



EXMOS. SENHORES,

O SNPvac (SINDICATO NACIONAL DO PESSOAL DE VOO DA AVIAÇÃO CIVIL),
vem, muito respeitosamente, apresentar a sua:

ALEGAÇÃO

I. INTRODUÇÃO

Com a presente Alegação, pretende-se, a título principal, demonstrar a natureza, especialmente, penosa ou desgastante da atividade profissional exercida pelos Tripulantes de Cabina, a qual tem sido, inclusivamente, sustentada por diversos pareceres e estudos científicos elaborados nas últimas duas décadas, conforme *infra* melhor demonstraremos.

Será, também, feita uma análise dos regimes especiais de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice, expressamente previstos no sistema de segurança social português, com especial destaque para os regimes aplicáveis aos trabalhadores inscritos marítimos da marinha de comércio de longo curso, de cabotagem e costeira e das pescas, assim como dos trabalhadores do interior ou da lavra subterrânea das minas.

Com efeito, procederemos a uma análise mais detalhada destes dois regimes por se entender, desde já, serem passíveis de equiparação, ainda que materialmente distintas, as condições em que laboram os tripulantes de cabina e os trabalhadores da marinha mercante, bem como os trabalhadores das minas.

Com base na análise comparativa efetuada, iremos, ainda, debruçar-nos sobre a temática da violação de diversos princípios constitucionalmente consagrados, como seja o princípio da igualdade de tratamento, assim como o princípio da não discriminação em função da profissão, por parte do legislador, que, ao ter considerado apenas algumas atividades profissionais como sendo suficientemente penosas e desgastantes ao ponto de os trabalhadores terem direito a aceder à pensão

de reforma por velhice antecipadamente em detrimento de outras que são, comparativamente, tão ou mais penosas e desgastantes, incorreu numa constitucionalidade por ação.

Por último faremos uma análise de alguns sistemas de segurança social estrangeiros, também ao nível da possibilidade de antecipação da idade de reforma em função de determinadas atividades profissionais exercidas pelos trabalhadores contribuintes, nomeadamente o regime contributivo francês, finlandês e espanhol.

II. DA NATUREZA PENOSA OU DESGASTANTE DA ATIVIDADE PROFISSIONAL EXERCIDA PELOS TRIPULANTES DE CABINA

Dos vários estudos científicos elaborados resulta claro onexo causal estabelecido entre o exercício da profissão em causa a bordo de aeronaves e o surgimento de diversos, e graves, problemas de saúde nos trabalhadores (*v.g.* lesões músculo-esqueléticas relacionadas com o trabalho, barotraumatismos e doenças de otorrinolaringologia, doenças associadas à dessincronização do relógio biológico provocadas pela travessia rápida de múltiplos fusos horários, distúrbios do sono, stress, ansiedade e depressão).

Refira-se desde já, e a título de exemplo, o Relatório Técnico dos Peritos Médicos, datado de 2008, sobre o risco profissional e desgaste da profissão de Tripulante de Cabina, o qual concluiu que *“Da análise da bibliografia e dos dados que foram enviados pela UCS - Unidade de Cuidados de Saúde S.A., podemos inferir que o trabalho de tripulante de cabina tem inequivocamente, uma morbilidade específica”*¹.

Importa referir, por forma a aferir da dimensão e importância da questão de que se trata na presente Alegação, que o tema em análise não se pode ter como sendo recente. Com efeito, pode ler-se num documento que data já de 1993, do Ministério do Emprego e da Segurança Social, a seguinte constatação: *“Assim, em síntese, há profissões que são comumente aceites por quase todos os países, como merecedoras*

¹ Andrade, F., Branco, N., Oliveira, F., Ribeiro, J. (2008). *Tripulante de Cabina: Risco Profissional e Desgaste na Profissão. Relatório Técnico dos Peritos Médicos*. Lisboa: SNPvac, pág. 12.

de proteção específica – mineiros, marítimos e pessoal de voo – em razão das condições adversas de trabalho”².

É efetivamente consensual de que as condições de trabalho dos profissionais que exercem a sua atividade no mar, no ar ou debaixo de terra, não podem ser comparadas com as condições de trabalho dos profissionais que desenvolvem a sua atividade na superfície terrestre, designadamente pelo facto de os constrangimentos nas tarefas laborais (*workload*) serem evidentes e resultarem da própria criação de uma atmosfera artificial por forma a ser possível a realização do trabalho nesses meios ambientes adversos aos seres humanos.

No caso específico da aviação, o ambiente de trabalho ao nível da qualidade do ar, pressão, temperatura, humidade, ruído, vibrações e radiações a que se encontram expostos os profissionais navegantes condicionam, irremediavelmente, o exercício destas profissões. Efetivamente, o trabalho em altitude a bordo de aeronaves comporta riscos que podem ser mitigados ao longo dos anos, não podendo, contudo, jamais ser anulados. Assim, a frequente exposição no posto de trabalho a inúmeros fatores nocivos para a saúde dos profissionais navegantes só poderá ser resolvida caso se processe uma diminuição dos períodos de exposição a tais fatores, ou seja, a uma diminuição dos anos de laboração.

