

Petição

A Sua Excelência

O Presidente da Assembleia da República

Excelência,

Ao abrigo do art. 52º, nº. 1 da Constituição da República Portuguesa e da Lei 43/90 de 10 de Agosto com as alterações introduzidas pela Lei 6/93 de 1 de Março e com a nova redacção dada pela Lei 15/2003 de 4 de Junho, os abaixo assinados vêm exercer,

DIREITO DE PETIÇÃO

Nos termos e com os fundamentos seguintes:

1º

A presente PETIÇÃO diz respeito aos Trabalhadores habilitados pelas Profissões de "Assistente de Bordo" e "Comissário de Bordo", nomeadas concretamente descritas na "Classificação Nacional de Profissões", emitida em Agosto de 2001, pelo ainda Ministério do Trabalho e da Solidariedade (ponto 5.1.1.1.05), bem como as de "Supervisor de Cabine" e "Chefe de Cabine" como Categorias Profissionais, comumente designados por Tripulantes de Cabine (Documento 1).

2.º

Acresce ainda que, de entre as funções que são destinadas a estes Profissionais, as quais vêm sumariamente definidas na "Classificação Nacional de Profissões, emitida pelo Ministério do Trabalho e da Solidariedade (ponto 5.1.1.1.05), é dada particular incidência, precisamente, a questão da segurança.

3.º

Os Tripulantes de Cabine exercem a sua actividade a bordo de aviões de transporte de passageiros, competindo-lhes essencialmente a responsabilidade pela segurança dos passageiros transportados, como estabelece o recentemente entrado em vigor DL n.º139/2004, de 5 de Junho.

4.º

Diploma este que tem como objectivo primordial o "estabelecimento de normas mínimas de protecção da saúde e da segurança dos trabalhadores, com vista a garantir a própria segurança do voo".

5.º

Ora, parece assim claro que a segurança e saúde são, no presente, imperativos integrados para a saúde humana da população e dos trabalhadores.

6.º

A bordo de um avião, os Tripulantes de Cabine são fundamentais. A sua eficiência e actuação em casos de acidente/incidente, ou para fazer face a situações de emergência/urgência, depende da sua condição física e psíquica. Quando se tem a vida de pessoas a cargo o estado de alerta é

vital para se poder prevenir, detectar e actuar, em tempo útil. A isto acresce que sua actividade é exercida em condições artificiais que levam a que estejam expostos a: Perigos Físicos Imediatos e a longo prazo; Perigos Psicossociais imediatos e a longo Prazo e Perigos biológicos imediatos e a longo prazo.

7.º

E bem assim, parece também claro que, à medida que a idade avança, tais trabalhadores vão perdendo capacidades físicas e psíquicas consideradas como essências para fazer face a hipotéticas situações de emergência.

8.º

Pelo que, a pertinência da presente petição não pode ser analisada, exclusivamente, no âmbito da saúde e segurança destes trabalhadores, mas também na perspectiva de interesses públicos da segurança e saúde de todos os cidadãos.

9.º

O exercício desta profissão desenvolve-se em condições laborais especialmente penosas e desgastantes, originando um elevado desgaste físico e psíquico, insusceptível de ser anulado, ou sequer atenuado, mesmo que os trabalhadores tenham acesso a determinadas facilidades.

10.º

Aliás, é a própria TAP Portugal que reconhece as adversidades enfrentadas por estes trabalhadores quando, através de declaração de 24 de Outubro de 1995, elabora a “Caracterização funcional da profissão de Comissário/Assistente de Bordo”, a qual se junta como Documento 2 e se dá como integralmente reproduzida.

11.º

Tal realidade explica que esta Profissão deva ser considerada, para efeitos de reforma por velhice e por invalidez, como Profissão especialmente desgastante e provocadora de envelhecimento precoce.

12.º

Constituem, entre outros, factores determinantes do elevado desgaste físico-psicológico, os seguintes (Documento 3):

- a atmosfera artificial em que decorre a actividade, com percentagens reduzidas de oxigénio;
- as microvibrações do voo;
- as variações climatéricas bruscas;
- as mudanças rápidas e frequentes de fusos horários;
- perturbações do ritmo circadiano;
- as alterações frequentes no ritmo cardíaco provocadas pelo elevado grau de concentração, com vista a responder com serenidade, firmeza e eficácia a situações de maior ou menor probabilidade de emergência e ainda às condições de execução do serviço a bordo tais como a rapidez com que tem de ser executado, impondo stress continuado;
- a postura destes profissionais decorrente das atitudes do avião, e
- os riscos físicos que decorrem da sua manipulação em condições adversas.

13.º

Tendo em conta a definição dada no relatório da Comissão Técnica criada em 1993, por Despacho Conjunto publicado no Diário da República II, nº 18, de 22 de Janeiro, no seu ponto 5.6. "todavia não existe na classificação qualquer indicação sobre a "qualidade" dos actos a praticar que

possam conduzir à caracterização de uma profissão como desgastante que engloba um conjunto de condições e situações objectivas e subjectivas que podem determinar o desgaste físico e psicológico”, entendemos que sobre esta profissão estão reunidas as condições objectivas e subjectivas, para a consideração desta profissão como sujeita a elevados riscos físicos e psíquicos que, “em função da idade já não permite exercer as funções com a devida perfeição”.

14.º

Acresce, que após atingirem os 60 anos de idade, os Tripulantes de Cabine, ao contrário do que se verifica até essa idade, ficam sujeitos e obrigados a exercer a Profissão sem direito a seguro que cubra os riscos extra-profissionais, nomeadamente de incapacidade (permanente ou temporária), com todas as implicações daí decorrentes, psicológicas e práticas que junta o stress da execução do trabalho ao da insegurança diária que provoca stress cumulativo.

