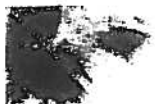


Discussão AR



Petição Nº 21/X/1

Solicitam a classificação legal das profissões Comissários e Assistentes de Bordo como "especialmente desgastantes" e as respectivas consequências normativas e laborais.

Entrada na AR: 2005.06.01

Nº de Assinaturas: 11596

Situação: Arquivada

DAR II série B Nº 32/X/1 2006.02.16 (pág. 3-5)

Petitionante: Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil

Comissões a que baixou:

X- Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Distribuída em: 2005.06.11

Admissibilidade: Admitida em 2005.06.11

DAR II série B Nº 24/X/2 2007.03.03 (pág. 12-14)

Relator: Vasco Cunha (PSD)

Nomeado em: 2005.06.14

Data Relatório Final: 2006.03.27

Relatório Final

Data de envio ao PAR: 2006.04.11

X- Comissão de Trabalho e Segurança Social

Relator: Arménio Santos (PSE)

Nomeado em: 2006.07.04

Data Relatório Final: 2007.02.07

Relatório Final

Data de envio ao PAR: 2007.02.21

Intervenções:

Arménio Santos (PSE)

DAR II série B Nº 95/X/2 2007.06.13 (pág. 31-32)

Arménio Santos (PSE)

DAR II série B Nº 95/X/2 2007.06.13 (pág. 32)

Arménio Santos (PSE)

DAR II série B Nº 95/X/2 2007.06.13 (pág. 33)

Pedro Dias (PCP)

DAR II série B Nº 95/X/2 2007.06.13 (pág. 33-34)

Pedro Mota Soares (CDS-PP)

DAR II série B Nº 95/X/2 2007.06.13 (pág. 34-35)

João Saraiva (PEV)

DAR II série B Nº 95/X/2 2007.06.13 (pág. 35)

Érica de Paço

existente entre os concelhos de Odiveias e de Lisboa, como sucede na tristemente «famosa» Calçada de Carriche, mas também se penalizam naturalmente, o ambiente e a qualidade de vida naquela zona.

Numa altura em que é genericamente reconhecida por todos a necessidade de combater as emissões de gases com efeito de estufa responsáveis pelas alterações climáticas e em que as alternativas ao automóvel particular vão escasseando — Portugal já é o terceiro país com mais automóveis per capita dentro da União Europeia — este caso concreto mostra bem a ausência de estratégia de defesa e promoção do transporte colectivo público.

Os governos do PS e do PSD/CDU, no que respeita à Carris, acabaram com a carreira 101, que ia de Odiveias para o Marquês de Pombal, reduziram as carreiras 7 para a Praça do Chile e 206, para o Cas do Sodré, até ao Senhor Roubado (nunca um nome foi tão bem aplicado!) e reduziram drasticamente para um terço a carreira 36, com destino aos Restauradores. E fizeram-no com base num processo mal negociado, ocultando informação às populações utentes e até nalguns casos às autarquias. Além disso, foi no Verão que operaram esta redução para diminuir, naturalmente, a contestação social. Com isto as populações ficaram pior do que estavam, transformando a chegada do metro de um bem para um mal.

De facto, esta redução, conjuntamente com o aumento do preço do metro, que naturalmente estando incluído na segunda coroa, só afecta os passageiros daquela zona, com o desaparecimento do serviço nocturno e a redução do itinerário da carreira 206, prejudicando principalmente os trabalhadores com a substituição da Carris pela Rodoviária de Lisboa, que levou a um aumento dos preços e com o desaparecimento de um passe único que era assegurado pela Carris, penalizou as populações de Odiveias.

Há pouco menos de um ano, Os Verdes, durante a interpegação potestativa que fez ao Governo, certo de um número elevado de maus exemplos existentes no País, tiveram ocasião de destacar o de Odiveias.

Contudo, e apesar de já terem passado três anos desde a referida supressão, apesar das sucessivas promessas, apesar das sucessivas denúncias feitas pelas populações, inclusivamente dentro desta Assembleia da República, o Governo tem-se limitado a «chutar para o lado», para um processo emperado, e que não parece empenhado em resolver, da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, desculpando-se com a situação da Câmara Municipal de Lisboa, que tem relativamente poucos meses, e com um inquérito gera: a mobilidade. A verdade é que o Partido Socialista não chegou agora ao Governo. Já lá vão dois anos. Por isso, urge resolver esta questão.