Acresce que, do ponto de vista da saúde, assim como dos requisitos fisiológicos, não existem diferenças relevantes entre o *cockpit* e a cabina, no sentido de se considerar que o trabalho desenvolvido no *cockpit* é mais penoso do que o exercido na cabina. Aliás, resulta, nomeadamente, de estudos efetuados sobre as duas profissões (Vejvoda et al, 2000³) que os níveis de fadiga da tripulação da cabina são indubitavelmente superiores quando em comparação com a tripulação técnica: *“It can be assumed that during onboard service periods, hypoxia is more severe in cabin crew than in cockpit crew. (...) The high heart rate values that are recorded from cabin crew are usually associated with hard physical workloads. This may be an additional cause of fatigue in cabin crew. (...) Furthermore, it is generally*

² Bandeira, M. & Neves, M. (1993). *Relatório da Comissão Técnica encarregada de estudar as profissões com acentuado grau de penosidade e de desgaste*. Lisboa: Ministério do Emprego e da Segurança Social, pág. 10.

³ Vejvoda, M., Samel, A., Maab, H. Luks, N., Linke-Hommes, A., Schulze, M., Mawet, L. & Hinninghofen, H. (2000). *Untersuchung zur Beanspruchung des Kabinenpersonals auf transmeridianen Strecken*. Report DLR-ME-FP-32. Colone, Germany.

accepted that the performance of cabin crew is of crucial importance to safety in emergency situations” (Moebus et al, 2008⁴).

As tarefas motoras realizadas pelos tripulantes de cabina devem ser contextualizadas, porque realizadas numa atmosfera artificial, de constante vibração, com um ar mais seco e mais pobre em oxigénio, num espaço exíguo, num plano permanentemente inclinado de 3 a 4 graus, sujeito a constantes microvibrações e turbulência. Com efeito, devido às referidas condições de trabalho resulta, por parte destes profissionais, um esforço físico acrescido, motivo pelo qual iremos analisar adiante com mais detalhe, cada um dos fatores das condições de trabalho que contribuem negativamente para a saúde dos tripulantes de cabina e para a sua performance (segurança, vigilância, emergência, assistência) durante o exercício da sua profissão. Conforme parecer da Procuradoria Geral da República, de 29 de Março de 2006, pág. 4683 do Jornal Oficial nº63 *“Numa aeronave, a tripulação de cabina tem como funções prevenir a segurança de pessoas e bens, prestar assistência aos passageiros e atuar em situações de emergência. (...). Todavia, a prestação de apoio e assistência aos passageiros, nos casos de tripulação de cabina a operar com número mínimo de elementos está condicionada por esta circunstância e não pode, em caso algum, prejudicar ou interferir com o exercício da função prioritária e principal de salvaguarda e garantia da segurança do voo e dos passageiros.”*

Mais se diga que a aviação comercial sofreu nas duas últimas décadas uma transformação massiva, através do aumento significativo de número de voos por companhia, do número de sectores realizados por tripulante, voando a uma altitude cada vez mais elevada por questões de otimização do espaço aéreo, bem como por questões económicas, o que, por sua vez, levou a um aumento da degradação de todo o ambiente atmosférico no interior das aeronaves. As questões da segurança, da vigilância e da emergência impuseram-se, deste modo, definitivamente à componente de assistência que estava associada, inicialmente, à atividade profissional de tripulante de cabina. O *ratio work-to-rest* alterou-se significativamente, tornando-se numa profissão extremamente exigente, tanto a nível físico como psicológico.

⁴ Moebus P., Stone, B., Robertson, K. Gundel, A., Vejvoda, M., Spencer, M., Ackersted, T., Simons, R., Cabon, P., Mollard, R. & Folkard, S. (2008). *Scientific and Medical Evaluation of Flight Time Limitations*. Final Report. Zurique: Moebus Aviation, pág. 19.

O que não se alterou foram as condições físicas e ambientais em que decorre e decorrerá a profissão, nomeadamente a altitude e as variações de pressão, as vibrações, o ruído, as radiações ionizantes, a humidade relativa e a qualidade do ar. A estes fatores *físicos* acrescem fatores *químicos* (derivados da manipulação de produtos com algum grau de toxicidade, a presença de vapores e gases tóxicos, de poeiras e fumos), fatores *biológicos* (devido à mobilidade territorial e ao contacto com passageiros oriundos dos mais diferentes continentes, com a exposição a vírus, bactérias e fungos), fatores *ergonómicos* (deslocamento de cargas como *trolleys* com 80/140Kgs, em plano inclinado) e fatores *organizacionais* (relacionados com os horários, as escalas e a densidade do ritmo de trabalho que conduzem à acumulação de fadiga, privação do sono, alimentação desadequada e níveis elevados de stress, causados também pelo imperativo de se laborar em fusos horários distintos).

