



COMISSÃO PARLAMENTAR DE TRABALHO E SEGURANÇA SOCIAL

EXCELENTÍSSIMO SENHOR

PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

N/referência: GS/11a-CTSS; N.º Único: 193736

Data: 21FEV07

Assunto: Relatório Final Petição n.º 21/X/1ª, da iniciativa do Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC)

Senhor Presidente

Nos termos do n.º 6 do art.º 15º da Lei n.º 43/90, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março e pela Lei n.º 15/2003, de 4 de Junho, junto tenho a honra de remeter a Vossa Excelência o Relatório Final referente à Petição n.º 21/X/1ª, da iniciativa do Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC) que «Solicitam a classificação legal das profissões de Comissário e Assistente de Bordo como "especialmente desgastantes" e as respectivas consequências normativas e laborais», cujo parecer aprovado em reunião da Comissão de 21 de Fevereiro de 2007, é o seguinte:

- Deve a petição n.º 21/X/1ª, dado que é subscrita por 11.596 cidadãos, ser enviada ao Senhor Presidente da Assembleia da República, acompanhada do presente Relatório Final, para efeitos de agendamento e apreciação no Plenário da Assembleia da República, nos termos da alínea a) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 20º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, na redacção dada pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março e pela Lei n.º 15/2003, de 4 de Junho.
- Deve ser dado conhecimento ao peticionante, nos termos legais e regimentais aplicáveis, do conteúdo do presente Relatório.

Nestes termos, e de acordo com a alínea m) do n.º 1 do art.º 16º da Lei n.º 43/90, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março e pela Lei n.º 15/2003, de 4 de Junho, venho dar conhecimento a Vossa Excelência de que já informei o peticionante do presente relatório.

Com os melhores cumprimentos, *considero*

O PRESIDENTE DA COMISSÃO,

Vitor Ramalho
(Vitor Ramalho)



COMISSÃO DE TRABALHO E SEGURANÇA SOCIAL

PETIÇÃO Nº 21/X/1ª

Da iniciativa do: Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC)

Assunto: Solicitam a classificação legal das profissões de Comissário e Assistente de Bordo como “especialmente desgastantes” e as respectivas consequências normativas e laborais

RELATÓRIO FINAL

- 1- A presente petição¹, subscrita por 11.596 cidadãos, deu entrada na Assembleia da República no dia 1 de Junho de 2005, tendo sido admitida pela Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações em 11 de Junho de 2005 e distribuída ao Senhor Deputado Vasco Cunha (PSD) que, no Relatório Final enviado ao Senhor Presidente da Assembleia da República em 11 de Abril de 2006, propôs a sua remessa à Comissão de Trabalho e Segurança Social, tendo sido nomeado seu relator o ora signatário em 4 de Julho de 2006.
- 2- Os peticionantes pretendem que as profissões de Comissário de Bordo, Assistente de Bordo, Supervisor de Cabine e Chefe de Gabinete sejam classificadas como “especialmente desgastantes” com as respectivas consequências normativas e laborais, isto é, que a pensão de velhice seja atribuída aos 60 anos de idade, sem qualquer penalização, com opção de reforma aos 55 anos de idade.
- 3- Os peticionantes juntam ao texto da petição um parecer médico e 3 documentos a saber:
 - Classificação Nacional de Profissões do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (Agosto 2001);
 - Caracterização funcional da profissão de Comissário/Assistente de Bordo, da Direcção Geral de Operações de Voo da TAP;

¹ Publicada no [DAR II série B 32 X/1 2006-02-18 pág 3 - 5].



- Documento do Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil intitulado "Por uma Política de Saúde para os Tripulantes de Cabine".

- 4- 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 conforme estabelece o Decreto-Lei nº 139/2004, de 5 de Junho.
- 5- Entendem os peticionantes que a sua presença a bordo dos aviões é fundamental dependendo da sua condição física e psíquica a eficiência de actuação em casos de acidente/incidente ou para fazer face a situações de emergência/urgência.

Acresce, segundo eles, que a sua actividade é exercida em condições artificiais que levam a que estejam expostos a perigos físicos imediatos e a longo prazo; perigos psicossociais e biológicos imediatos e a longo prazo. Assim, à medida que a idade avança sentem que vão perdendo capacidades físicas e psíquicas, consideradas como essenciais para fazer face a hipotéticas situações de emergência.

