

Consulta Pública nº 08/2020

Aspectos Relativos à Segurança na Formação do Comissário

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

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 esse profissional tenha uma 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 treinados 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 dos fatos acima, o mesmo relatório lista entre suas recomendações, as seguintes:

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 – National Transportation Safety 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:

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 deveriam 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.

Colaboraram com a Redação desta Contribuição

- Cmte. Nilton Cícero Alves
- Dr. J A C Bertulucci
- Dr. Marcos Antonio Silveira
- Dra. Denise Penteadó
- Dra. Marcela Fabri
- Juan Henrique P. Ibanez
- Marcelo Penteadó
- Marcos Ussanovich
- Profª. Dra. Lourdes Alves

Atenciosamente,

Juan Henrique P. Ibañez
Diretor Presidente do SINEAC