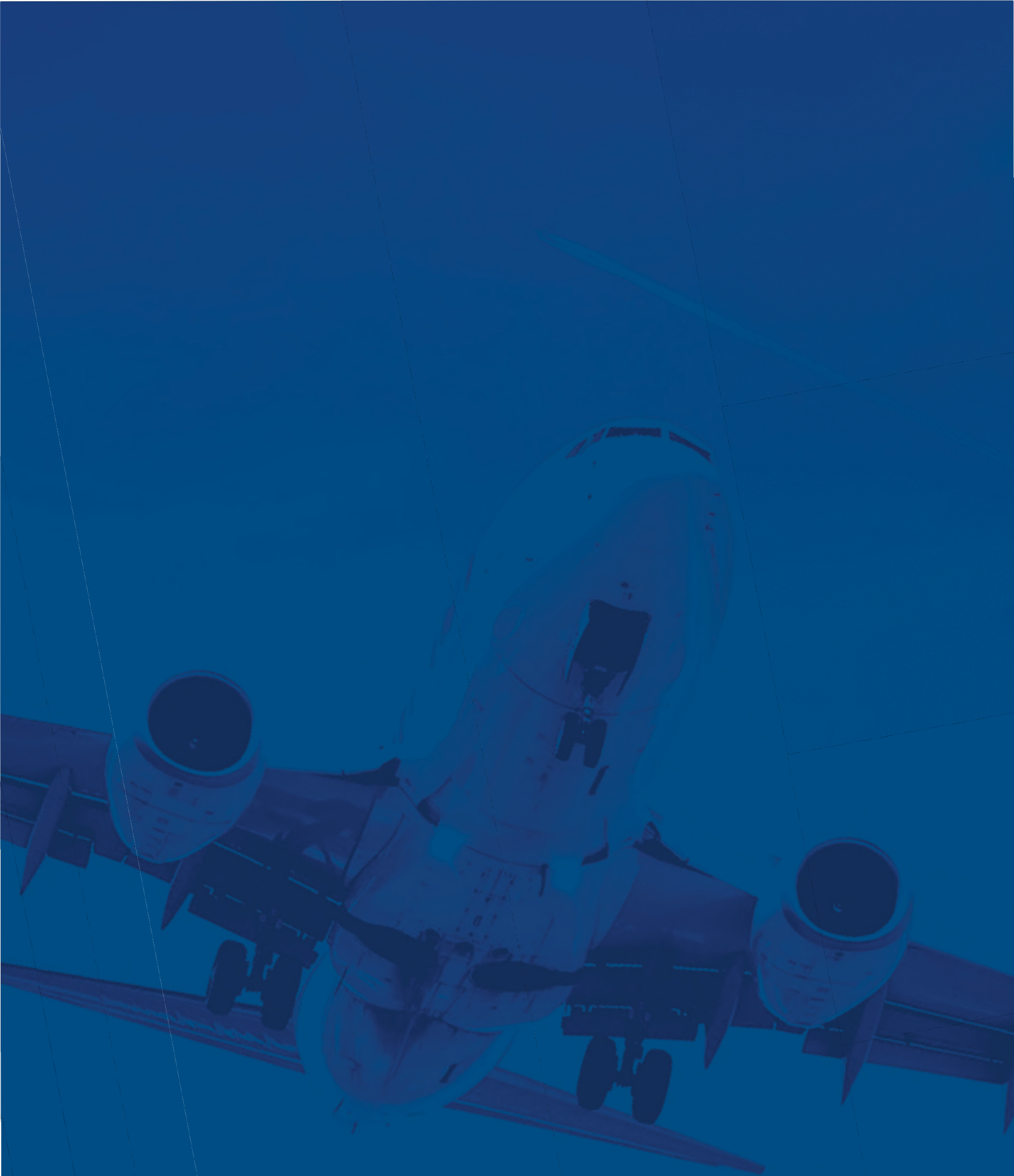




JUNTOS PELA **APOSENTADORIA ESPECIAL** DOS AERONAUTAS

Petição pública do SNA, **com mais de 10 mil assinaturas**, solicita o direito à **aposentadoria especial** dos tripulantes pela via administrativa do INSS



Juntos pela aposentadoria especial dos aeronautas

Índice

Justificativa.....	4
O Brasil economizará muito ao conceder aos Aeronautas a aposentadoria especial.....	7
Regular o direito a aposentadoria especial dos aeronautas trará uma economia anual ao Estado de mais de R\$ 195 milhões por ano, além de desafogar o Judiciário.....	8
O entendimento majoritário do STJ.	10
Recomendação Internacional.	11
Práticas nos principais mercados de aviação no mundo.	14
Razões para aposentaria especial dos aeronautas	16
• Pressurização.....	16
• Ruídos durante a operação de voo.....	17
• Radiação Ionizante.....	18
• Distúrbios do sono.....	19
• Fadiga.....	20
Conclusão.....	21

Justificativa entregue ao presidente

A presente petição visa a formalização de meios para conferir justiça aos comissários e pilotos de aeronaves, privados da imediata concessão de aposentadoria especial, ainda que sejam notórias as peculiaridades nocivas inerentes ao exercício de suas atividades.

O exercício da profissão do aeronauta, de que trata a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, em razão da especialidade, coloca em risco a saúde e a integridade física destes profissionais por diversos fatores, tais como pressão atmosférica anormal, vibração, temperatura, qualidade do ar, baixa umidade, ruído, radiação ionizante, jornadas com travessia de vários fusos, aclimatação, variações de altitude, alteração do ciclo circadiano, alimentação, qualidade do sono, dentre outros agentes.

Contudo, todos estes fatores não são automaticamente reconhecidos quando se trata da concessão da aposentadoria especial aos aeronautas.