15.º

Com a Lei actual, os Tripulantes de Cabine ficam, ainda, sujeitos a continuarem a exercer a sua profissão em situações penosas, físicas e psicologicamente, para além das conhecidas implicações de imagem empresarial que estes trabalhadores conferem às empresas que os empregam.

16.º

A título de exemplo, uma Tripulante de Cabine ver-se-á obrigada a trabalhar 44 anos para atingir a idade de reforma, tempo este que já é considerado excessivo. Por outro lado um Tripulantes de Cabine verá esse tempo de trabalho agravar-se ainda para 47 anos, numa altura em

que deixou de existir o serviço militar obrigatório com as consequentes implicações.

17.º

As condições referidas em que estes profissionais exercem a sua actividade laboral não são menos penosas nem menos desgastantes que as desenvolvidas por outras Profissões, que foram já classificadas como Profissões "especialmente desgastantes", para efeitos do n.º 3 do Art.º 88.º do "Regulamento Geral das Caixas de Previdência".

18.º

Foram-no, nomeadamente as seguintes Profissões:

- a) Trabalhadores Mineiros – Pela Portaria n.º 455/72 de 11 de Agosto foi reduzida para 60 anos a idade de reforma dos Trabalhadores do interior ou da lavra subterrânea da indústria mineira; pela Portaria 656/81, de 1 de Agosto, foi novamente reduzida desta feita para os 50 anos a idade de reforma desses Trabalhadores.
- b) Trabalhadores da Marinha do Comércio – Pela portaria n.º 804/77 de 31 de Dezembro, que completou a Portaria de 18 de Dezembro de 1975, publicada no Diário do Governo, 1.ª Série, de 2 de Janeiro de 1978, reconhece aos trabalhadores inscritos, marítimos da marinha do comércio de longo curso, benefícios das caixas de previdência, o direito à pensão de velhice a partir dos 55 anos.
- c) Trabalhadores da Pesca – Pela Portaria 802/77 de 31 de Dezembro, são concedidos coeficientes para a diminuição da idade de reforma dos trabalhadores das pescas.

- d) **Controladores de Tráfego Aéreo** – Pelo DL n.º 503/75, foi reduzida para os 52 anos sendo o seu tempo de serviço acrescido de 25% para efeitos de aposentação.
- e) **Pilotos de Aeronaves** – Pelo DL n.º 392/90 de 10 de Dezembro, foi concedido aos Pilotos de Aeronaves, beneficiários do regime da Segurança Social, o direito à pensão de velhice a partir dos 60 anos.

19.º

Ora, face ao exposto, a profissão de Tripulantes de Cabine, deve ser considerada Profissão especialmente desgastante, pelos mesmos motivos dos considerados para os Pilotos de aeronaves no Preâmbulo do DL 392/90, de 10 de Dezembro, do qual se transcreve “os pilotos de aeronaves no exercício das suas funções ao serviço de empresas de transporte público de passageiros, carga e correio estão sujeitos a um desgaste físico e psíquico inevitável, mais acelerado do que na maioria das profissões. São, entre outros, factores determinantes desse desgaste físico-psicológico a atmosfera artificial em que decorre a actividade, com percentagens reduzidas de oxigénio, as microvibrações do voo aéreo, as variações climáticas bruscas, as mudanças rápidas e frequentes dos fusos horários e as alterações frequentes do ritmo cardíaco pelo elevado grau de concentração, com alta responsabilidade, durante o voo, e a adaptação ao trabalho nocturno.”

Termos em que,
 Requerem a V. Ex.^a que, de acordo com os
 poderes conferidos por Lei seja
 determinada execução normativa no
 sentido de:

- a) Contemplar a Profissão de "Comissário de Bordo" e "Assistentes de Bordo", com as categorias profissionais de Chefe de Cabine e Supervisor de Cabine, como Profissão "especialmente desgastante".
- b) Atribuir, em consequência, a estes profissionais um regime de reforma por velhice aos 60 anos de idade, sem qualquer penalização, com a opção de reforma aos 55 anos de idade.

Junta: 1 Parecer Médico; 3 Documentos e 392 Folhas com assinaturas.

ET.

Nome	Endereço	Assinatura
<i>Cristina Maria Viegas de Aguiar</i>	<i>R. Almirante Gago Coutinho, 50</i>	<i>[Assinatura]</i>
<i>[Assinatura]</i>	<i>R. Prof. D. Diniz Diniz</i>	<i>[Assinatura]</i>
JOSE MANUEL PRUDENTE MENDES	52-18-1608-1561 RUA DO CAMPO DA BOLA, 1124 2550-134 CADAVAL	<i>[Assinatura]</i>

SUB GRANDE GRUPO 5.1

PESSOAL DOS SERVIÇOS DIRECTOS E PARTICULARES, DE PROTECÇÃO E SEGURANÇA

O pessoal dos serviços directos e particulares, de protecção e segurança assegura serviços de protecção e segurança, assistência em viagens, trabalhos domésticos, de restauração, cuidados pessoais ou de protecção contra incêndios e actos delituosos.

As tarefas desempenhadas pelos trabalhadores pertencentes a este Sub Grande Grupo consistem em: acolher, fiscalizar e prestar assistência a passageiros e assegurar o cumprimento das normas de segurança; controlar a aquisição, armazenamento e distribuição de aprovisionamento; coordenar e controlar o funcionamento dos serviços de cozinha; auxiliar o pessoal de saúde em tarefas relacionadas com a higiene e a assistência; prestar serviços de natureza pessoal e cultural; predizer acontecimentos futuros; assegurar a protecção de pessoas e bens.