Urge, finalmente, reconhecer a mais-valia não apenas do promotor da petição mas também das populações que têm encabeçado esta luta, esta revolta, e da Comissão de Utentes dos Transportes do Concelho de Odiveias.

O Sr. Presidente (Guilherme Silva) — Faça favor de terminar, Sr. Deputado.

O Orador — ... que tem permanentemente denunciado esta questão, que a tem trazido à Assembleia da República, que tem produzido documentos, que tem reunido com as várias entidades e com o não tem vislumbre resolvido o problema, como seria necessário, devido e merecido.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente (Guilherme Silva) — Srs. Deputados, terminada a apreciação da discussão da petição n.º 95/IX (2.ª), passamos à apreciação da petição n.º 21/X (1.ª) — Apresentada pelo Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil, solicitando à Assembleia da República a classificação legal das profissões de comissários e assistentes de bordo como respectivamente despesistas e a análise das respectivas consequências normativas e laborais.

Para uma intervenção tem a palavra o Sr. Deputado Arménio Santos.

O Sr. Arménio Santos (PSD) — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Com esta petição, o pessoal de voo — comissários de bordo, assistentes de bordo, supervisores de cabina e chefe de cabina — pretende que a sua situação seja reconhecida como de trabalho de elevada exigência, com consequências para a melhoria da remuneração e da formação, e com o direito de melhoria das condições de trabalho.

Segundo estes profissionais, os seus jobs e duties em que desempenham a sua actividade são extremamente pesados e desgastantes, criando-lhes um elevado desgaste físico e psicológico, invocam para essa desgastante factores determinantes como a atmosfera artificial em que decorre o seu trabalho, as condições climáticas das cabines, as longas horas de trabalho, as condições de trabalho e as condições pessoais que têm de manipular nestas condições adversas.

Consideram também que o seu bom desempenho profissional nos aviões depende da sua concentração e atenção, pelo que em casos de acidente ou incidente ou em situações de emergência a eficácia da sua intervenção pode ser perigosamente afectada.

Consideram, ainda, estas profissionais que as condições em que exercem a sua actividade não são menos perigosas do que as de outras profissões que já foram classificadas como «especialmente desgastantes».

tantes» como são os casos dos trabalhadores da manha do comércio ou dos controladores de tráfego aéreo.

Na sequência desta pretensão do pessoal de voo foram solicitados esclarecimentos ao Governo pela Comissão de Trabalho e Segurança Social para saber a posição do Executivo sobre esta matéria. O actual Governo através do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social, informou que considerava prejudicada a promoção de qualquer iniciativa legislativa que desse acolhimento às pretensões suscitadas pelos peticionantes.

É neste quadro, Sr. Presidente, que entendemos ser necessário definir com clareza o conceito de «profissão desgastante» de maneira a que esta classificação não seja invocada sem fundamento nem rejeitada de forma injusta.

É necessário que as actividades profissionais penosas e desgastantes e que enquadrem o conceito de «profissão especialmente desgastante» sejam devidamente tipificadas para que casos como o que estamos a discutir não sejam objecto de apreciações desenquadradas.

O Partido Social Democrata compreende perfeitamente que o pessoal de voo olhando para o lado e vendo outras profissões semelhantes a serem tratadas como «especialmente desgastantes» também tenha expectativa e reclame para si igual tratamento.

É por isso, Sr. Presidente, que manifestamos disponibilidade para contribuir para a clarificação deste conceito «profissão especialmente desgastante» adaptado aos tempos de hoje e dar, assim, resposta a situações como esta apresentada pelo Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil.

Aplausos do PSD

O Sr. Presidente (Guilherme Silva). — Para uma intervenção tem a palavra a Sr.^a Deputada Esmeralda Ramires.

A Sr.^a Esmeralda Ramires (PS). — Sr. Presidente, Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, Sr.^{es} e Srs. Deputados: Através da petição n.º 21/X (1.º), apresentada pelo Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil e subscrita por 11 596 cidadãos, pretendem os peticionários que a Assembleia da República adopte uma medida legislativa que contemple as profissões de comissário de bordo e de assistente de bordo com as categorias profissionais de chefe de cabine e de supervisor de cabine, como «especialmente desgastante» com as correspondentes consequências, designadamente no plano da antecipação da idade legal de reforma por velhice.