Como é cediço, a exigência de comprovação da atividade insalubre/perigosa passou a existir com a Lei nº 9.032, de 28 de abril de 1995, art. 57, § 3º, e a partir da Lei nº 9.528, de 10 de dezembro de 1997 a comprovação deve ser feita por formulário-padrão embasado em laudo técnico ou por perícia técnica: os PPP (Perfil Profissiográfico Previdenciário).

Com base na comprovação dos níveis de nocividades dos agentes, portanto, a concessão da aposentadoria especial dos aeronautas é deferida apenas judicialmente, com fulcro no art. 201, §1º, da atual Constituição, combinado com os art. 57 e 58, da Lei nº 8.213/91, que asseguram expressamente o direito à aposentadoria especial ao segurado que exerça atividades em condições que coloquem em risco a sua saúde e integridade física.

Destaca-se que desde 2014 o Superior Tribunal de Justiça (STJ) sustenta entendimento predominante no sentido de reconhecer a especialidade da atividade dos aeronautas com base na submissão destes à constante variação de pressão atmosférica em virtude dos voos sequenciais, visto que o interior dos aviões é local fechado, submetido a condições ambientais artificiais, com pressão superior à atmosférica, revestindo-se de todas as características das câmaras hiperbáricas, em relação às quais há expressa previsão legal que reconhece a condição especial do labor exercido no seu interior:

PROCESSUAL CIVIL. PREVIDENCIÁRIO. AUSÊNCIA DE OMISSÃO. ART. 535, II, DO CPC. AERONAUTA. APOSENTADORIA ESPECIAL. REEXAME DE PROVAS. SÚMULA 7 DO STJ. 1. Constato que não se configurou a ofensa ao art. 535, I e II, do Código de Processo Civil, uma vez que o Tribunal de origem julgou integralmente a lide e solucionou a controvérsia, tal como lhe foi apresentada. 2. **O TRF concluiu: o entendimento predominante no STJ é de ser cabível o reconhecimento da especialidade no caso de tripulantes de aeronaves, tendo em vista a submissão à constante variação de pressão atmosférica em virtude dos voos sequenciais, pois o interior dos aviões - local fechado, submetido a condições ambientais artificiais, com pressão superior à atmosférica - reveste-se de todas as características das câmaras hiperbáricas em relação às quais há expressa previsão legal que reconhece a condição especial do labor exercido no seu interior.** 3. Rever o entendimento de que a atividade de comissário de bordo se enquadra como especial esbarra no óbice da Súmula 7/STJ. Precedente: AgRg no REsp 1.440.961/PR, Rel. Ministro Humberto Martins, Segunda Turma, DJe2/6/2014. 4. Recurso Especial não provido. (STJ - REsp: 1490876 RS 2014/0274613-0, Relator: Ministro HERMAN BENJAMIN, Data de Julgamento: 25/11/2014, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 04/12/2014)

Inclusive, em 2019, o STJ acompanhou a jurisprudência predominante do Tribunal Regional Federal (TRF) da Quarta Região, reconhecendo que constitui agente nocivo a "pressão atmosférica anormal" no interior de aeronave, por equiparação ao código 1.1.7 (pressão) do Decreto nº 53.831/64 e código 1.1.6 (pressão atmosférica) do Decreto 83.080/79:

PREVIDENCIÁRIO. PROCESSO CIVIL. APOSENTADORIA. RECONHECIMENTO DE TEMPO DE SERVIÇO ESPECIAL. CERCEAMENTO DE DEFESA. AERONAUTA. PRESSÃO ATMOSFÉRICA ANORMAL. PERMANÊNCIA NA ATIVIDADE ESPECIAL. POSSIBILIDADE.

1. O reconhecimento da especialidade e o enquadramento da atividade exercida sob condições nocivas são disciplinados pela lei em vigor à época em que efetivamente exercida, passando a integrar, como direito adquirido, o patrimônio jurídico do trabalhador. 2. É possível a implantação do benefício de aposentadoria especial sem a necessidade de afastamento das atividades exercidas sob condições especiais, tendo em vista a inconstitucionalidade do artigo 57, § 8º, da Lei nº 8.213/91, declarada pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região. 3. **As atividades de aeronauta, que se realizam a bordo de aeronaves, têm a sua especialidade reconhecida, segundo a jurisprudência do Tribunal Regional Federal da Quarta Região, tendo em vista que constitui agente nocivo a "pressão atmosférica anormal" no interior de aeronave**, por equiparação ao código 1.1.7 (pressão) do Decreto nº 53.831/64 e código 1.1.6 (pressão atmosférica) do Decreto 83.080/79. (TRF-4 - AC: 50403013320164047100 RS 5040301-33.2016.4.04.7100, Relator: OSNI CARDOSO FILHO, Data de Julgamento: 09/04/2019, QUINTA TURMA).

O ambiente de trabalho do aeronauta é extremamente artificial, e produz variações bruscas de temperatura, ruído, calor e vibrações, causando, com maior frequência, sintomas de fadiga crônica, o que se agrava em razão da organização de trabalho, que consiste em constante troca de horários e alteração recorrente do ciclo circadiano.

As jornadas noturnas e o labor durante as madrugadas são apontados como fatores que mais geram influências físicas prejudiciais aos aeronautas e contribuem para aumentar o quadro de fadiga geral, e como é sabido, a maioria dos acidentes aéreos envolvendo fator humano têm como causa direta a fadiga.

Ademais, as jornadas que cruzam a partir de 3 fusos horários distintos, são reconhecidas pela Agência Nacional da Aviação Civil Brasileira (ANAC), como causa direta à fadiga da tripulação. Estas jornadas extenuantes, que exigem vários pousos e decolagens, acarretam uma sobrecarga no organismo humano, que sofre constantes alterações pelo processo de pressurização/despressurização e variações de temperatura.

Importante ressaltar que as empresas aéreas pagam mensalmente, em recibo salarial, uma verba intitulada "compensação orgânica" de 20% (vinte por cento) sobre o salário base do aeronauta, para compensar os desgastes orgânicos causados pela pressurização anormal. Pagam mensalmente, ainda, o adicional de periculosidade de 30% (trinta por cento) sobre o salário base do aeronauta, em razão da proximidade e acompanhamento dos abastecimentos das aeronaves.

