

## Consulta Pública nº 08/2020

### Aspectos Econômicos e Legais

#### Contribuição Para a Consulta Pública

a) Incluir a obrigatoriedade de que o interessado conclua, com aproveitamento, um curso de comissário de voo certificado pela ANAC, segundo requisitos estabelecidos no RBAC 141.

Posição no atual RBHA 63: parágrafo 63.65(b)(5).

Posição no novo RBAC 63: parágrafo 63.71(a)(4).

b) Incluir a obrigatoriedade de que o interessado seja aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de Comissário de Voo.

Posição no atual RBHA 63: parágrafo 63.65(b)(6).

Posição no novo RBAC 63: parágrafo 63.71(a)(5).

#### Justificativa

A ANAC apresenta em seu documento de que a oferta de cursos de Comissário de Voo é desnecessária, pois a grande maioria dos que fazem o referido curso não exercem a profissão, conforme consta abaixo:

##### (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).*

Fazendo uma analogia, temos milhares de engenheiros, administradores e outros egressos de cursos superiores não atuam, diretamente, na sua área de formação. No entanto, exercem funções correlatas e muitas vezes são buscados pelo mercado de trabalho, em função de sua formação.

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, como por exemplo como comissários em cruzeiros marítimos, em companhias de turismo, etc.. Essa capacitação é obtida através da diversidade das disciplinas que o Curso oferece através de seu currículo, cuja formação não é encontrada em nenhum outro curso técnico no Brasil. Observa-se uma nítida realização sociocultural com a conquista do certificado de conclusão de curso e que tem a chancela de um órgão regulador.

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 em torno de 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.

Ainda, a ANAC levanta a situação da fiscalização dos cursos, alegando que esses recursos demandados poderiam ser utilizados em outras áreas, conforme consta abaixo:

*“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).*

A economia defendida pela ANAC se mostraria muito ínfima se comparada ao prejuízo com incidentes e acidentes que poderiam ser provocados pela falta de ensino/ instrução 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.

Ainda, é possível verificar que um Comissário melhor formado, demandará menos investimentos em treinamentos por parte das companhias aéreas e, por consequência pode reverter em benefícios para a sociedade, com baixo custo nas passagens.

### **Colaboraram com a Redação desta Contribuição**

- 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

Atenciosamente,

Juan Henrique P. Ibañez  
Diretor Presidente do SINEAC