A posição do Grupo Parlamentar do Partido Socialista não podia ser outra que não a de solidariedade para com os cidadãos que exercem o seu direito de cidadania ao chamarem a atenção para o grau de penosidade e/ou de desgaste que consideram caracterizar as respectivas profissões.

Neste contexto, embora se reconheçam especificidades quanto às condições de exercício das profissões objecto da presente petição e se seja sensível aos argumentos invocados pelos peticionários, importa ter presente as dificuldades acrescidas em torno da definição do que se entende por «actividade desgastante ou penosa» e a quantificação do seu grau.

É verdade que o quadro legal vigente nomeadamente o Decreto-Lei n.º 187/2007 de 10 de Maio, que aprova o regime de protecção nas eventualidades invalidez e velhice dos beneficiários do regime geral de segurança social, permite a adopção de regimes de antecipação da idade legal de pensão de velhice «por motivo da natureza especialmente penosa ou desgastante da actividade profissional exercida, expressamente reconhecida por lei».

De facto, não obstante o desenvolvimento tecnológico e a adequação das medidas de prevenção e segurança no trabalho, continuarão sempre a subsistir situações que provocarão nos trabalhadores de algumas profissões um especial e acentuado desgaste que terá consequências ao nível físico e psíquico e, por isso mesmo, deverão merecer protecção acrescida.

Nas e criação de novos regimes especiais de antecipação da idade de reforma deve ser precedida de um amplo debate, nomeadamente com a participação dos parceiros sociais e aliada a uma análise rigorosa e criteriosa da parte da Assembleia da República sobre os fundamentos de intervenção.

A existência de tais realidades está o Governo atento, razão pela qual, neste contexto, este ano de 2010, na sequência do acordo sobre a reforma da segurança social, e scult em conjunto com os parceiros sociais o enquadramento para as profissões de desgaste rápido tanto em relação à situação actual, as condições particulares de cada profissão.

A inclusão desta matéria no acordo da reforma da segurança social evidencia a importância do conteúdo do Governo do Partido Socialista num domínio que se afigura fundamental para os trabalhadores de determinadas profissões.

Neste contexto, o Grupo Parlamentar do Partido Socialista saúda a iniciativa dos cidadãos peticionários na convicção de que os seus argumentos serão devidamente analisados no quadro daquela discussão.

Aplausos do PS

ção técnico-científica não define qualquer entidade nosológica e não enforma o ordenamento „laboral“.

Portanto, Srs. Deputados importa aqui discutir o problema de fundo, porque o PS saúde-o mas o Governo recusa-o.

Relativamente às implicações para a saúde com as variações de temperatura, de pressão, de ritmos circadianos com a doença vibroacústica, importa ter em conta, mais do que a semântica, a situação concreta que existe hoje em dia e importa conhecer e avaliar, por exemplo, a legislação e a experiência de países europeus, como a Itália, a Bélgica, a França. Aliás, neste caso, a lei francesa um decreto-lei de 2004 diz, simplesmente, que não é permitido o exercício de nenhuma actividade, enquanto pessoa de cabine, a partir dos 55 anos.

Nós, por cá, temos um Governo que prefere responder a uma desigualdade com uma injustiça ainda maior. Até agora, e isto já foi referido, os pilotos da aviação civil podem reformar-se mais cedo e os tripulantes de cabine não podem, mas o Governo pretende nivelar por baixo os regimes de protecção e segurança, aumentando a sua idade de reforma — e ainda havemos de falar disto quando se discutir uma proposta de lei relacionada com esta matéria.

Portanto, neste sentido, os anseios e as reivindicações destes trabalhadores, dos tripulantes de cabine, merecem ser considerados, deve ser avaliada a sua razão e a sua justeza, até porque também estão em causa, neste debate, a própria segurança e a qualidade do serviço para os passageiros do transporte aéreo, uma vez que estamos a falar de tripulantes que têm a seu cargo a segurança e o cuidado das suas vidas a bordo.