Não bastasse, a aeronauta, ao tornar-se gestante, em razão da inexorável ofensa à saúde decorrente do exercício da atividade profissional, é imediatamente afastada de seu trabalho pelo risco de aborto espontâneo, com direito a uma espécie de "auxílio-doença", seguido do benefício "salário maternidade".

Quanto à exposição aos ruídos, há de se observar, caso a caso, a tabela do Anexo I da NR 15 do (extinto) Ministério do Trabalho e Emprego, visto que cada nível de decibéis suporta um limite temporário de exposição, baseando-se na doutrina moderna, que avança no estudo dos malefícios que o ruído traz ao corpo humano pela vibração das ondas sonoras, muito além da agressão à audição (que se argumenta possa ser amenizada pelo uso de EPIs).

O labor do aeronauta também conta com a incidência de radiação não ionizante (radiação UVA/UVB), vibrações, baixa umidade do ar dentro das cabines, radiações eletromagnéticas, radiação solar em grandes altitudes, variações de pressão atmosférica, temperaturas e posturas incômodas decorrente da permanência prolongada dentro das cabines (ergonomia).

Devido aos agentes nocivos aos quais estão expostos, os aeronautas estão mais predispostos a terem doenças respiratórias, doenças de pele, doenças vasculares, doenças decorrentes de barotrauma e hipóxia, entre outros.

Forçoso ressaltar que existe uma infinidade de ações previdenciárias distribuídas em todo território nacional, cujas decisões têm sido conferidas no sentido de reconhecer a aposentadoria especial aos aeronautas, por todos os fatores ora mencionados, mas principal e indubitavelmente em razão da pressurização anormal, o que refere custos à União, tanto para a defesa da Autarquia previdenciária, quanto nas condenações aos pagamentos de valores acumulados retroativos ao pedido administrativo, sem mencionar mesmo os honorários sucumbenciais e verbas vincendas, o que onera sobremaneira os cofres públicos desnecessariamente, já que o reconhecimento imediato da especialidade da profissão para concessão da aposentadoria especial do aeronauta encerraria a insegurança jurídica atualmente instaurada entre a categoria profissional.

Assim, a presente petição almeja tão somente que seja garantida segurança jurídica aos profissionais que trabalham embarcados em aeronaves, assegurando-lhes definitivamente o direito a aposentadoria especial.

Diante de todo o exposto, espera-se que seja acolhido o tema desta petição pública via decreto presidencial.

O Brasil economizará muito ao conceder aos Aeronautas a aposentadoria especial

As ações previdenciárias tramitam por cerca de oito anos até o trânsito em julgado, pois o INSS esgota todas as vias recursais possíveis.

Considerando que a ação judicial defere o recebimento do benefício da aposentadoria especial, condenando a União ao pagamento de todo o retroativo, sendo que o valor do benefício poderá ser o valor do teto de R\$ 7.087,22, multiplicado por 104 meses, que neste caso também deve considerar o pagamento do décimo terceiro salário, chegaríamos ao valor de R\$ 737.070,88, acrescidos dos juros de mora em torno de 0,5% ao mês, mais correção monetária. Isso resultaria no valor total da condenação no importe de R\$ 1.350.165,10.

Logo, nos casos de ação judicial, a União estaria pagando o equivalente a 84% a mais do valor devido, praticamente o dobro do inicial.

Como resultado haveria uma economia ao Estado de 110% a 120% do valor devido.

Em resumo:

Sem ação judicial, ou seja, apenas pelo procedimento administrativo, o Estado apenas paga os valores devidos pela aposentadoria especial.

Com a ação judicial, o Estado paga retroativamente à data do pedido administrativo indeferido os valores acumulados, praticamente em dobro, mais os honorários advocatícios e periciais arbitrados em juízo, juros de mora e correção monetária.

Evitar essas ações judiciais significa uma economia enorme ao Estado, sem computar o custo com a AGU na defesa da União.

Tabela Contributiva do Aeronauta	Comandante com 25 anos de contribuição	Comissário com 25 anos de contribuição
Remuneração média (bruta em reais)	30.000,00	7.500,00
Contribuição do aeronauta (ref 11,69%)	828,38	828,38
Contribuição patronal (20%)	6.000,00	1.500,00
Contribuição total mensal devido ao INSS em R\$	6.828,38	2.328,38
Total Receitas da União em 96 meses (*)	710.151,52	242.151,52
Valor do benefício mensal devido ao Aeronauta em R\$	7.087,22	7.087,22
Valor pago pelo INSS por 96 meses retroativos (*)	737.070,88	737.070,88
Juros de mora (**)	465.680,04	465.680,04
Sucumbencia Judicial (20%)	240.550,18	240.550,18
Total de despesas do INSS com Aeronauta (judicialmente)	1.443.301,10	1.443.301,10
Diferença entre receitas x despesas do INSS (Após 8 anos de ação judicial)	-733.149,58	-1.201.149,58
(*) considerando o 13º salário, o pagamento e a base é de 104 meses		
(**) juros de mora de 0,5%, considerando a tabela do TRF		

O Estado tem déficit anual com o custo processual em torno de R\$ 733.149,58 para cada piloto e, em torno de R\$ 1.201.149,58, para cada comissário.

Em uma amostragem simples, por ano, são distribuídas por volta de 300 novas ações judiciais pleiteando a aposentadoria especial, sendo que dessas novas ações, 66% são de comissários. Desta forma, se gerará um deficit financeiro aos cofres públicos de mais de R\$ 312 milhões anual.

Regular o direito a aposentadoria especial dos aeronautas trará uma economia ao Estado de mais de R\$ 312 milhões por ano, além de desafogar o Judiciário (uma média de mais de 300 processos por ano)

A tabela financeira da página anterior demonstra que o custo processual – déficit ao Estado – de cada piloto é no valor de R\$ 733.149,58 e, de cada comissário, o valor de R\$ 1.201.149,58 (no final do processo judicial, após uma média de oito anos de processo).