As profissões deste Sub Grande Grupo estão classificadas nos seguintes Sub Grupos:

- 5.1.1 - Assistentes, Cobradores, Guias e Trabalhadores Similares
- 5.1.2 - Ecónomos e Pessoal do Serviço de Restauração
- 5.1.3 - Vigilantes, Assistentes Médicos e Trabalhadores Similares
- 5.1.4 - Outro Pessoal dos Serviços Directos e Particulares
- 5.1.5 - Astrólogos e Trabalhadores Similares
- 5.1.6 - Pessoal dos Serviços de Protecção e Segurança

SUB GRUPO 5.1.1

ASSISTENTES, COBRADORES, GUIAS E TRABALHADORES SIMILARES

Os assistentes, cobradores, guias e trabalhadores similares asseguram diversos serviços pessoais relacionados com viagens em avião, comboio, barco, viaturas e outros veículos, e acompanham pessoas e grupos em viagens, excursões ou visitas turísticas.

As profissões deste Sub Grupo estão classificadas nos seguintes Grupos Base:

- 5.1.1.1 - Assistentes, Comissários e Trabalhadores Similares
- 5.1.1.2 - Cobradores, Revisores de Bilhetes e Trabalhadores Similares dos Transportes
- 5.1.1.3 - Guias-Intérpretes e Trabalhadores Similares

GRUPO BASE 5.1.1.1

ASSISTENTES, COMISSÁRIOS E TRABALHADORES SIMILARES

Os assistentes, comissários e trabalhadores similares prestam serviços pessoais, a fim de garantir a segurança e conforto dos passageiros de transportes aéreos, fluviais e terrestres e executam diversas tarefas relacionadas com a preparação e realização de congressos e acontecimentos similares.

As tarefas consistem em:

- a) Acolher e prestar assistência aos passageiros de aviões e assegurar o cumprimento das normas de segurança;
- b) Efectuar o acompanhamento dos passageiros em transportes fluviais e terrestres e zelar pelo seu bem estar e conforto;
- c) Executar diversas tarefas relacionadas com a preparação e realização de congressos, feiras e outros acontecimentos;
- d) Executar outras tarefas similares;
- e) Coordenar outros trabalhadores.

Profissões inseridas neste Grupo Base:

- 5.1.1.1.05 - Comissário de Bordo (Assistente de Bordo)
- 5.1.1.1.10 - Assistente de Bordo - Transportes Fluviais e Terrestres
- 5.1.1.1.15 - Assistente de Congressos
- 5.1.1.1.90 - Outros Assistentes, Comissários e Trabalhadores Similares

5.1.1.1.05 - Comissário de Bordo (Assistente de Bordo)

Acolhe e presta assistência aos passageiros a bordo de aviões e assegura o cumprimento das normas de segurança, a fim de lhes garantir conforto e segurança durante o voo;

efectua as verificações necessárias nomeadamente a existência e localização dos equipamentos de salvamento e a limpeza e arrumação nos lavabos e nas cabines; acolhe os passageiros à entrada do avião e indica-lhes os lugares que lhes são destinados, verificando se as bagagens são devidamente acondicionadas; efectua a contagem dos passageiros embarcados a fim de se certificar da correspondência com a documentação da companhia aérea; toma as devidas precauções para assegurar a segurança dos passageiros durante o voo; verifica e zela pela observância das normas de segurança e dá instruções sobre os procedimentos a serem adoptados em caso de emergência, indicando a utilização de salva-vidas, máscaras de oxigénio e outros equipamentos de segurança; serve refeições e bebidas aos tripulantes e passageiros, de acordo com as rotinas previstas; efectua serviço de vendas de artigos vários; presta os primeiros socorros, sempre que necessário; regista e comunica as actividades, irregularidades e outros dados relativos ao seu sector; acompanha crianças não acompanhadas ou doentes aos locais onde poderão ser atendidos ou encaminhados.

Pode ser responsável pelo serviço de cabine e respectivo pessoal e ser designado em conformidade, como:

- Chefe de Cabine
- Supervisor de Cabine

5.1.1.1.10 - Assistente de Bordo - Transportes Fluviais e Terrestres

Efectua o acompanhamento dos passageiros em transportes fluviais e terrestres e zela pelo seu bem estar e conforto;

acolhe os passageiros e indica-lhes os lugares que lhes são destinados; confere o número de passageiros embarcados a fim de se certificar da sua correspondência com a documentação da companhia; presta assistência aos passageiros nas operações de embarque e de desembarque; presta-lhes informações diversas nomeadamente sobre o percurso a efectuar e horários previstos; serve alimentos e bebidas de acordo com as rotinas previstas; verifica e zela pela higiene e arrumação das instalações; presta socorros aos passageiros que apresentem sinais de indisposição física; regista as actividades, anomalias e outros dados relativos ao seu trabalho.

5.1.1.1.15 - Assistente de Congressos

Executa diversas tarefas relacionadas com a preparação e realização de congressos, encontros, feiras e outros acontecimentos;

participa no planeamento e organização de programas nomeadamente preparando a respectiva documentação e coordenando e fiscalizando os horários; verifica

DECLARAÇÃO

- Caracterização Funcional da profissão de Comissário/Assistente de Bordo:

Tripulante, devidamente qualificado pela Empresa, que colabora directamente com o Chefe de Cabina, por forma a que seja prestada assistência aos passageiros e tripulação técnica e assegurado o seu conforto e segurança, segundo as normas e rotinas estabelecidas e tendo em conta os meios disponíveis a bordo.