Como dizia, ainda há dias, noutra discussão, um piloto da linha aérea referindo-se aos políticos e aos decisores desta matéria «os senhores, quando vão voar têm medo mas cá em baixo não têm medo nenhum, qualquer coisa vos serve». Esta matéria merece, de facto, atenção, ponderação e uma reflexão com justiça, de forma adequada, olhando para o caso concreto destes trabalhadores no momento actual.

Aplausos do PCP

O Sr. Presidente (Gudherme Silva) — Para uma intervenção tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Mota Soares.

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP) — Sr. Presidente, Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Deu entrada na Assembleia, em Julho de 2005, a petição n.º 21/X (1.ª), subscrita por 11 596 cidadãos, mas impulsionada acima de tudo, pelo Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil, solicitando à Assembleia da República que classifique as profissões de comissário de bordo, assistente de bordo, supervisor de cabine e chefe de cabine como profissões especialmente desgastantes e, consequentemente, que atribua uma pensão de reforma a partir dos 60 anos, sem qualquer penalização ou, então, por opção do trabalhador a partir dos 55 anos, neste caso, obviamente, com uma penalização.

Consideram os peticionantes que, entre outras actividades, a destes profissionais obriga-os a estar especialmente expostos a elementos como a atmosfera artificial que se vive a bordo das aeronaves, e a sua consequente redução de oxigénio, a microvibração, as variações climáticas rápidas e repentinas, a mudança frequente de fusos horários e de vários fusos horários numa única viagem, as perturbações do ritmo circadiano, o stress continuado, a postura decorrente do exercício da sua actividade profissional a bordo. Consideram, também por isso, os peticionantes que a sua actividade profissional tem, pelo menos, o mesmo grau de desgaste de outras profissões como a dos trabalhadores mineiros ou a dos trabalhadores da marinha mercante, as quais actualmente, já se encontram classificadas como especialmente desgastantes.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Todos sabemos que, nos termos legais, convém não confundir as profissões de rápido desgaste ou especialmente desgastantes com as profissões de grave perigosidade. São dois conceitos distintos para os quais, infelizmente, a nossa legislação não há uma determinação clara nem a partir do ponto de vista da segurança nem a partir do ponto de vista da saúde, nem a partir do ponto de vista da Assembleia, nomeadamente através da figura da petição.

Mas também todos sabemos e não podemos ignorar, diferentes os encargos e as dificuldades que a classificação de uma profissão como especialmente desgastante tem para o Estado e a nação, para os próprios trabalhadores, para as famílias, para toda a comunidade em geral.

Por isso mesmo, é fundamental que se possa atingir aqui algum consenso relativamente ao que é a definição de «especial perigosidade», mas também convém que haja um consenso ou pelo menos uma comprovação médico-científica desta matéria. E sabemos que, na Europa, não há unanimidade quanto a esta matéria.

Se, por exemplo, no Reino Unido e na Suécia não se reconhecem estas profissões como especialmente desgastantes, a verdade é que, em França e noutros países, há regimes especiais. Cito especialmente, o regime francês, porque este é um regime curioso, já que permite a existência de um fundo excepcional, o qual é financiado pelos trabalhadores e pelas empresas, para permitir o *cofing-out* dos

trabalhadores a partir dos 55 anos, sempre de forma opcional, e a partir dos 60 anos, já de forma não opcional.

Há neste caso, por isso mesmo, um conjunto de factores de especial relevância que temos de conseguir aprofundar até à investigação médico-científica, nomeadamente um, que já foi aqui referido, que é o que se prende com os ruídos de baixa frequência — os infra-sons — e as suas consequências na saúde humana, concretamente na doença vibroacústica que é uma coisa que já está neste momento, em investigação e relativamente à qual ainda não há uma conclusão.

O Sr. Presidente (Guilherme Silva): — Fazer favor de terminar, Sr. Deputado.

O Orador — Termina já, Sr. Presidente.

Obviamente, também não podemos ser indiferentes aos custos financeiros e de sustentabilidade para a segurança social e, nesta matéria, a mais importante de todas e sobre a qual o Governo devia ter dado uma resposta. O Governo nada disse e, por exemplo, nem sequer apresentou um estudo sobre esta matéria.