Conforme demonstrado acima, a regulamentação das aposentadorias especiais dos aeronautas por meio direto da via administrativa do INSS traria uma economia para o Estado de mais de R\$ 312 milhões (R\$ 312.608.875,49) daqui a oito anos, somente contabilizando processos judiciais.

Ações Judiciais/ 300 por ano (média anual)	Comandante 102 ações por ano	Comissário 198 ações por ano
Diferença entre receitas x despesas do INSS (Após 8 anos de ação judicial)	-733.149,58	-1.201.149,58
Déficit financeiro judicial anual	74.781.257,67	237.827.617,83
Déficit anual ao não regulamentar o direito a aposentadoria especial ao aeronauta	312.608.875,49	
Total anual de déficit do Estado: R\$ 312.608.875,49		

O Estado deixa de pagar um valor muito abaixo, em torno de R\$ 27 milhões anuais (13 salários sob o valor teto do INSS), para os 300 aeronautas (média) que requerem judicialmente a aposentadoria a cada ano, devido à negativa do INSS.

Ao regulamentar a atividade aérea embarcada como especial, a União tem a obrigação de efetuar pagamentos mensais	Comandante 102 ações por ano (média)	Comissário 198 ações por ano (média)
Valor do Benefício pago pelo INSS ao Aeronauta (mensal)	7.087,22	7.087,22
Valor pago pelo INSS ao Aeronauta (anual = 13 meses)	92.133,86	92.133,86
Valor total pago pelo INSS aos Aeronautas (102 comandantes + 198 comissários)	9.397.653,72	18.242.504,28
Valor Total pago pelo INSS aos Aeronautas (somatório) considerando aposentadoria especial concedida	27.640.158,00	

Estimamos assim uma economia anual do Estado de cerca de R\$ 11 milhões, e um novo pagamento anual de aposentadorias em torno de R\$ 27 milhões.

Isso posto, concluímos que a regulação dos aeronautas com direito a aposentadoria especial trará uma economia aos cofres públicos de mais de R\$ 11 milhões por ano.

Economia anual aos cofres públicos:

Economia Anual do Estado em regulamentar a atividade aérea embarcada como especial	Déficit anual judicial	Pagamento da aposentadoria nas vias administrativas
	39.076.109,44	27.640.158,00
Economia por	11.435.951,44	

R\$ 11.435.951,44
Dessa forma a economia do Estado
gira em mais de **R\$ 11 milhões anuais.**

O entendimento majoritário do STJ

Em recente julgado proferido pela Primeira Turma do STJ (REsp 1574317), os ministros mantiveram, por unanimidade, decisão que reconheceu a atividade do aeronauta como especial, mesmo após 1995, pelo fato de ter restado comprovado que o aeronauta esteve exposto a atividade nociva no ambiente de trabalho, de forma permanente.

O colegiado entendeu que, apesar da revogação do artigo 148 da Lei 8.213/91 (o qual concedia aposentadoria especial para categorias específicas), com a edição da Lei 9.032/95 ainda é possível caracterizar a atividade de aeronauta como especial, desde que comprovada a exposição a atividade nociva, insalubre ou perigosa, de forma permanente, não ocasional, nem intermitente.

O processo em questão discutia a conversão da aposentadoria normal em especial para um aeronauta que laborou em condições de pressão atmosférica anormal por muitos anos.

A instância inferior (que no caso tratava-se do TRF da 4ª Região) já havia reconhecido que o aeronauta esteve exposto ao agente nocivo durante 16 anos, 9 meses e 28 dias, e devido a isso, atendia aos critérios para concessão da conversão requerida, mesmo após 1995.

Contra esta decisão, insurgiu-se o INSS, recorrendo ao STJ, alegando que “não seria possível este reconhecimento, uma vez que a pressão atmosférica anormal não justificaria a especialidade do período”.

O voto do relator, no STJ, além de reafirmar o entendimento do TRF da 4ª Região, ressaltou a importância do aeronauta, o qual “assume responsabilidades superiores àquelas do trabalhador comum, pois é o indivíduo principal na segurança dos voos e dos passageiros”.

Ainda no voto, o ministro ressaltou que a Lei 8.213/91 estabeleceu, no seu artigo 148, que a aposentadoria do aeronauta seria regida por legislação específica até que fosse revista pelo Congresso.

Com a revogação deste artigo, porém, que especificava a aposentadoria especial para determinadas categorias, tornou-se necessário provar a sujeição aos agentes nocivos para solicitar a aposentadoria especial.

Para o relator, as diversas mudanças na legislação não impedem que o aeronauta solicite o benefício, pois o artigo 57 da Lei 8.213/91 assegura expressamente o direito à aposentadoria especial ao segurado que exerça sua atividade em condições que coloquem em risco a sua saúde ou a sua integridade física.

Recomendação Internacional



A Organização da Aviação Civil Internacional ou OACI, também conhecida por sua sigla em inglês, ICAO (International Civil Aviation Organization), é uma agência especializada das Nações Unidas criada em 1944, sendo formada por 191 países- membros e representantes da indústria e de profissionais da aviação.

A OACI é responsável pela promoção do desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial, por meio do estabelecimento de normas e regulamentos necessários para a segurança, eficiência e regularidade aéreas, bem como para a proteção ambiental da aviação (ANAC, 2016).

Cabe à OACI a elaboração de padrões e práticas recomendadas, conhecidas como SARPs (do inglês Standard and Recommended Practices), os quais balizam a atuação das autoridades de aviação civil em todo o mundo.

Para os operadores internacionais, foi dada atenção ao assunto dos 60/65 anos para operação de aeronaves, sob a forma de uma alteração da regra da ICAO.



