Andrei Bertulucci, Coordenador
EAGLES Escola de Aviação Civil, São Paulo-SP	Danielle Bitencourt, Diretora
EDAPA Escola de Aviação Civil, Campinas-SP	Marcos José Freire Ferreira, Diretor-Presidente
EFAI - Escola de Aviação Civil Ltda, Contagem-MG	Nilton Cícero Alves, Diretor de Ensino



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

EPAC – Escola Paraense de Aviação Civil, Belém-PA	Ana Maria Serão, Diretora
ESAER Escola de Aviação Civil, Belo Horizonte-MG	Luiz Eustáquio Moterane, Diretor
Escola de Educação Prof. Salgado Filho, São Leopoldo-RS	Mara Beatriz Cervi Corrêa, Diretora
Escola Dumont, São Paulo-SP	Marcello Barreiros Chiodi, Diretor
Escola Internacional de Aviação Civil, Belém-PA	Mara Reis, Diretora
Escola Técnica Congonhas, Santos-SP	Gerson Canário, Diretor
Evale Escola de Aviação, Curitiba-PR	Diego Felipe Gurski, Diretor/ Coordenador
Fênix Educacional, Araraquara-SP	Ivens Alberto Meyer, Coordenador
FirstClass Escola de Aviação Civil, Vitória-ES	Ana Paula Medeiros Diana, Diretora e Coordenadora do Curso CMV
Flight Escola de Aviação Civil, Porto Alegre-RS	Aneli Lisboa, Diretora
Flight Brasil, São Paulo-SP	Eline Marques, Diretora Financeira
Flight Brasil, São Paulo-SP	Ricardo Augusto, Diretor de Qualidade
Fly Company Escola de Aviação Civil, Campo Grande-MS	Delci Marlene Eger Pazzinato, Diretora
GF Escola de Aviação, Brasília-DF	Hélio Luís Camões de Abreu, Gestor de Qualidade
GF Escola de Aviação, Brasília-DF	Patrícia Celestino Lopes, Coordenadora
MM Air, São Carlos-SP	Ricardo Jose Modesto, Diretor
MR Top Fly Escola de Aviação Civil Ltda, Rio de Janeiro-RJ	Mariano de Lima Lopez Filho, Diretor
NAV Treinamentos Escola de Aviação Civil, Recife-PE	Jaci Martins da Silva Filho, Diretor
Plano de Voo Escola de Aviação Civil, Porto Belo-SC	Tiago César Neves, Diretor
Premier Tangara Esc. de Aviação Civil, Tangará da Serra-MT	Bruno Sinhoretto Manfrinato, Diretor
PRO FLIGHT Escola de Aviação Civil, Campinas-SP	Marcelo Penteado, Diretor-Geral
PRO FLIGHT Escola de Aviação Civil, Campinas-SP	Denise Penteado, Diretora de RH
SAT FZ Escola de Aviação Civil, Fortaleza-CE	Francisco Monteiro, Diretor
Smart Fly Escola de Aviação Civil, Rio de Janeiro-RJ	Márcio Luiz Vieira, Diretor
Sky Escola de Aviação Civil, Ribeirão Preto-SP	André Ale, Coordenador
Sky Angels Escola de Aviação Civil, São José do Rio Preto-SP	Milena Ale, Diretora/ Coordenadora
Sky Leader Escola de Aviação Civil, Guarulhos-SP	Penhalucia de Oliveira Bastos
VOAR Escola de Aviação Civil, Belo Horizonte-MG	Andreia de Mesquita Corrêa, Diretora/ Coordenadora
Voefloripa Escola de Aviação Civil, Florianópolis-SC	Eduardo Faraco, Diretor

Colaboraram com a redação desse Manifesto: Cmte. Nilton Cícero Alves, Dr. J A C Bertulucci, Dr. Marcos Antonio Silveira, Dra. Denise Penteado, Dra. Marcela Fabri, Juan Henrique P Ibanez, Marcelo Penteado, Marcos Ussanovich, Profa. Dra. Lourdes Alves.





## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63 Consulta Pública

### ANEXO 1

Gráfico 1: COMPARATIVO DAS MÉDIAS DOS PAÍSES, COM PROFICIÊNCIA EM LEITURA, **ACIMA** DA MÉDIA DA OCDE

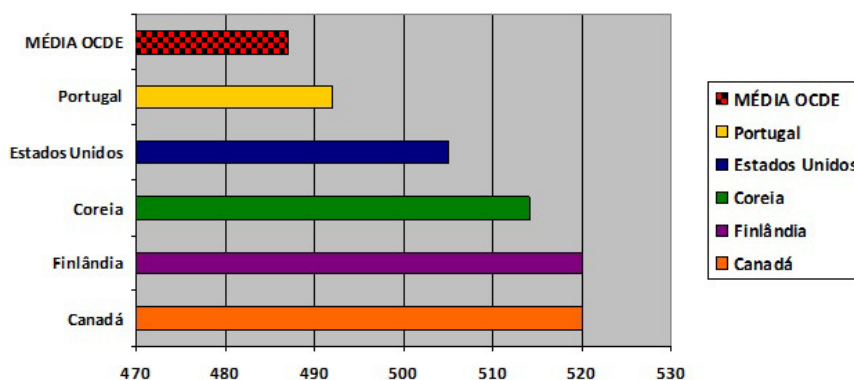
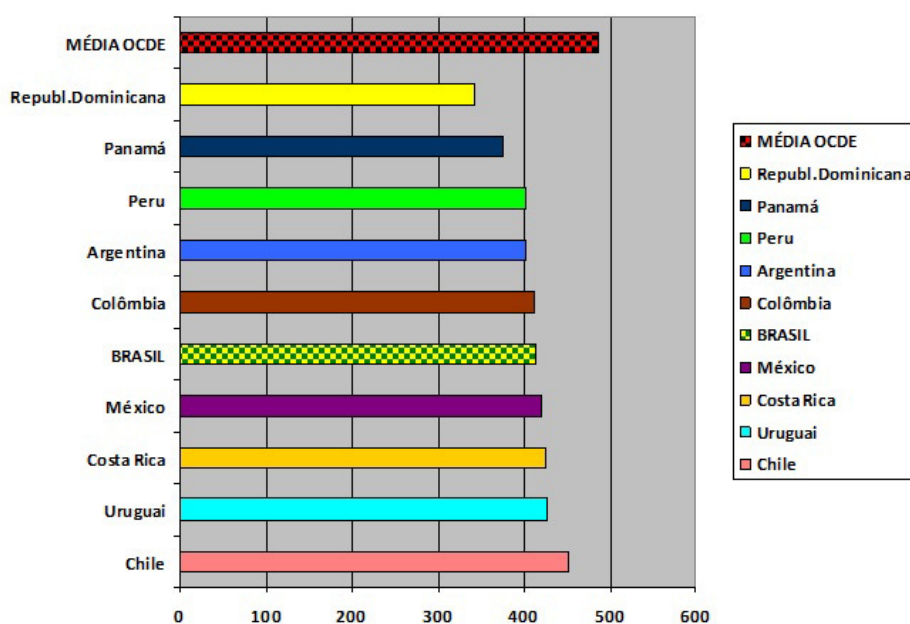


Gráfico 2: COMPARATIVO DAS MÉDIAS DOS PAÍSES, COM PROFICIÊNCIA EM LEITURA, **ABAIXO** DA MÉDIA DA OCDE



Fonte: Inep, com base em OCDE, 2018



## MANIFESTO SOBRE O RBAC 63

### Consulta Pública

Gráfico 4: COMPARATIVO DAS MÉDIAS DOS PAÍSES, COM PROFICIÊNCIA EM MATEMÁTICA, **ACIMA** DA MÉDIA DA OCDE

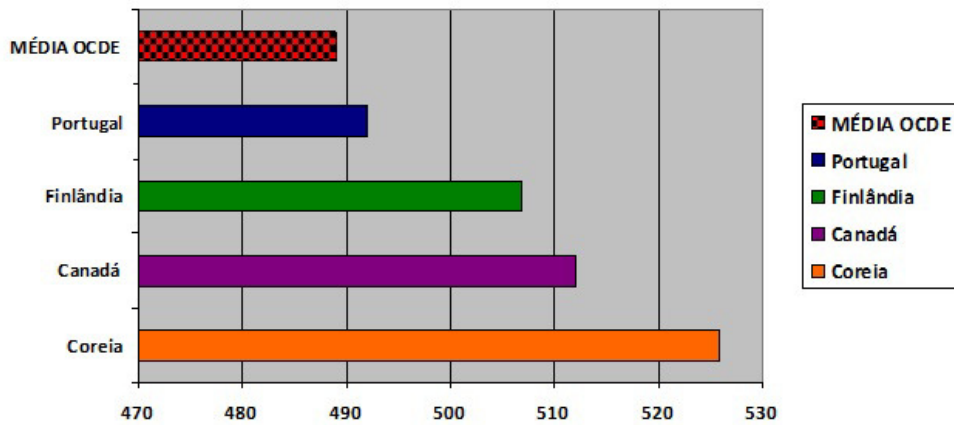
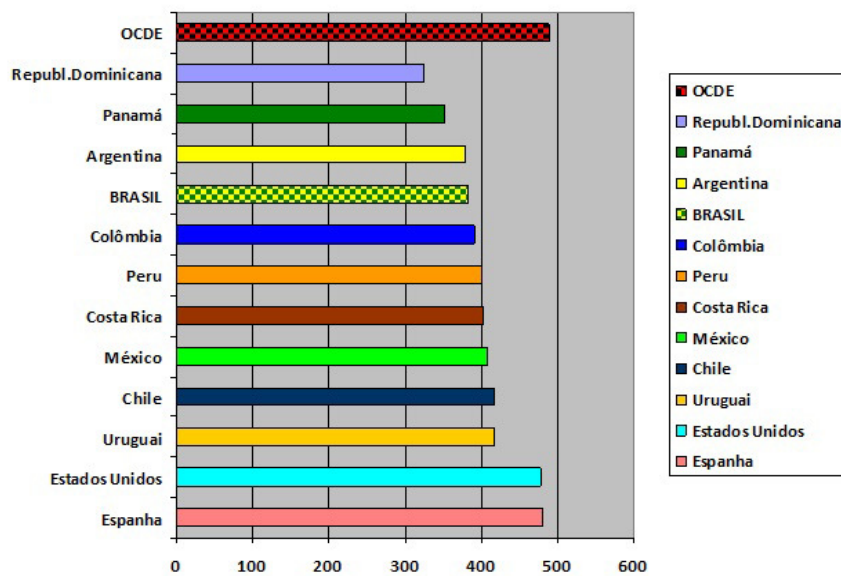


Gráfico 5: COMPARATIVO DAS MÉDIAS DOS PAÍSES, COM PROFICIÊNCIA EM MATEMÁTICA, **ABAIXO** DA MÉDIA DA OCDE



Fonte: Inep, com base em OCDE, 2018