Pensam que as profissões de Assistente de Bordo, Comissário de Bordo, Supervisor de Cabine e Chefe de Cabine se desenvolvem em condições laborais especialmente penosas e desgastantes, originando um elevado desgaste físico e psíquico, insusceptível de ser anulado, ou sequer atenuado, mesmo que novas tecnologias mais evoluídas sejam introduzidas.

Consideram, entre outros, factores determinantes do elevado desgaste físico-psicológico os seguintes:

- 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;
- as perturbações do ritmo circadiano;
- as alterações frequentes no ritmo cardíaco provocadas pelo elevado grau de concentração, com vista a responder com serenidade, frieza 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 altitudes do avião; e
- as cargas pesadas que têm de ser manipuladas nestas condições adversas.

Pensam que as condições referidas em que exercem a sua actividade laboral não são menos penosas nem menos desgastantes do que as desenvolvidas por outras profissões que foram já classificadas como profissões "especialmente desgastantes", nomeadamente as dos trabalhadores mineiros, trabalhadores da Marinha do Comércio, trabalhadores da pesca e controladores de tráfego aéreo.

- 6- Não existe um conceito nítido de profissão desgastante. De uma maneira geral, tal classificação é utilizada sempre em sentido amplo englobando todas as situações penosas e desgastantes para o trabalhador. Aliás, é difícil, pelo menos em abstracto, traçar uma fronteira entre o penoso e o desgastante. Segundo alguns autores, a penosidade reporta-se à pressão física e mental sofrida pelo trabalhador pelo facto da sua actividade ser perigosa, intensa, muito prolongada, fatigante, exposta ao ruído, ao frio e ao calor, enquanto que o desgaste se coloca mais numa óptica psicológica e social: a do trabalho repetitivo, sem interesse, monótono ou medíocre.

O facto de estes dois aspectos se poderem relacionar e serem considerados simultaneamente para cobrir uma má situação de trabalho e a relação entre o homem e esta situação é que fazem surgir posições tão divergentes relativamente às profissões abrangidas.

O tratamento das profissões desgastantes, na exclusiva perspectiva da reparação, através, nomeadamente, da antecipação da idade da reforma, é incorrecto e prejudicial para o trabalhador, para a Segurança Social e para a colectividade. Para o trabalhador, porque o período de vida que se inicia para o reformado traz a maior parte das vezes problemas de ordem psicológica, familiar, social e económica que motivam, frequentemente, a aceleração do envelhecimento; para a Segurança Social, porque implica o aumento de encargos para os quais não houve as correspondentes contribuições, a elevação do número de pensionistas, o que tornará mais difícil a adopção de políticas correctas de actualização das pensões. Isto significa



que as políticas de Segurança Social não devem ser meras políticas de reparação dos riscos sociais mas de protecção - entendendo-se esta por prevenção e reparação - dos indivíduos contra esses riscos sociais.

Se tivermos em conta os indicadores de penosidade e desgaste, conhecidos como inerentes a algumas profissões, temos de imediato a noção que eles são altamente influenciados e minimizados por uma política de melhoria das condições de ambiente, modernização técnica, regime de trabalho e elevação do grau de formação dos trabalhadores. Com efeito, uma boa política de prevenção e bem-estar tenderá a eliminar ou, pelo menos, a atenuar consideravelmente as condições de penosidade e, conseqüentemente, a reduzir o conceito e o âmbito da protecção da profissão desgastante.

A propósito, lembra-se que, por exemplo, a Inglaterra, a Suécia e a Grécia não reconhecem regime especial de profissão desgastante, não obstante os dois primeiros terem actividades mineiras e de marinha mercante bastante desenvolvidas e estas serem genericamente consideradas merecedoras do referido estatuto. A causa resulta não só de um bom regime geral de Segurança Social mas fundamentalmente de uma política activa de prevenção.

No tocante à reparação, especialmente à antecipação da idade da reforma, ela deve abranger apenas aquelas profissões que, pela sua própria natureza, provoquem um envelhecimento prematuro ou um estado de incapacidade.