Assim, em novembro de 2014, com a alteração 172 do Anexo 1 - Licenciamento do Pessoal, as novas disposições, no que diz respeito ao limite de idade superior para os pilotos que efetuam operações de transporte aéreo comercial internacional, entraram em vigor da seguinte forma:

Anexo I (ICAO) / Capítulo 2 / Parágrafo 2.1.10:

“2.1.10. Um Estado Contratante, que tenha emitido licenças de piloto, não permitirá que os seus titulares atuem como piloto de uma aeronave que efetua operações de transporte aéreo comercial internacional se os titulares de licenças atingirem o seu 60o aniversário ou, no caso de operações com mais de um piloto, seu 65o aniversário”.

A norma também limita os privilégios para pilotos em operações de transporte aéreo comercial de piloto único a 60 anos de idade, estendendo esse limite para 65 anos de idade para operações de multipiloto. Isto aplica-se a operações realizadas em todas as categorias de aeronaves tripuladas e é válido para todas as posições piloto designadas por um operador.

The International Federation of Air Line Pilots' Associations



Brazilian Senate

I am writing to you as President of the International Federation of Air Line Pilots Associations (IFALPA), which represents more than 100,000 professional pilots in over 90 countries, on a matter brought to our attention by the SNA (Sindicato Nacional dos Aeronautas), the IFALPA member association in Brazil. Since 1948, IFALPA has been promoting the highest level of aviation safety worldwide and advocating for the pilot profession, providing representation, services and support to both our members and the aviation industry.

We have been informed by the SNA about the intentions to change retirement rules in Brazil. It should be noted that air line pilots should be treated as a special profession, given the working conditions to which they are subjected throughout their career.

Airline pilots perform their duties on board pressurized aircraft in an artificial and unhealthy environment, subject to high and constant variations in atmospheric pressure, low air humidity, high noise levels and low air quality, which is mostly recirculated air, amongst other harmful agents present. At high altitudes, where modern aircraft operate, pilots are exposed to ionizing radiation, which can be extremely harmful to human health. The routine crossing of several time zones, common to airline pilots, generates immense physical and physiological effects, deregulating circadian rhythm and the quality and opportunities for adequate rest. Routine shift work causes it to be performed at different times of the day, requiring the need for long periods of sleep deprivation especially at dawn, generating harmful and exceeding 20 hours add to the

In addition to the exposure, it deserves special mention that retirement in a different routine that can cause separation from their relatives is magnified during Christmas as airline pilots are away from transportation.

In light of the above, IFALPA retirement legislation, which

We will continue to closely

Courtesy Translation

Exmo. Srs. Senadores

485 McGill Street, Suite 700

Cumpra a IFALPA a representação internacional dos Pilotos de Linha Aérea no âmbito mundial e tomamos conhecimento das mudanças que estão em curso no Brasil, que pretendem alterar as regras de aposentadoria.

É necessário esclarecer que, nesse quesito, os pilotos devem ser vistos como uma categoria profissional especial, dadas as condições de trabalho a que são submetidos durante toda sua carreira.

Pilotos desempenham suas funções embarcados em aeronaves pressurizadas, num ambiente artificial e insalubre, sujeitos a variações de pressão atmosférica, baixa umidade do ar, ruídos ocasionados pelos motores e pelo impacto do ar na fuselagem da aeronave, baixa qualidade do ar (que é sua maior parte recirculado) durante todo o tempo de voo, entre outros agentes nocivos que estão presentes na rotina de trabalho.

Em altas altitudes, onde as modernas aeronaves operam, os pilotos estão expostos a radiação ionizante, efeito extremamente danoso à saúde humana.

O cruzamento de diversos fusos-horários, comuns no trabalho dos pilotos, gera um desgaste fisiológico imenso, desregulando profundamente a qualidade e oportunidade de sono em horários corretos com a saúde.

A rotina de trabalho em turnos alternados, que faz com que o trabalho seja realizado em horários diferentes a cada dia, exigindo a necessidade de longos períodos de privação de sono nos horários da madrugada, geram efeitos nefastos e irreversíveis na saúde dos pilotos.

Jornadas de trabalho extenuantes, que muitas vezes passam de 20 horas, são comuns na rotina de trabalho desses profissionais.

Além da exposição a todos os agentes nocivos mencionados, há uma situação que merece ser observada, e que justifica uma previsão legal que atenda a necessidade de aposentadoria numa condição diferenciada aos pilotos de linha aérea. O isolamento social, causado pela rotina de trabalho dos pilotos traz sérios danos familiares e sociais, quando a rotina de trabalho obriga que os pilotos permaneçam constantemente afastados de seus familiares e amigos, desempenhando seu trabalho. Isso acontece durante todo o tempo de profissão, e é acentuado nos períodos festivos, como Natal, férias escolares e feriados, e enquanto a grande maioria da sociedade está reunida em festividades, os pilotos estão afastados de suas famílias, garantido o transporte seguro e eficiente de toda a sociedade,

Diante do exposto, solicitamos que os pilotos de linha aérea brasileiros sejam incluídos na legislação que trata da aposentadoria especial, que está sendo discutido no parlamento brasileiro nesse momento.

A IFALPA vai continuar monitorando o processo de perto.



ITF House
49 – 60 Borough Road
London SE1 1DR

Telephone +44 (0)20 7403 2733
Fax +44 (0)20 7357 7871



International Transport Workers' Federation
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
Internationale transportarbejderforbundet
Internationale Transportarbeiter-Föderation
Международная федерация транспортников
الاتحاد الدولي لعمال النقل

Senado Federal do Brasil
Palácio do Congresso Nacional
Brasília, Distrito Federal
Brasil

By email:

Our ref: CA/GMR/dn

19 November 2019

Proposed of special retirement rule for airline crews (pilots + cabin crew) in Brazil

The International Transport Workers' Federation (ITF) is the global body for transport workers, including all categories of aviation workers, with 18.5 million members in 147 countries. We have been informed by one of our affiliates in Brazil, the Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), about the comprehensive pension reform recently discussed by the Brazilian Senate.

