



**Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil
Portuguese Cabin Crew Union**

Av. Almirante Gago Coutinho, 90 1700-031 LISBOA
Telef.: (351) 21 843 69 50 - Fax (351) 21 843 69 69
E-mail: mail@snpvac.net Site: www.snpvac.net

SNPVAC

Membro / Member:

- UGT - União Geral de Trabalhadores
- ITF - International Transport Workers' Federation
- ETF - European Transport Workers' Federation
- FSF - Flight Safety Foundation

OFÍCIO N.º 459/05
DATA 05.05.30
REF.º

ASSUNTO:

Excelência,

O Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil, pessoa colectiva nº 501129979, com sede na Praça Pasteur, 11 - R/C Dtº em Lisboa e escritório na Av. Almirante Gago Coutinho, 90 - 1700-031 LISBOA, vem nos termos e ao abrigo do artº 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 exercer o seu direito de petição pelos fundamentos do documento em anexo.

Mais requer que nos termos do artº 20º do supracitado diploma que a pretensão deduzida na presente posição seja apreciada em plenário uma vez que foi subscrita por mais de quatro mil cidadãos.

Com os nossos melhores cumprimentos.

Assembleia da República Gabinete do Presidente
N.º de Entrada 111861
Classificação 18.02.1.1.1
Data 30/04/05

D/iv.

A
Sua Excelência
O Presidente da Assembleia da República
Dr. Jaime José Matos da Gama
Palácio de S. Bento
LISBOA

PETIÇÃO N.º 21 / X / 1ª

À 9.ª Cruzada
1.6.05

À PAC 11.9.º
Cruzada

05.06.05

A DIRECÇÃO
Prisilia Vitor
[Handwritten signatures]

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 referidos pelas Profissões de “Assistente de Bordo” e “Comissário de Bordo”, hoje mais correctamente 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, à 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 categóricos para o cabal exercício da profissão destes 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 novas tecnologias mais evoluídas sejam introduzidas.

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, 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 atitudes do avião; e
- as cargas pesadas que têm de ser manipuladas nestas 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, física 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, 2.ª Série, de 2 de Janeiro de 1976, reconhece aos trabalhadores inscritos, marítimos da marinha do comércio de longo curso, beneficiários 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 climatéricas bruscas, as mudanças rápidas e frequentes dos fusos horários e as alterações frequentes do ritmo cardíaco pelo elevado grau de concentração, com vista a responder com serenidade, frieza e eficácia a situações de emergência. (...)*”

Termos em que,


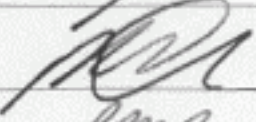
Requerem a V. Ex.^a que, de acordo com os poderes conferidos por Lei seja determinada execução normativa no sentido de:

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.

E.D.

Nome	Morada	Assinatura
<i>Cristina Maria Viegas do Rego S. Cardoso</i>		
<i>Manuel Prudêncio Mendes</i>		
JOSE MANUEL PRUDÊNCIO MENDES		