7- Em 12 de Outubro de 2004, no decurso da 3.^a sessão legislativa da IX Legislatura, o SNPVAC, representado por Rosário Leite e Henrique Martins, foi recebido em audiência pelo Senhor Deputado Artur Penedos (PS), Presidente da então Subcomissão de Trabalho e Segurança Social, e pela Senhora Deputada Maria do Carmo Romão (PS) para expor as suas preocupações relativamente às condições de exercício da actividade dos tripulantes de cabine a bordo de aviões de transporte de passageiros. Na sequência dessa audiência, foram pedidos 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 Sindicato com



vista a informar a Comissão a respeito das iniciativas adoptadas pelo Governo naquela matéria.

- 8- Os referidos pedidos de esclarecimentos foram posteriormente, já durante a X Legislatura, reiterados ao **Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social** e ao **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**.
- 9- Em 30 de Maio de 2005, o Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações remeteu a seguinte resposta: *"(...) A petição apresentada pelo SNPVAC, relativa ao reconhecimento da profissão de tripulantes de cabine a bordo de aeronaves de transporte de passageiros como uma profissão desgastante e indutora de envelhecimento precoce, consubstancia uma preocupação que tem vindo a ser colocada por outros grupos profissionais ligados ao sector da aviação civil, que este Ministério tem vindo a receber, no intuito de aprofundar os motivos subjacentes aos vários pedidos de redução de idade de reforma, pelo que será extemporâneo determinar, desde já, qualquer orientação de actuação futura (...)."*
- 10- Por sua vez, a informação solicitada ao Gabinete do Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social foi prestada em 29 de Julho de 2005 nos seguintes termos: *"(...) V – Conclusão: 1. Analisados os argumentos invocados pelo SNPVAC, face ao quadro jurídico nacional e comunitário aplicável, não existem condicionalismos 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 n.º 2 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 329/93, de 25 de Setembro, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 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 do Pessoal de Voo da Aviação Civil, nos termos em que são formuladas".*

Por último, refira-se que, dando cumprimento ao disposto no n.º 2 do Artigo 17.º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, na redacção dada pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março e pela Lei n.º 15/2003, de 4 de Junho, procedeu-se no passado dia 6 de Fevereiro de 2007 à audição obrigatória do SNPVAC, representado por Cristina Vigon (Presidente), Inês Drumond (Vice-Presidente),



Carlos Castelo (Tesoureiro) e pelo Dr. Nuno Castelo Branco (Especialista há 27 anos em Medicina Aeronáutica), que reiteraram a argumentação constante do texto da Petição e juntaram nova documentação, designadamente publicações científicas da especialidade.

Assim:

Face a tudo o que antecede; tendo em consideração que a pretensão dos peticionantes implica a adopção de uma medida legislativa;

Tendo em consideração que a adopção de uma tal medida legislativa se inscreve no âmbito das competências dos Grupos Parlamentares;

Tendo em consideração que se encontram esgotados os mecanismos de intervenção da Comissão de Trabalho e Segurança Social;


A Comissão de Trabalho e Segurança Social é do seguinte:

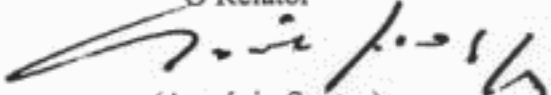
PARECER

Deve a petição nº 21/X/1ª, dado que é subscrita por 11.596 cidadãos, ser enviada ao Senhor Presidente da Assembleia da República, acompanhada do presente Relatório Final, para efeitos de agendamento e apreciação no Plenário da Assembleia da República, nos termos da alínea a) do nº 1 e do nº 2 do artigo 20º da Lei nº 43/90, de 10 de Agosto, na redacção dada pela Lei nº 6/93, de 1 de Março e pela Lei nº 15/2003, de 4 de Junho.

Deve ser dado conhecimento ao peticionante, nos termos legais e regimentais aplicáveis, do conteúdo do presente Relatório.

Assembleia da República, 7 de Fevereiro de 2007.

O Presidente da Comissão

(Vítor Ramalho)

O Relator

(Arménio Santos)