Pilots and cabin crew both work in a rather unique, and sometimes challenging environment, which is physically and emotionally demanding. They have to operate in an environment of reduced atmospheric pressure, low humidity, and they are usually exposed to high noise levels as well as stressful situations. They are also regularly exposed to notable levels of cosmic radiation. Irregular working times, travelling through time zones and night work causes misalignment of their circadian cycles. Severe emergencies, breathing in dry jet engine air (which sometimes can contain toxic particles), and the growing problem of unruly passengers should also be added to this list.

Therefore, given the exceptional working conditions and specific work demands to which pilots and cabin crew are subjected throughout their career, the ITF firmly believes that retirement regulations for airline pilots and cabin crew should be discussed separately. Consequently, we consider that the inclusion of pilots and cabin crew in the special retirement rule that is being discussed in the Senate is of vital importance.

Moreover, unlike the vast majority of other occupations, for airline pilots there are universal age limits, which are intended to mitigate the risk of sudden incapacitation due to higher cardiovascular risk and the degenerative effect of ageing on all body systems.

The current age limits for pilots established by ICAO are 65 years old in multi-pilot operations and 60 years old in single-pilot commercial air transport (CAT) operations. These age limits are part of universal aviation safety regulation, and they should not be commercially- or economically-driven in any way.

One recent and significant scientific study in this field reaches the following conclusion:

"In sum, medical incapacitations are a very rare event and are still rare at an older age. The number of in-flight as well as general incapacitations clearly does increase with age."
(Huster et al. 2014, "Medical risks in older pilots: a systematic review on incapacitation and age", <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/23979146>).

President Paddy Crumlin General Secretary Stephen Cotton
E-mail mail@itf.org.uk Web www.itfglobal.org



Taking into consideration the aspects mentioned above, the European Aviation Safety Agency (EASA) commissioned a research study commencing in late 2017 to evaluate age limitations in commercial air transport pilots (https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA_REP_RESEA_2017_1.pdf). This study showed an increased risk for pilots above the age of 60. For multi-pilot operations the study recommends to keep the age limit at 65 years as it is currently set by EASA (FCL.065; EASA, 2016).

The ITF is profoundly disappointed that a full and proper period of consultation with relevant stakeholders, including the SNA, did not precede the preparation of these proposed changes. However, as outcome-oriented organisations we wish to be both pragmatic and constructive. Therefore, the SNA and the ITF will welcome the opportunity to meet with you to discuss this matter further at a time of your convenience.

We will continue to monitor the situation closely with our affiliate.

Yours sincerely,

Gabriel Mocho Rodriguez
Civil Aviation Section Secretary

Práticas nos principais mercados de aviação no mundo

Citamos aqui exemplos dos principais mercados internacionais (EUA, Japão, Alemanha, França e UE) e dos principais países em desenvolvimento (China e Índia).



Nos Estados Unidos da América, a idade máxima dos pilotos depende do tipo de operação a ser efetuada. Há, ainda, o estabelecimento de uma idade para aposentadoria obrigatória de pilotos, o que já foi julgado pela Corte Federal Americana, que considera não ser discriminação de idade.

Desde 1959, a Federal Aviation Administration (FAA) estabeleceu um limite de idade para pilotos nas operações da FAR Parte 121. Conhecido pela primeira vez como “regra de 60 anos”, o Congresso elevou o limite para 65 na Lei de Tratamento Justo para Pilotos Experientes em 2007.

O Japão elevou recentemente de 64 para 67 anos a idade máxima para os pilotos de aviões de linha, uma medida que visa enfrentar a falta de tripulações diante do crescente tráfego aéreo.

Segundo estimativas do ministério dos Transportes do Japão, esta medida permitirá conservar cerca de 60 pilotos nos próximos cinco anos, que serão submetidos a rigorosos controles cognitivos para determinar, entre outros, o estado de seus reflexos. Os pilotos com mais de 67 anos não poderão voar com copilotos com mais de 60 anos, e terão horários de trabalho adaptados (AFP, 2015).

Normalmente, os pilotos que trabalham na China se aposentam obrigatoriamente aos 60 anos. No entanto, a China Southern Airlines permite que seus pilotos continuem a trabalhar, numa jornada de 60 horas, até 63 anos de idade.

O Ministério da Aviação Civil indiano estabeleceu a aposentadoria obrigatória aos 65 anos para pilotos. Todavia, uma cláusula na nova regra diz que os pilotos que estão com idade entre 60 e 65 anos devem voar com um copiloto com menos de 60 anos.

- **União Europeia**

Na maioria dos Estados da União Europeia, a idade de aposentadoria geral é de 65 anos, havendo exceções em circunstâncias nas quais a saúde e a segurança requerem que haja uma aposentadoria especial obrigatória por idade, como no caso dos pilotos de transporte aéreo.

Na França, a aposentadoria de pilotos e tripulação de voo pode se dar a partir dos 55 anos, podendo se estender até 65 anos, numa base voluntária.

Na Alemanha ha um acordo coletivo vigente entre os pilotos e a empresa Lufthansa que garante a aposentadoria aos 60 anos, o judiciário alemão interpretou que esse acordo poderia ser invalidado deixando o limite em 65 anos - conforme recomendação da ICAO.

Razões para aposentadoria especial dos aeronautas

A medicina aeroespacial ou medicina de aviação é uma área específica da medicina preventiva que se ocupa da profilaxia e tratamento dos problemas orgânicos ou psíquicos decorrentes da atividade aérea (Pessoa, 1992).

• Pressurização

À medida que o avião ganha altitude, o ar externo vai se tornando rarefeito devido a alteração na pressão atmosférica, tornando impossível a sobrevivência humana em grandes altitudes. A solução encontrada foi a manutenção de uma pressão atmosférica interna no avião para a sobrevivência do ser humano (mantendo a cabine de tripulantes e passageiros entre 8.000 ft a 10.000 ft).