O Sr. Presidente (Guilherme Silva): — Para uma intervenção tem a palavra o Sr. Deputado Álvaro Saraiva.

O Sr. Álvaro Saraiva (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados. A presente petição, subscrita por 11 596 cidadãos, é encimada pelo Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil.

Os peticionários pretendem que se analise a classificação legal das profissões integradas da tripulação de cabine de voo civil.

A apresentação desta petição tem como objectivo único o de contemplar as profissões de comissário de bordo e assistente de bordo, com as categorias profissionais de chefe de cabine e supervisor de cabine, como profissões «especialmente desgastantes» e, ao mesmo tempo, que lhes seja atribuído um regime de reforma por velhice aos 60 anos de idade sem qualquer penalização, com a opção de reforma aos 55 anos de idade.

As profissões em causa e segundo dados e argumentos apresentados, são profissões de extrema exigência.

A medida que a idade avança, estes profissionais sentem que vão perdendo as capacidades físicas e psíquicas consideradas como essenciais para fazer face a hipotéticas situações de emergência.

O Centro da Performance Humana, no seu parecer de Medicina Aeronáutica sobre a saúde dos tripulantes de cabine, considera a actividade profissional condicionada por diversas formas de stress e, no seu conjunto, deve ser considerado como um trabalho em situação extrema.

Já em tempos a Direcção-Geral de Operações de Voo da TAP considerava que esta profissão era desgastante, salientando, para além do esforço físico, a quebra do ritmo de trabalho provocado pelas paragens em escalas intermédias, diferenças de fuso horário e diferenças de temperatura entre as zonas sociais, número elevado de deslocações efectuadas durante um mesmo período de trabalho.

É sabido que toda a tripulação de bordo trabalha sob condições muito particulares que promovem um desgaste evidente, designadamente ambiente de trabalho — atmosfera artificial com reduções das temperaturas de oxigénio — microvibrações de voo, mudanças repentinas e frequentes de fuso horário.

Com a actual situação, estes profissionais, após atingirem os 60 anos, ficam por conta própria no que concerne à inexistência de um seguro que cubra os riscos extra-profissionais.

Os Verdes têm acompanhado as preocupações generalizadas de todos os directos socioprofissionais relativamente à idade da reforma e, sobre este assunto, não podemos deixar esquecer que este Governo do Partido Socialista tem, na sua política social, uma meta, que é a de penalizar aqueles que trabalham toda a vida, destacando-se, nesta matéria, o aumento da idade da reforma.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados. A sustentabilidade da segurança social é uma tarefa que não pode ser feita à custa do retrocesso social, através do aumento da idade da reforma e da redução da pensão de reforma, pois, se não fizermos isto, não há futuro.

Compreendo que a maioria da população não está a apontar para este Governo porque não consegue ver sempre na luz que é insensível ao facto de serem idosos.

Conhecimento da realidade dos portugueses e Grupo Parlamentar de Os Verdes, não é, mais uma vez, uma preocupação para se encontrar uma solução para os problemas.

João da FCS — Muito bem.

O Sr. Presidente (Guilherme Silva): — Srs. Deputados, terminada a apreciação da petição n.º 143/X (11), passamos à apreciação da petição n.º 146/X (11), apresentada por Rui Manuel Valente Marito e outros, solicitando que a Assembleia da República adopte medidas que permitam a melhoria da intervenção precoce na infância em Portugal.

Para uma intervenção tem a palavra o Sr. Deputado Aires Mateus.





MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Gabinete do Secretário de Estado da Segurança Social

UNIDADE DE AS. GAB. DO MINISTRO

DE ASSUNTOS PAUL MANNING.