Verifica os itens de segurança, de acordo com o respectivo "check list", bem como o cumprimento dos procedimentos de segurança respeitantes ao avião e seus ocupantes, com vista a assegurar o salvamento destes em caso de emergência. É responsável, perante o Chefe de Cabine, pelo cumprimento do "check list pré flight".

Nas Escalas sem representação da Empresa, quando necessário, colabora com o Chefe de Cabina nas diligências adequadas ao alojamento e alimentação convenientes dos passageiros e tripulantes. É directamente responsável, perante o Chefe de Cabina, pelo serviço executado.

- Mais se declara que pela especificidade da sua profissão se obriga a manusear e deslocar com frequência material pesado e volumoso próprio para o serviço prestado a bordo dos aviões, nomeadamente trolleys de documentação de bordo (60 Kg aproximadamente), trolleys de refeições e bebidas (80 Kg/140kg) e abertura e fecho das portas de serviço dos aviões o que implica esforço físico.

- Exercícios de função, em terra:

- Execução de exercícios em "Mock-ups" e/ou em aviões que possibilitem o treino adequado para poderem responder com eficácia à resolução de situações de emergência, incluindo a condução de evacuação de passageiros em aviões sinistrados;

- Constante permanência de pé, implicando cansaço dos membros inferiores;

- Posturas forçadas de trabalho e levantamento de objectos de peso elevado (na preparação dos serviços de refeições);

- Quebras do ritmo de trabalho provocadas pelas paragens em escalas intermédias;

- Diferenças de fusos horários e diferenças de temperatura entre as várias escalas (Longo Curso);
- Número elevado de aterragens efectuadas durante um mesmo período de trabalho (Médio Curso);
- Horário irregular de trabalho, podendo ocasionar desgaste físico crescente.

12/2/2004
DIRETORIA - GERAL DE OPERAÇÕES DE VÔO
DIRECTOR - GERAL
SEN. ANTONIO FÉLIX MENDONÇA

2400785

Para os devidos efeitos, serve a presente informação, dar a conhecer de uma forma abreviada o trabalho do PNC na área do salvamento.

A este compete, quando em serviço de voo, zelar pela segurança dos ocupantes do avião, estando preparado para resolver situações de emergência que possam ocorrer.

O estar preparado passa por ser capaz de reconhecer rapidamente as situações anormais e actuar em conformidade. Estas podem exigir mais ou menos esforço físico mas o tripulante terá que estar apto para:

- 1 - Evacuação de passageiros onde são operadas as saídas de emergência. Estas requerem, para serem abertas, esforços superiores a 20kg (portas) ou 15kg (janelas de emergência).

- 2 - Coordenar a evacuação de passageiros utilizando os respectivos equipamentos auxiliares de evacuação, quer em situações de operatividade, quer em inoperatividades, isto é, ajudando os passageiros a sair do avião lançando-os nas mangas

_bloquear as saídas em caso de não utilização por causas exteriores (fogo por ex.)

_descer por mangas como cordas caso o seu sistema de enchimento falhe

_forçar a abertura de saídas causadas por deformações estruturais da célula do avião

3 - Equipar-se rapidamente com o equipamento combate a fogo - uso dos extintores com oxigénio portátil de protecção (máscaras).

4 - Reorientar e ajudar os passageiros retirando-os de zonas de alto risco para zonas mais seguras.

Ex: retirar passageiro desmaiado de um lavabo como este cheio de fumo

5 - Utilizar todo o equipamento para sobrevivência na água - coletes, mangas/barco e sacos de sobrevivência.

6 - Executar todas as medidas de antecipação para todos os voos, sendo as mais importantes, desobstruir a cabine ajudando a arrumar toda a bagagem de passageiros nas bagageiras.

endireitar as costas das cadeiras e apertar cintos, arrumar e bloquear contentores na parte superior da estrutura das galleys (copas).

7 - Em situações de turbulência actuar em conformidade desobstruindo e arrumando a cabine rapidamente movimentando carros de refeições, recolhendo bandejas e tudo aquilo que possa ser projectado por forças de impacto, tentando assim, não atingir os ocupantes do avião.

Para além do serviço de voo o tripulante quando em refrescamentos de salvamento (exigidos anualmente por regulamentação internacional) é treinado na demonstração, localização e uso do equipamento de emergência.

- mangas pneumáticas e não pneumáticas, estas exigindo forças de braço do tripulante para suportar o peso dos passageiros quando por elas escomparam

- mangas/barco, coletes e sacos de sobrevivência (20kg) em treino na água

- extintores (1,8kg)

- machados (1,10kg)

- caixas de 1º socorros (5kg)

- garrafas de oxigênio (4,16kg)

- rádio-socorro (1,6kg)

- megafones (1,47kg)

e também o treino na evacuação de aviões - simulador onde são
postas à prova as suas capacidades físicas.



Por uma política de saúde para os Tripulantes de Cabine

1. Algumas considerações

Face à conjuntura mundial da aviação civil, a comunidade aeronáutica focaliza cada vez mais a sua atenção para o conceito de *Cabin Health*. Como o nome indica, sob o termo *Saúde na Cabine* pretende-se colocar à mesma mesa indústria, médicos, investigadores e transportadoras aéreas, e discutir assuntos ligados à medicina aeronáutica, sendo a análise focalizada no passageiro como forma de lhe proporcionar mais segurança e bem-estar enquanto permanece a bordo.

Desde 1969 que este tipo de preocupações são equacionadas, mas apenas centralizadas na prevenção de doenças, tais como a cólera e a febre-amarela. Com a democratização do transporte aéreo assistiu-se a uma crescente circulação de pessoas e aviões por todo o mundo e sentiu-se a necessidade de dinamizar a discussão para permitir a rápida actualização dos assuntos tratados consoante as necessidades e os novos problemas identificados.