Denominada de Hipóxia a diminuição de oxigênio fornecido aos tecidos através do sangue, depende da altitude e tempo em que a pessoa esta exposta a estas características da atmosfera. Hoje, sabe-se que a partir de 10.000 Ft de altitude (altitude de cabine em uma aeronave de aviação comercial) o ser humano já sente os efeitos básicos da Hipoxia (como cansaco, dor nas pernas, dor de cabeça, etc) o que explica o motivo de o passageiro - apesar de viajar sentado - quando chega em seu destino, muitas vezes, encontra-se cansado sem motivo aparente.

Como consequências imediatas do trabalhar em altitude, sob pressão atmosférica reduzida, sujeitos a baixa umidade relativa do ar, vemos a diminuição da pressão de oxigênio no sangue, aumento da ventilação pulmonar, aumento do débito cardíaco, alterações no conteúdo arterial de oxigênio afetando órgãos dos sentidos, sendo a visão o primeiro a ser atingido, há ainda aumento da pressão arterial, disbarismo/ aeroembolismo (doença da descompressão) e aerodilatação; sendo estes os problemas mais conhecidos e estudados decorrentes da pressão atmosférica menor que a experimentada ao nível do mar.

Outro fator de preocupação decorrente da pressurização são os aerobarotraumas ou traumas decorrentes da dificuldade de equalização de pressão interna no ouvido com a externa. Ocorre quando o avião inicia o procedimento de descida e conseqüente retorno a pressão atmosférica existente ao nível do mar. O barotrauma da orelha média é uma inflamação traumática aguda ou crônica causada por alterações da pressão atmosférica e que os tripulantes são acometidos por recorrentes vezes devido às infeções de vias aéreas superiores facilitadas pelas condições de trabalho com ar seco, flutuações de pressões atmosféricas, correntes de ar através das portas dos aviões quando nos aeroportos, infeções por contágio devido à proximidade dos passageiros e alterações climáticas.

São comuns diversos afastamentos por essas causas durante o ano. Processos alérgicos recorrentes, sinusites crônicas, doenças respiratórias, doenças cardíacas, doenças circulatórias e doenças hematopoiéticas são comuns entre os tripulantes e são amplamente divulgadas na literatura médica internacional como decorrentes da pressurização das aeronaves aquém da observada ao nível médio do mar ou nas cidades onde o corpo humano está adaptado a viver.

• Ruídos durante a operação de voo

Ruído é um som indesejável ou um estímulo auditivo que não contém informações úteis para a tarefa em execução (Lida, 1990:239). Dentro dos aviões os sons são provenientes das turbinas na asa, da “turbina” localizada no cone de cauda do avião chamada de APU (auxiliary power unit), ruídos aerodinâmicos (arrasto), vazamentos de pressão, equipamentos em funcionamento, isso para citar os mais comuns durante a operação de um voo. É importante mencionar que outros tipos de ruídos são impostos aos tripulantes durante as escalas (períodos de tempo não inferior a 30 minutos em que a aeronave permanece em solo, com portas abertas e o (APU) funcionando).

Reconhece ainda a administração pública através da sumula 9 da turma nacional de uniformização dos juizados especiais federais que o uso de equipamento de proteção individual (EPI), ainda que elimine a insalubridade, no caso de exposição ao ruído, não descaracteriza o tempo de serviço especial prestado.

A OIT (Organização Internacional do Trabalho), a qual o Brasil é signatário, informa que funcionários expostos a mais de 85 DB teriam direito a aposentadoria especial (ou regime diferenciado de tempo de serviço para a aposentadoria).

Já há pesquisas acadêmicas nacionais informando ruídos com valores acima de 85 DB quando medidos em determinados locais da aeronave em pleno funcionamento.

A Figura 1: mostra o ruído apurado com o caminhão que faz o reabastecimento de serviços de bordo acoplado ao avião e a figura 2 ilustra o ruído aferido sem que o caminhão de reabastecimento de serviço de bordo esteja acoplado. Salientamos que o tempo mínimo de escala de um avião comercial é de 30 minutos.



Fig. 1 – Ruído medido com o caminhão de reabastecimento de serviço de bordo acoplado.



Fig. 2- Ruído medido no aplicativo sem o caminhão reabastecimento acoplado à aeronave.

Efeitos decorrentes de ruídos e de alternância de pressão causam diversos problemas fisiológicos nos tripulantes, uma das consequências mais graves é a perda auditiva (momentâneas ou definitivas).

A legislação internacional seguida pelo órgão regulador de aviação brasileiro estabelece parâmetros auditivos mínimos para a revalidação de certificados médicos aeronáuticos, sem o qual o tripulante não pode exercer suas prerrogativas de trabalho a bordo. Existindo um grande risco de estes aeronautas perderem suas licenças (principalmente após os 65 anos) e não atingirem o teto do INSS.

Sabedores de que se trata de um motivo recorrente de afastamento dos tripulantes as empresas de seguros de saúde, quanto a perda de certificados médicos e consequentes perdas remuneratórias, as companhias seguradoras estabelecem em contrato que problemas decorrentes de afastamentos por lesões ou perdas auditivas bem como problemas psiquiátricos não serão cobertos pela apólice; justamente os que mais afetam o tripulante as seguradoras não cobrem.

Radiação Ionizante

A radiação ionizante é aquela proveniente do espaço e contra a qual não se consegue proteger o tripulante durante a jornada de trabalho. Diferentemente das radiações UVA e UVB as radiações ionizantes não são bloqueadas por cremes, loções ou qualquer outro tipo de medicamento.

Organismos internacionais e ao própria OIT (organização internacional do trabalho) reconhecem que os trabalhadores estão ocupacionalmente expostos a radiação.

Pela legislação brasileira, somente as grávidas, desde o momento em que descobrem a gravidez são afastadas do trabalho devido a alta possibilidade de má formação fetal com sequelas perpétuas.