17 JUN 95 09:10
João Pedro Correia
Assessor

○ Chefe do Gabinete
Gabriel Bastos

Exmo Senhor

Chefe de Gabinete de Sua Excelência

o Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social

Dr. Gabriel Rodrigues Bastos

Assunto: Audiência da Comissão Parlamentar de Trabalho e Segurança Social ao
Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC)

Encarrega-me Sua Excelência o Secretário de Estado da Segurança Social de remeter a V. Exa a
informação obtida junto da Direcção Geral da Segurança Social sobre o assunto em epígrafe:

1 - Enquadramento factual

1. A pretensão apresentada pelo SNPVAC, insere-se num processo de sensibilização iniciado por este Sindicato em Maio do presente ano, junto do anterior Gabinete do Ministro da Segurança Social e do Trabalho, em que foram, primeiramente, solicitadas a estes Serviços as conclusões da Comissão Técnica, criada com objectivo de aprofundamento do estudo interdisciplinar da problemática das denominadas profissões desgastantes e, posteriormente, foi realizada uma reunião com a Direcção-Geral da Segurança Social para a apresentação das atas procedentes e análise a que se deu lugar no dia 22 de Setembro último.
2. Já em 2 de Agosto de 1994, o SNPVAC, logo formulado junto dos Ministérios das Actividades Económicas e do Trabalho e da Segurança Social, da Família e da Criança e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações uma petição onde formulava dois pedidos:
 - Que a profissão de "tripulante de cabine" seja considerada como profissão desgastante;

Origem: Despacho Confidencial publicado no Diário da República 2ª Série, nº 19, de 22.01.95, com a participação de técnicos das áreas de Trabalho, Higiene e Segurança no Trabalho, Emprego e Formação Profissional e Saúde.

Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social

Gabinete do Ministro

Enrece nº 6987 201338-22/1625

Em de 17 de Junho de 2005



MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SÓLIDARIEDADE SOCIAL

Gabinete do Secretário de Estado da Segurança Social

- Que se institua um regime especial de pensão antecipada para estes profissionais que lhes permita aceder à pensão por velhice a partir dos 55 anos de idade.
3. O SPNVAC fundamenta a sua pretensão alegando que:
- O exercício da profissão de "tripulante de cabine" se desenvolve em condições laborais especialmente penosas e desgastantes, originado elevado desgaste físico e psíquico, insusceptível de ser anulado, ou sequer atenuado, mesmo que novas tecnologias mais evoluídas sejam introduzidas.
 - Na maioria dos países das Comunidades Europeias os "tripulantes de cabine" beneficiam de reforma por velhice – compulsiva – aos 56 anos ou em idade anterior.
 - Existirem outras profissões que embora não sejam mais penosas nem mais desgastantes do que de "tripulante de cabine" foram já classificadas como profissões "especialmente desgastantes" beneficiando de regimes especiais de antecipação de acesso à pensão por velhice².
 - A profissão de "tripulante de cabine" deve ser considerada profissão "especialmente desgastante", pelos mesmos motivos dos considerados para os pilotos de aeronaves constantes do preâmbulo do Decreto-Lei nº 392/90, de 10 de Dezembro.
4. Em audiência ocorrida em 12 de Outubro de 2004 na Comissão de Trabalho e Segurança Social o SPNVAC vem novamente reclamar o direito à reforma por velhice a partir dos 55 anos de idade.
5. Foram solicitados esclarecimentos ao Ministro das Actividades Económicas e do Trabalho, ao Ministro da Segurança Social, da Família e da Criança e ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sobre a pretensão apresentada pelo SPNVAC com vista a informar a Comissão das Iniciativas adoptadas pelo Governo na área matéria.
6. Efectuado o enquadramento geral da pretensão do SPNVAC, a Comissão de Trabalho e Segurança Social faz a sua análise face ao quadro legal em vigor e ao direito comparado no âmbito dos países da União Europeia.

² Trabalhadores mineiros, trabalhadores da marinha do comércio, trabalhadores da pesca, controladores de tráfego aéreo e pilotos de aeronaves.



MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Gabinete do Secretário de Estado da Segurança Social

1. - Enquadramento legal

1. A idade de acesso à pensão por velhice foi fixada em 65 anos para os beneficiários de ambos os sexos, pelo Decreto-Lei nº 329/93, de 25 de Setembro³, mantendo-se em vigor os esquemas particulares de pensões de invalidez e velhice dos seguintes grupos profissionais⁴:

- Trabalhadores do interior das minas;
- Inscritos marítimos profissionais de pesca;
- Inscritos marítimos da marinha do comércio de longo curso, de cabotagem, costeira e das pescas;
- Pilotos da aviação civil.