Já as recentes conferências da IATA, assim como a regulamentação da ICAO, apontam a tendência desta indústria para um exigente de qualidade, e uma preocupação por estudar novas formas de melhorar o conforto nos aviões porque o passageiro exige, essencialmente, cada vez mais segurança e higiene a bordo. As recentes cartas de compromisso com o passageiro aprovadas por algumas companhias aéreas são uma das respostas às exigências de quem viaja cada vez mais e exige que os seus direitos sejam reconhecidos.



Os grandes temas hoje discutidos prendem-se com:

- Qualidade do ar na Cabine;
- Risco de doenças cardiovasculares;
- Ergonomia da Cabine;
- Desinfecção/Desinsectização dos aviões;
- Doenças infecto-contagiosas (Tuberculose, SARS, etc.);
- Socorrismo a bordo dos aviões (Desfibrilhadores, Medlink, etc.).

Em todos estes assuntos são focalizados nos passageiros e esquece-se um elo fundamental em todo este processo que são os Tripulantes de Cabine. Se o transporte aéreo evoluiu e levou a um reequacionamento de algumas questões relacionadas com os passageiros, também para os Tripulantes é vital este reequacionamento. E, se se pretender fazer uma analogia entre os passageiros e os Tripulantes poder-se-ia dizer que o Tripulante é um passageiro frequente elevado à enésima potência, que se expõe permanente a condições não ideais de trabalho, pois o metabolismo dos Tripulantes tem de ajustar e reajustar constantemente cada vez que o avião levanta a aterra e durante todo o período de trabalho, nunca havendo uma aclimatização como acontece, por exemplo, com as pessoas que vivem em locais de elevada altitude.

Tomando em conta estes factos e o alto nível de actividade física dos tripulantes de cabine durante o voo, é óbvio que o interesse manifestado em relação ao passageiro terá de ser estendido aos profissionais da aviação civil.

A Lei-Quadro de Segurança, Higiene e Saúde do Trabalho (Decreto-Lei nº 61/81 de 14 de Novembro), prevê no seu artigo 4º, no ponto 1 que "todos os trabalhadores têm direito à prestação de trabalho em condições de segurança, higiene e de protecção da saúde" e no ponto 2 que "deve assegurar-se que o desenvolvimento económico não também promover a humanização do trabalho em condições de segurança, higiene e saúde." O novo Código do Trabalho, no artigo 120º, sobre os deveres do empregador, faz, na alínea g) "Prevenir riscos e doenças profissionais, tendo em conta a protecção da segurança e saúde do trabalhador [...].", e na alínea h) "Adoptar, no que se refere à



higiene, segurança e saúde no trabalho, as medidas que decorram, para a empresa, estabelecimento ou actividade, da aplicação das prescrições legais e convencionais vigentes". Quanto aos deveres do trabalhador, no artigo 121º, o Código refere na alínea h) "Cooperar, na empresa, estabelecimento ou serviço, para a melhoria do sistema de segurança, higiene e saúde no trabalho, nomeadamente por intermédio dos representantes dos trabalhadores eleitos para esse fim." É este diálogo que estamos a tentar começar. Mas para que todos estes pressupostos sejam realizáveis é necessário estudar-se a fundo todas as componentes da profissão de Tripulante de Cabine, essencialmente nos seus aspectos ligados à saúde e riscos profissionais. É por isso vital promover estudos idóneos e fiáveis sobre a relação saúde/trabalho.

Os fenómenos associados ao processo de saúde/trabalho devem sofrer uma análise a partir do processo e organização do trabalho. Todavia, a grande maioria dos estudos envolvendo a saúde dos Tripulantes de Cabine pauta-se por considerações isoladas sobre as condições ambientais presentes no interior do avião.

Após consulta de diversos estudos e especialistas, o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil pretende com este documento de trabalho despertar nas entidades reguladoras e nas transportadoras cujos associados representa uma maior consideração, eficácia e controlo nas questões relacionadas com a saúde dos Tripulantes.

Mais do que passar a escrito o óbvio quer-se constituir um documento de trabalho que permita uma discussão clarificadora destes temas entre as partes interessadas

2. A saúde na profissão de Tripulante de Cabine

A bordo de todos os voos, todos os dias, é a Tripulação de Cabine que está encarregue da *safety* e *security*, assim como do bem-estar de todos os passageiros presentes. Com o bloqueamento das portas do *cockpit* esta questão ficou ainda mais presente porque,



desde o princípio até ao fim do voo, são os Tripulantes de Cabine que zelam por toda cabine, nalguns casos com quase trezentos passageiros embarcados.

As condições ambientais de trabalho podem ser compreendidas como todas e quaisquer factores biológicos, físicos ou químicos, que possam intervir no ambiente de trabalho: a temperatura, pressão, micro e macro vibrações, humidade, gases tóxicos, microorganismos, ruído, e ainda as características ergonómicas do posto de trabalho são alguns exemplos.

Os Tripulantes de Cabine submetem-se a toda uma série de condições de trabalho inadequadas. Estas condições, isoladamente, contribuem para a deterioração da sua saúde e qualidade de vida. Todavia, é na relação entre estas condições e, sobretudo, entre essas e a organização do trabalho que se poderá investigar a problemática da saúde e fomentar as reais necessidades de intervenção na área de Medicina do Trabalho.

As micro vibrações são factores físicos provenientes do deslocamento do avião, do seu atrito com o ar, das turbulências e do funcionamento dos motores. Podem favorecer o aparecimento de tonturas, mal-estar e vômitos ou, até provocar alterações visuais, nos sistemas neuromusculares ou nos sistemas vasculares. Problemas na coluna vertebral têm sido sugeridos como influenciados pelas micro vibrações.