Para a IATA (International Air Transport Association), entidade que congrega companhias aéreas ao redor do mundo, os níveis de exposição a radiação ionizante gerados em função da altitude, latitude e tempo de voo podem variar de 2 a 5 mSv por ano para tripulantes com uma escala de trabalho de aproximadas 600 horas de voo/ ano.

A realidade do tripulante brasileiro o coloca 1/3 acima desse limite (800 horas anuais). Não são considerados os possíveis efeitos de eventos solares anômalos onde a dose de radiação recebida em um único voo pode ser a equivalente a 3 ou 4 meses de voo (em torno de 250 horas de voo).



• Distúrbios do sono

Localizamos literaturas científicas sobre trabalho em turnos com alguma facilidade. Recomendações sobre como devem “girar” os turnos de trabalho manhã/ tarde/noite/ manhã são indicações para minimizar os transtornos decorrentes da impossibilidade de se manter um padrão ou um ritmo entre dormir e acordar.

A questão torna-se mais complicada quando se pretende estudar pessoas cuja possibilidade de adaptação não é possível já que os aeronautas não são trabalhadores em turnos regulares. Por problemas na execução das escalas que envolvem pagamentos financeiros decorrentes da qualidade das horas pagas (horas trabalhadas a noite são pagas com acréscimo em relação as horas trabalhadas durante o dia), em uma mesma semana o tripulante se apresenta para o trabalho em horários variados durante o dia e a noite, com conseqüente término de horário variado. É perfeitamente possível que um aeronauta tenha uma jornada conforme abaixo:

Segunda inicia as 05:00 e termina a jornada as 15:00 (local de pernoite fora de casa)
Terça inicia as 04:00 e termina a jornada por volta das 14:00 (local de pernoite fora de casa)
Quarta inicia as 12:00 e termina a jornada as 22:00 (pernoite fora de casa)
Quinta inicia as 22:00 e termina a jornada as 06:00 de sexta (pernoite fora de casa)
Sexta inicia as 18:00 e termina as 23:30 (pernoite fora de casa)
Sábado inicia as 12:00 e termina as 22:30 (na base contratual).

O sono exerce diversas funções tanto metabólicas como regenerativas, produção de hormônios, sínteses proteicas, descanso de musculatura, inclusive a cardíaca, influi nos processos cognitivos dentre outras funções. Obedece a um processo homeostático e a um processo circadiano (Barlow apud Acherman e Boorbely, 2010), para Barlow, pág. 637, a pressão do sono aumenta com o tempo que a pessoa passou acordada, resultando em tendência a dormir quando ela foi privada de sono, e em redução da tendência a dormir depois de ter dormido ou cochilado muito sendo essa a explicação do autor para o processo homeostático.

Os tripulantes vivem, portanto, de cochilos e de tentativas de driblar os processos homeostáticos x circadianos.

O sono, ainda que aparente ser um estado de quietude e relaxamento, diversas funções são desempenhadas durante este período. Sobrevivência, termorregulação, conservação do metabolismo energético, melhoria da cognição, memória, maturação neural e manutenção da saúde mental. Embora estejamos inertes, na maior parte do tempo, a atividade cerebral não está completamente reduzida, a atividade motora sim é que está reduzida.

É durante o sono que o corpo produz hormônios que trabalham para o bom funcionamento do corpo físico e mental. Há produção de testosterona, hormônio do crescimento (mesmo em idade adulta), hormônio da saciedade (leptina) melatonina, melhora do sistema imunológico, melhora da concentração, do aprendizado isso para citar alguns dos efeitos benéficos de uma boa noite de sono.

Quanto ao ritmo circadiano, por força de escala não é possível “ciclar” enquanto estiver trabalhando. As alterações metabólicas importantes como o hormônio chamado de grelina, o responsável pela saciedade fica comprometido onde ocorre o aumento de peso verificado já após um ano na atividade aérea. Alterações hormonais, sobretudo nas mulheres fazem com que o ciclo menstrual, ou seja ausente ou se apresente duas ou mais vezes por mês; temos um número elevado de mulheres que tentam engravidar e não conseguem.

Outro agravante é que o aeronauta é impedido de fazer uso de uma série de medicamentos enquanto desenvolve suas atividades a bordo, tal proibição consta de regulação (RBAC 120) da ANAC (agência reguladora da aviação no Brasil).

• **Fadiga**

Segundo a Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) a fadiga a qual os aeronautas estão sujeitos É “o estado fisiológico de redução na capacidade de desempenho físico ou mental resultante de falta de sono, vigília estendida, ritmo circadiano ou carga de trabalho (atividade física e/ou mental) de forma a prejudicar o estado de alerta de um tripulante e sua habilidade para operar com segurança uma aeronave ou desempenhar tarefas relacionadas à” segurança operacional. “É muito conhecida no mundo aeronáutico a teoria de que todo acidente é um somatório de fatores contribuintes.

Dados da ICAO identificam que 20% dos acidentes aéreos fatais no mundo tem a fadiga dos pilotos como um dos principais fatores contribuintes, inclusive fazendo com que a organização internacional desde 2012 recomenda que cada estado signatário (o Brasil e um deles) faça seu próprio sistema de gerenciamento de risco da fadiga.

Recentemente a legislação dos aeronautas foi modificada com ênfase no tema “Gerenciamento de Risco a Fadiga Humana”. O tema tem tanta relevância que esta sendo regulado como norma infra legal pela autoridade em aviação civil brasileira (ANAC).



Conclusão

Diante de todas as justificativas apresentadas acima, pedimos o apoio do **Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro**, na concessão ao direito à aposentadoria especial dos aeronautas pela via administrativa do INSS, por meio de um **novo decreto presidencial**.

Estamos à disposição para debatermos o tema.

juridico@aeronautas.org.br

Tel.: 11 5090-5100 | 11 95375-0095 (WhatsApp)