2. O Decreto-Lei nº 9/99, de 8 de Janeiro, que veio instituir o regime de flexibilização da idade de pensão por velhice, alterando vários artigos do Decreto-Lei nº 329/93, de 25 de Setembro, procede a uma nova sistematização das situações de acesso antecipado à pensão por velhice.

3. Com efeito, o nº 2 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 329/93, de 25 de Setembro, elenca os vários regimes de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice, que são os seguintes:

- Regime de flexibilização da idade de pensão por velhice;
- Regime de antecipação da idade de pensão por velhice, por motivo da natureza especialmente penosa ou desgastante da actividade profissional exercida, expressamente reconhecida por lei;
- Medidas temporárias de protecção específica a actividades ou empresas por razões conjunturais;
- Regime de antecipação da pensão de idade nas situações de desemprego involuntário de longa duração.

4. Portanto, a partir de 1 de Abril de 1999, data da entrada em vigor do Decreto-Lei nº 9/99, de 8 de Janeiro, os regimes de antecipação a instituir deveriam enquadrar-se numa das situações referidas no nº 2 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 329/93, de 25 de Setembro.

³ V. c. artigo 22º da sua redacção inicial.

⁴ V. c. artigo 1º 25º



MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Gabinete do Secretário de Estado da Segurança Social

5. O regime de antecipação dos pilotos de aeronaves foi motivado pela impossibilidade legal⁵ de estes profissionais exercerem a sua actividade a partir dos 60 anos de idade, o mesmo acontecendo com os controladores de tráfego aéreo que também estão impedidos de exercerem a sua profissão depois dos 55 anos de idade⁶.
6. Ambas as limitações ao exercício da profissão a partir de determinada idade decorrem de orientações contidas em instrumentos internacionais que regulam essas actividades, ratificados por Portugal, tendo por fundamento razões de segurança do tráfego aéreo e não a natureza especialmente penosa ou desgastante destas profissões.
7. Em relação aos "tripulantes de cabine" não existe nenhuma limitação legal ao exercício da profissão decorrente de instrumento internacional ratificado por Portugal.
8. Face a esta realidade, não existem condicionantes de natureza normativa que justifiquem a adopção de um regime jurídico específico de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice para os "tripulantes de cabine".
9. Em primeiro lugar, porque não sendo a actividade dos pilotos de aeronaves, que operam em condições idênticas à dos "tripulantes de cabine", considerada uma profissão de natureza especialmente penosa ou desgastante, não se vislumbra como possa vir a ser qualificada como tal a actividade desenvolvida pelos "tripulantes de cabine".
10. Em segundo lugar, porque, contrariamente ao que acontece com os pilotos e com os controladores de tráfego aéreo, não existe nenhuma limitação legal ao exercício da profissão de "tripulantes de cabine" a partir de determinada idade.

III - Análise sumária de Direito Comparado

Quanto ao presente assunto designadamente no que diz respeito aos países da União Europeia, constata-se que a sua classe totalizada não apresenta qualquer regime especial de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice que acriança os "tripulantes de cabine", conforme consta do Anexo.

IV - Razões que fundamentam o não acolhimento da petição

1. O SPNVAC faz assentar a sua petição basicamente em três argumentos.

⁵ Decreto Regulamentar nº 46/77, de 4-07

⁶ Decreto-Lei nº 503/75, de 13-09, na redacção do Decreto-Lei nº 154/85, de 1-07



MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Gabinete do Secretário de Estado da Segurança Social

- A profissão de "tripulante de cabine" ser exercida em condições que provocam um elevado desgaste físico e psíquico insusceptível de ser atenuado pela alteração das condições de trabalho provocadas pela evolução tecnológica.
 - A profissão beneficiar ao nível dos países da União Europeia de esquemas de antecipação que permitem o acesso à pensão por volta dos 55 anos.
 - Por razões de justiça relativamente a outras profissões, nomeadamente os pilotos de aeronaves.
2. O primeiro fundamento prende-se com a classificação da profissão de "tripulante de cabine" como profissão de natureza especialmente penosa ou desgastante.
3. A este propósito não é despidendo ter em conta as conclusões da Comissão Técnica já referida, que nos parecem esclarecedoras por estarem em oposição aos argumentos invocados pelo SPNVAC. Com efeito, a Comissão Técnica concluiu que:
- "Alínea a)*
- 1 – A expressão "profissão desgastante" não tem definição técnico-científica e a palavra "desgaste" não define qualquer entidade nosológica.
 - 2 – O termo "profissões desgastantes" não informa o ordenamento *jus laboris* nem corresponde a um conceito técnico-científico sedimentado.
 - 3 – Não há consagração do termo "profissão desgastante" a nível internacional, designadamente no âmbito da C.I.T., O.I.M.S., A.I.S.S. e C.E.."
4. O argumento invocado pelo SPNVAC cai por base uma vez que em Portugal não existe nenhuma limitação legal ao exercício da profissão de "tripulantes de cabine" a partir de determinada idade, nem essa necessidade foi até ao momento reconhecida pela Organização Internacional do Trabalho (OIT).