O ruído, como um som desagradável ou indesejável, pode ser prejudicial tanto à audição, quanto a uma série de outros fenómenos, tais como taquicardia, elevação da pressão arterial, alterações na função do fígado, fadiga entre outros.

A baixa pressão atmosférica, e a consequente diminuição de pressão parcial de oxigénio, no interior do avião, prejudica a oxigenação sanguínea, tornando mais difícil as actividades desenvolvidas a bordo. A humidade relativa do ar, também alterada, mantém-se em níveis muito baixos.



O trabalho nocturno e o início do voo de madrugada têm sido apontados como os factores mais negativos dos Tripulantes de Cabine contribuindo para aumentar o quadro de fadiga geral.

Outros factores tais como a exposição a radiações cósmicas, variações bruscas de temperatura e humidade, transposição de fusos horários, posições desfavoráveis no repouso, manipulação de agentes biológicos, também concorrem para aumentar os riscos para saúde. É o caso, por exemplo, das exposições a radiações e campos electromagnéticos e sua possível relação com cancro. Os estudos sobre a incidência de cancro entre os Tripulantes de Cabine têm demonstrado pontos de incerteza sobre a questão.

Segundo a ICAO o estabelecimento da quantidade de horas de voo e a sua relação com o repouso deve ter como finalidade a redução da fadiga, considerando-se, neste sentido, tanto a fadiga "transitória" do período normal de trabalho, como a fadiga "cumulativa" causada pelo descanso insuficiente.

A tudo isto não podemos deixar de acrescentar que uma parte significativa dos destinos de longo-curso, operados por transportadoras aéreas, situa-se em zonas de risco endémico.

O processo e a organização do trabalho, na aviação, estão cada vez mais automatizados e informatizados. Se, teoricamente, este modo operativo pode favorecer uma melhor utilização e uma subsequente diminuição na carga de trabalho, não é isso que se tem estado a verificar na prática. Aumenta a produtividade, aumenta a carga de trabalho e diminui o tempo de descanso. O impacto do processo e da organização do trabalho sobre o organismo, manifesta-se com o aparecimento de doenças típicas.

Um ponto importante é o facto de que as condições e os efeitos não são iguais para todos e, nessa desigualdade, a organização do trabalho tem de ser flexível e criar margens, no sentido de uma humanização.



Pode destacar-se, como exemplo, a particularidade das tensões sofridas nas relações, nem sempre amistosas, dos passageiros com os Tripulantes de Cabine (comportamentos disruptivos), ou ainda por exemplo, a desregulação na menstruação ou o assédio sexual, no caso das mulheres tripulantes.

Na constatação de fenómenos que se repercutem na saúde, os Tripulantes de Cabine experimentam a vivência de "estar sempre numa condição de estranho", seja quando estão em casa, ou quando estão a trabalhar. Esta situação, bastante peculiar, é de absoluto desconforto e muito contribui para o *stress* dos trabalhadores.

As repercussões sobre o organismo manifestam-se de diversas formas. Não só com as doenças objectivamente definidas, mas também sob formas por vezes consideradas menores, porém, não menos importantes. Os lapsos de memória constante, a sistematização de tarefas fora do trabalho, a dificuldade de convívio social, a fadiga, medo, ansiedade, abusos de substâncias (medicamentos, drogas, álcool, tabaco).

Por fim, cabe ressaltar que é o processo e a organização do trabalho, que exercem sobre o trabalhador uma acção específica cujo impacto se dá sobre o organismo. Parece, assim, que ao ignorar os esforços do trabalhador, os seus anseios, a sua história individual, emerge o sofrimento no trabalho. A possibilidade deste sofrimento ser necessário à exploração é real, porque, contra este sofrimento, emergem "sistemas defensivos", de tal modo que, sem reconhecê-los, os trabalhadores aliviam o sofrimento. Em determinadas empresas, por exemplo, não lembra a possibilidade de ocorrência de acidentes de trabalho como finalidade principal de estudos de segurança e prevenção, mas sim de que, verdadeiramente previnir.

Um estudo, de Janeiro de 2001, do *Institute for Environment and Health*, aponta um conjunto de consequências derivadas do trabalho dos Tripulantes de Cabine que terão de ser aprofundadas, nomeadamente, nas seguintes áreas:



- Implicações derivadas do trabalho num ambiente pressurizado artificialmente:
 - Baixa Humidade;
 - Fadiga transitória/cumulativa;
 - Barotraumatismos;
 - Hipoxia.
- Implicações derivadas da qualidade do ar na cabine/ventilação/climatização:
 - Ventilação inadequada (redução do rate da ventilação desde 1970);
 - Perturbações do conforto relacionadas com temperaturas inadequadas na cabine (muito frio ou muito quente);
 - Hipoxia;
 - Doenças que se propagam através do ar (ex. tuberculose, gripe, viroses, a vulgar constipação, etc.);
 - Fadiga Crónica;
 - Inalação de poluentes/contaminantes/Ozono.
- Ruído:
 - Constante contacto com níveis de ruído, por vezes, superiores aos permitidos por lei:
 - Fadiga auditiva;
 - Perda de audição.
- Radiações Cósmicas:
 - Tempo de exposição:
 - Consequências possíveis dessa exposição;
 - Longo-curso e tipo de voo
- Infeções:
 - Manipulação de objectos e pessoas, em situações de risco, sem o recurso a luvas.
- Jet Lag e organização do trabalho:
 - Tempo necessário para o corpo se adaptar:
 - Necessidade de uma distribuição equitativa das cargas de trabalho;
 - Tempo necessário para o corpo restabelecer os seus ritmos.
 - *Exatidão, clivagem da mente, fadiga, alteração do apetite, alterações emocionais, irritabilidade;*
 - Perturbação dos períodos críticos do ritmo circadiano:
 - Ansiedade.
- Desgaste psíquico:
 - Fobia Social;
 - Necessidade de elevada concentração em momentos críticos;



- Stress por ser uma profissão da linha da frente;
 - Gestão do conflito;
 - Necessidade de atender a muitas situações diferentes numa mesma cabine;
- Depressão.

