



Junte-se ao Processado  
em 08/07/2015  
D. Romanini  
Presidente da CCJ

Senador José Maranhão PMDB/PB  
Presidente da CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

A/C.: Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania  
Ednaldo Magalhães Siqueira, Secretário da CCJ

### NOTA TÉCNICA

PLS-289/2015 – Torna obrigatório que as empresas aéreas estrangeiras tenham, ao menos, um comissário que fale a língua portuguesa em cada aeronave

- I -

O Senador Gladson Camelli apresentou Projeto de Lei, que tomou o número 289/2015, que altera o Código Brasileiro de Aeronáutica para exigir que as empresas aéreas estrangeiras, que operem no Brasil, tenham, ao menos, um comissário que fale a língua portuguesa.

A proposta está assim redigida:

"Art. 1º A Lei nº 7.656, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 203 .....

§ 1º.....

§ 2º As empresas estrangeiras de transporte aéreo internacional que embarquem ou desembarquem passageiros no País deverão ter na sua tripulação, no mínimo, um comissário que fale a língua portuguesa".

Alega o autor que "enquanto nas empresas nacionais é obrigatória a contratação de pilotos e de pelo menos dois terços de comissários brasileiros, inexiste a obrigação nas empresas aéreas estrangeiras de

*contratação de pessoal com domínio de língua portuguesa.” E acrescenta: “Dessa forma, aumenta a confiabilidade na execução dos procedimentos de segurança pelos brasileiros a bordo dos voos dessas companhias.”*

- II -

A proposta, embora meritória à primeira vista, não merece prosperar, pelas razões que se seguem:

A aviação comercial comemorou em 2014 seu centésimo aniversário, quando em 1914 ocorreu o 1º. voo pago entre as cidades de St. Petersburg e Tampa na Flórida/Estados Unidos, um voo de 23 minutos, cujo único passageiro daquele voo pagou US\$ 400,00 (hoje equivaleria a cerca de US\$ 10.000,00).

Passados vinte anos deste evento, a aviação já vislumbrava um enorme potencial de levar produtos e pessoas ao redor do globo e com a vantagem de necessitar uma estrutura mínima (aeroporto), pois não dependia da construção de estradas, além de aproveitar a disponibilidade de muitos aviões ociosos por conta do fim da 2ª. Guerra Mundial.

Com a proliferação de empresas e do tráfego aéreo se fazia necessário estabelecer regras claras entre os países, já que ainda prevaleciam as desconfianças entre os países do pós-guerra, e mais grave, cada país pretendia aplicar suas próprias regras que entendia serem as mais convenientes.

É neste contexto que se criou o chamado “Sistema de Chicago”, quando os representantes de 54 países (atualmente 191 países membros) se reuniram com a finalidade de tentar estabelecer uma nova estrutura normativa internacional para a aviação civil que conferisse segurança, regularidade e eficiência.

As sessões de trabalho foram realizadas na cidade de Chicago/Estados Unidos, e ao final dos trabalhos os representantes assinaram a chamada '**Convenção sobre Aviação Civil Internacional**' ou '**Convenção de Chicago**', que, entre outras providências, instituiu a **ICAO** (OACI - Organização de Aviação Civil Internacional), agência da **ONU** (Organização das Nações Unidas) especializada para o desenvolvimento da aviação civil. O Brasil firmou a Convenção de Chicago em 1945 e a ratificou em 1946.

A Convenção estabeleceu regras sobre importantes temas, entre eles a capacitação de tripulação e a segurança de voo. Cabe salientar que a Convenção de Chicago é um documento vivo, pois desde sua criação vem sendo aperfeiçoado, contando hoje com oito revisões, tendo a mais recente ocorrido no ano de 2006.

A estrutura da Convenção de Chicago foi a de adotar Anexos para tratar dos assuntos específicos, contando hoje com 19 anexos, sendo que o "Anexo 1" trata de 'Licenças de Pessoal' e o "Anexo 19" que entrou em vigor no ano de 2013, trata de 'Gerenciamento de Segurança'.

Especificamente quanto ao Anexo 1, ele aborda o item "**Personnel Licensing to the Convention on International Civil Aviation**", que em tradução livre seria o 'Licenciamento de Pessoal para a Convenção Internacional da Aviação Civil', onde contém a aplicabilidade, definição de padrões, práticas recomendadas e reconhecimento mútuo internacional de licenças requisitadas aos tripulantes, contendo inclusive requisitos mínimos de proficiência linguística nas atividades da aviação, sendo certo que neles não há qualquer alusão/determinação de proficiência dos comissários de bordo quanto a língua oficial do país onde a empresa aérea pretenda operar.

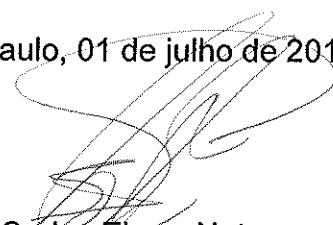
Ainda em relação à segurança de voo, desconhece-se na história da investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, acidente cuja causa tenha sido originada, ou que tenha contribuído, pela barreira linguística entre os comissários e os passageiros.

É importante ressaltar que 2014 foi considerado o ano mais seguro da história da aviação civil, e ao considerar os números das 260 empresas aéreas filiadas a IATA, a taxa foi de 1 fatalidade para 8,7 milhões de voos, e esta marca só foi possível ser alcançada com profundos estudos científicos de investigação e desenvolvimento da comunidade aeronáutica global.

Assim, destacamos que há uma profusão de regras que se pretende implantar com a maior boa intenção, mas que por carecerem de um suporte científico, criam uma verdadeira colcha de retalhos de normas para os operadores aéreos, onde só fazem aumentar desnecessariamente os custos de operação das empresas aéreas, o que acaba por retardar ou até inviabilizar o ritmo crescente de universalização dos serviços aéreos para a população.

Desta forma a IATA requer que o presente projeto de Lei do Senado não prospere, a fim de criar uma regra brasileira que está em desacordo com as demais regras de aviação mundial.

São Paulo, 01 de julho de 2015



Carlos Ebner Neto  
Diretor Geral do Brasil  
IATA – International Air Transport Association