1. - Conclusão

1. Analisados os argumentos invocados pelo SPNVAC, face ao quadro jurídico nacional e comunitário aplicável, não existem condicionamentos que fundamentem a adopção de um regime de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice à semelhança do que acontece com os pilotos da aviação civil.
2. Tal só se afigura possível se a profissão de "tripulantes de cabine" for considerada de natureza especialmente penosa ou desgastante em cumprimento do disposto na alínea b) do



MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Gabinete do Secretário de Estado da Segurança Social

, nº 2 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 329/93, de 25 de Setembro, na redacção dada pelo Decreto-Lei nº 9/99, de 8 de Janeiro.

3. Qualificação essa que se afigura não poder deixar de resultar de uma avaliação dos competentes serviços das áreas do trabalho e da saúde, pois são estes os habilitados a levar a cabo essa tarefa.
4. Pelo que se considera, de momento, prejudicada a promoção de iniciativa legislativa que dê acolhimento às pretensões formuladas pelo Sindicato Nacional de Voo da Aviação Civil, nos termos em que as mesmas são formuladas.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe de Gabinete,

Jorge Damas Rato
Jorge Damas Rato



MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Gabinete do Secretário de Estado da Segurança Social

NOTA

Pessoal de VOO (Membros da Tripulação)

Acesso à Pensão Antecipada

Foram contactados pela DGSS os países seguintes que, no âmbito de estudo anterior ou por referências mais recentes, poderiam ser susceptíveis de prever medidas específicas para os membros da tripulação à semelhança das existentes para os pilotos (*).

Países	Disposições Específicas de Antecipação da Idade de Reforma	Condições de Acesso
Áustria	Neste momento não tem. Está para aprovação um diploma que define as actividades susceptíveis de serem consideradas densas e como tal beneficiar de pensão antecipada mas ainda não se conhece se o pessoal de voo está incluído.	
Bélgica	Disposições específicas para o pessoal de voo da aviação civil e da aviação de linha	Podem requerer a pensão aos 55 anos ou independentemente da idade desde que tenham cumprido 35 anos de serviço de funções de cabina (ou da forma aterrada ou sucessiva como membro da cabina de condução e de cabina)
Espanha	Não existem disposições específicas para esta categoria de pessoas (embora exista para outras dentro do pessoal de voo)	



MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Gabinete do Secretário de Estado da Segurança Social

Irlanda	Não respondeu	
Itália	Tem medidas específicas	A idade de acesso à pensão de velhice pode ser antecipada em 5 anos relativamente à idade normal, podendo assim ser requerida aos 55 anos (mulheres) ou 60 anos (homens), desde que perfaçam 20 anos de carreira contributiva. Está também prevista a concessão de pensão antecipada para o pessoal que descontou pelo menos 20 anos para o fundo do pessoal de voo desde que satisfaçam as seguintes condições: Em 2004 – 52 anos e 27 de contribuições Em 2005 – 52 anos e 29 de contribuições Em 2006 – 52 anos e 30 de contribuições. A Pensão está, nestes casos, sujeita a factor de redução de um mínimo de 2% a máximo de 5%.

(*) No âmbito de anterior estudo verificou-se que os pilotos de aeronaves só beneficiavam de esquemas de reforma antecipada na Bélgica, na França e na Itália, em alguns países a antecipação da idade não está prevista para nenhuma categoria de pessoas e noutros é possível, mas no âmbito da contratação colectiva (Alemanha).