Esta profissão pelo ambiente artificial em que é praticada leva a um desgaste rápido acentuado, que se reflecte, no curto-prazo, por uma diminuição das capacidades físicas e psíquicas. Mais do que a Profissão em si são as condições e o ambiente de trabalho que a tornam de desgaste rápido.

3. Fontes

Pretendemos nesta parte do documento sistematizar algumas das fontes de referência sobre estas matérias:

Estudos generalistas

Aerospace Medical Association. (Maio de 2003). Medical Guidelines for airline travel. 2ª Ed.

Institute for Environment and Health. (Janeiro de 2001). A consultation on the possible effects on health, comfort and safety of aircraft cabin environments. p. 49.

Santos Pinto, Manuel Serafim F. (2001). Tripulantes de Cabina. Lisboa: Instituto Mediterrâneo da Universidade Nova de Lisboa.

Sousa, A. Varejão Castelo-Branco, Cabral Sá, A. et al. (1982). Étude du comportement psychosociologique du personnel de cabine d'une compagnie d'aviation civile, au cours des trois dernières décennies. Working paper apresentado no XXIV Congresso Internacional de Medicina Aeronáutica e Espacial.

Bases de referência sobre Orogénio e operação de Cabine.

Olson, R.K., Penridge, M.R. (2000). Assessing the risk of hypoxia in flight: the need for more rational guidelines. European Respiratory Journal, nº 15, pp.128-130.

Cottrell, J., Lebovitz, B., Fenneil, R., Kohn, G. (Fevereiro, 1995). Inflight arterial saturation continuous monitoring by pulse oximetry. Aviation, Space and Environmental Medicine, pp. 126-130.



Dillard, T., Krishnan, M., Rajagopal, et al. (1998). Lung function during moderate hypobaric hypoxia in normal subjects and patients with chronic obstructive pulmonary disease. Aviation, Space, and Environmental Medicine, Vol. 69, Nº10.

Flynn, C., Thompson T. (1990). Effects of acute increases in altitude on mental status. Psychosomatics, Vol. 31, Nº 2.

Fateman, M., Kim, D., Poulin, M. e Robbins, P. (2001). Very mild hypoxia for 8h can induce ventilatory acclimatization in humans. European Journal of Physiology, nº 441, pp.840-843.

Gong, H., Mark, J.A. e Cowan, M. N. (3 de Setembro de 1993). Preflight screenings of patients, analysis of health and flight characteristics. Chest 104, pp. 788-794.

Hale, H.B., Goldzieher, J.W., Storm, W.F., (Agosto, 1973). Physiological cost in 36-hours and 48-hour simulated flights. Aerospace Medicine, pp. 871-881.

Hartzell, W. G., Newberry, P. D. (1972). Effect of fasting on tolerance to moderate hypoxia. Aerospace Medicine, Vol. 43, Nº 8, pp. 821-826.

Rose, D. M., Fleck, B., Thews O. e Kamin, W.E. (2000). Blood gas-analyses in patients with cystic fibrosis to estimate hypoxemia during exposure to high altitudes in hypobaric chamber. European Journal of Medical Research, nº5, pp. 9-12.

Simons, M. (Abril, 1990). Environmental factors influencing flight crew performance. ICAO Human Factors Seminar.

Stoller, J.K. (2000). Oxygen and air travel Respiratory Care, nº 45, pp. 2214-221.

Westerman T, Fine M, Gilbert L. (1990). Aerotitis: cause, prevention and treatment. JAOA, Vol. 90, Nº 10.

Estudos de referência sobre temperatura

Boettcher, B. (1991). Hot air in flight. Medical Journal of Australia, nº1824, pp.154-3.

Haghighat, F., Allard, F. e Megri, A. C. (1999). Thermal comfort and indoor air quality in forty-three flights. EPIC (17) 2, pp. 439-444.

Haghighat, F., Allard, F. e Megri, A. C. (1999). Measurement of thermal comfort and indoor air quality aboard 43 flights on commercial airlines. Indoor Built Environ, nº8, pp. 58-66.

Lindgren, T., Norbäck, D., Andersson, K. e Dammstrom, B.G. (2000). Cabin environment and perception of cabin air quality among commercial aircrew. Aviation Space and Environmental Medicine, Vol. 71, nº 8, pp. 774-782.



Nagda, N., Fortmann, R., Koontz, M. e Konheim, A. (1990). Investigation of cabin air quality aboard commercial airlines. BIBINF Canada, Indoor Air '90, (2), pp. 243-250.

O'Donnell, A., Donnini, G. et al. (1991). Air quality, ventilation, Temperature and humidity in aircraft. BIBINF USA, ASHRAE Journal (4), pp. 42-45.

Estudos de Referência sobre transmissão de infecções

Gillen, P.B. (1999). Ebola and the filo viruses: reducing the threat by improving world medical care and education of aircrew members. Air Medical Journal, pp.156-9.

Ormerod, P. (2000). Tuberculosis and travel. Hospital Medicine, Vol. 61, Nº 3.

Parinet AJ (1999). Tuberculosis on the flight deck. Aviation Space and Environmental Medicine, Vol 70, No 8.

Wang, P.D. (2000). Two-step tuberculin testing of passengers and crew on a commercial airplane. American Journal of infection Control, Vol. 28(3), pp. 233-239.

Estudos de referência sobre poluentes no ar da Cabine

Dechow, M. Sohn, H. Steinhauses, J. (1997). Concentrations of selected contaminants in cabin air of airbus aircrafts. Chemosphere (35), No.1/2, pp. 21-31.

Hocking, M. B. (1998). Indoor Air Quality: Recommendations Relevant to Aircraft Passenger Cabins. American Industrial Hygiene Association Journal, 59; Nº 7, pp. 445-454.

Hocking, M. B. (2000). Passenger aircraft cabin air quality trends, effects, and control strategies. Environmental Science & Pollution Research International, Vol. 7, pp. 173.

House of Lords Select Committee on Science and Technology (2000). Fifth Report.

Kelso, A. G., Charlesworth, J. M. e Mcvea, G. G. (1988). Contamination and environmental control systems in Hercules aircraft. Materials Research Ltd (Melbourne, Australia).

Lee, S.C., Poon, C.S., Li, X.D., Luk, F. (1999). Indoor air quality investigation in commercial aircraft. Indoor Air nº 9, pp.180-7.

Parecer de Medicina Aeronáutica sobre a saúde dos Tripulantes de Cabine da Aviação Civil

A actividade profissional dos Tripulantes de Cabine da Aviação Civil é condicionada por diversas e simultâneas formas de stress que, no seu conjunto, deve ser considerada como trabalho em *situação extrema*.

Este tipo de situações desencadeiam um processo de usura grave e progressivo nos trabalhadores determinando o desenvolvimento de patologias diversas de acordo com o tipo de agressão ambiental.

De todos os factores de stress presentes numa cabina durante o voo, o ruído de baixa frequência e as vibrações são os principais agentes de doença. Dai a necessidade absoluta de se observarem períodos de recuperação tanto mais longos quanto maior a duração do voo. Esta necessidade choca com interesses de natureza económica difícil ou impossível de ultrapassar e determina o estabelecimento definitivo das lesões. Estes factos estão documentados cientificamente. Aliás, em Agosto de 1978, no relatório - *Noise: a health problem*, publicado pelo *Office of Noise Abatement and Control* da *United States Environmental Protection Agency* estas e muitas outras considerações são emitidas e sublinham com particular relevo a necessidade de períodos frequentes de recuperação. Este relatório, tem sido sistematicamente ignorado com graves consequências para todos os indivíduos expostos ocupacional ou ambientalmente a ruído de baixa frequência.

Na cabina de voo dos modernos aviões comerciais, nomeadamente Airbus, Boeing e Embraer, os níveis de ruído de baixa frequência, com particular ênfase nos infrassons (<20 Hz) ultrapassam os limites legais dos níveis de ruído podendo ser considerados sem qualquer dúvida, como agentes de doença.

A patologia provocada pelo ruído de baixa frequência (RBF), Doença VibroAcústica (VAD) é extremamente grave e incapacitante determinando a incapacidade para o voo a partir de uma exposição que, em indivíduos mais susceptíveis, pode ser inferior a 15 anos de actividade.

O mecanismo de doença provocada pelo RBF é de natureza muito particular e o seu diagnóstico e a respectiva evolução clínica escapam por completo aos exames efectuados nas revisões periódicas a que se submetem os Tripulantes de Cabine. Tendo em conta que o aparecimento das situações de incapacidade se vai manifestando individualmente ao longo do tempo, dos indivíduos mais susceptíveis para os menos susceptíveis, o processo de selecção dilui-se no tempo. Nos grupos etários acima dos 50

anos os "sobreviventes" são apresentados como indivíduos saudáveis e como a única população a ter em conta. E não são de facto saudáveis: em todos podem observar-se entre outros, o aumento das matrizes extra-celulares (Ecocardiograma), a deterioração da actividade cognitiva (P300), lesões específicas (Pink lesions) nas vias aéreas e lesões ósseas nas grandes articulações. No entanto, a incapacidade mais frequente e mais incapacitante, mesmo nos mais jovens, são as alterações do equilíbrio que nada têm a ver com as alterações no equilíbrio dos Pilotos: são muito mais graves.

Não se pode ignorar que a partir do estadio II da VAD está documentada a frequência inusitada de incidentes/acidentes que na aviação comercial devem ser de todo prevenidos. Este facto deve ser tido em conta pelas implicações técnicas e económicas inevitavelmente associadas.

Mesmos os indivíduos aparentemente saudáveis e com mais de cinquenta anos - os "sobreviventes" ignoram que a sua esperança de vida está reduzida e que a qualidade de vida na reforma de igual modo está totalmente comprometida.

Do exposto ressalta: (i) é fundamental considerar o ruído de baixa frequência como agente de doença profissional e ambiental; (ii) é necessário elaborar uma nova Lei do ruído contemplando a análise de frequências incluindo os infrasons; (iii) é preciso definir o Risco do desenvolvimento da VAD dos Tripulantes de Cabine; (iv) por último é necessário definir um ritmo acelerado para as promoções na carreira e definir a idade limite a partir da qual qualquer Tripulante de Cabine com sinais clínicos documentados do estadio III da VAD possa optar por uma reforma antecipada prevenindo situações dramáticas de grande incapacidade.

Tendo em conta a população já estudada considera-se razoável que a partir dos 50 anos os Tripulantes de Cabine da Aviação Civil possam submeter-se a exames para comprovar o estadio III da VAD e solicitar a antecipação da reforma.

Lisboa, 24 de Maio de 2005



António Carlos de Almeida Castro Branco, M.D.
Especialista em Medicina Aeronáutica
Presidente do Conselho Científico