Em face do exposto, cumpre, assim, observar detalhadamente os diversos fatores que contribuem para que a atividade profissional desenvolvida por tripulantes de cabina seja uma profissão evidentemente penosa e desgastante:

a) Altitude, temperatura e humidade relativa ^{5/6/7}

A altitude na qual circula a grande maioria dos voos de aviação comercial obriga, necessariamente, à criação de um ambiente artificial com recurso a sistemas de pressurização e de condicionamento do ar, ambiente esse que se caracteriza por uma menor concentração de oxigénio, baixa temperatura e baixa humidade relativa. Com efeito, os níveis de humidade relativa (entre 7,7% e 16,6%) estão muito afastados dos valores de 40% a 70% recomendados pela OMS e pelo Observatório Português dos Sistemas de Saúde.

As variações de pressão influenciadas pelas mudanças de altitude terão repercussões de índole fisiológica, nomeadamente ao nível de algumas cavidades do corpo humano, como sejam o ouvido, nariz e intestinos. No Decreto Regulamentar n.º

⁵ Dumas, A., Angeli, D. & Trancossi, M. (2014). High altitude airship cabin sizing, pressurization and air conditioning. *Energy Procedia*, 45, 977-986.

⁶ Pang, L., Qin, Y., Liu, D. & Liu, M. (2014). Thermal comfort assessment in civil aircraft cabins. *Chinese Journal of Aeronautics*, 27 (2), 210-216.

⁷ Grun, G. Trimmel, M. & Holm, A. (2012). Low humidity in the aircraft cabin environment and its impact on well-being: Results from a laboratory study. *Building and Environment*, 47, 23-31.

76/2007 no qual se encontram devidamente elencadas as doenças profissionais, o fator *supra* é tido como um fator de risco identificado pelo código 43.01: *Pressão superior ou inferior à atmosférica, ou variação de pressões*. A exposição a este fator de risco traduz-se num número elevado de acidentes de trabalho, doenças e perturbações ORL (Otorrinolaringologia). Acresce que, para além do elevado número de casos de *barotraumatismos* (perfuração da membrana do tímpano), principal causa dos acidentes de trabalho dos tripulantes de cabina, existem mesmo efeitos duradouros/crónicos que levam à perda parcial ou total de audição. Por ser no ouvido interno que se localiza o aparelho vestibular responsável pelas funções de equilíbrio, é muito frequente nos tripulantes de cabina a doença de *Ménière* e outros tipos de vertigem incapacitante. A variação de pressão com a altitude, particularmente nas fases de descolagem e aterragem, é inevitável e crítica para o ouvido humano.

Apenas se concebe ser de equiparar a situação *supra* com as consequências derivadas das profissões náuticas (*v.g.* mergulhadores, submarinos) em que a variação da pressão aumenta com a profundidade. No caso do pessoal navegante estas variações alteram com a altitude, a bordo de aeronaves. Estas revelam-se nocivas para o ouvido humano tanto em altitude como em profundidade.

Numa amostra de 490 acidentes de trabalho (dados disponibilizados pela Portugalia), a distribuição pelo tipo de lesão é a seguinte: 400 barotraumatismos, 44 entorses, 26 contusões e 20 outros traumatismos. As séries temporais (no presente caso os dados são relativos a 9 anos) demonstram que este é um problema sério, consistente (com valores anuais que vão de 32 a 60, com médias de 44,4 barotraumatismos/ano e 349 dias perdidos/ano) e específico desta profissão.

b) Qualidade do ar^{8/9}

⁸ Winder, C. & Balouet, J-C. (2000). Aerotoxic Syndrome: Adverse Health Effects Following Exposure To Jet Oil Mist During Commercial Flights. In I. Eddington, Proceedings of the International Congress on Occupational Health Conference, pp.196-199.

⁹ Harrison, V. & Mackenzie R.S. (2016). An emerging concern: toxic fumes in airplane cabins. *Cortex*, 74, 297-302.
Wey, B., Mohan, K.R. & Weisel, C.P. (2012). Exposure of flight attendants to pyrethroid insecticides on commercial flights: urinary metabolite levels and implications. *International Journal of Hygiene and Environmental Health*, 215 (4), 465-473.

O ar que se respira nas cabinas dos aviões a jato está sujeito a um processo complexo que não está livre de contaminação. O método adoptado é o mais económico para a indústria, foi copiado da aviação militar que o experimentou pela primeira vez em 1955, e designa-se por bleed air.

A passagem do ar pelos motores resulta numa exposição aos componentes dos óleos lubrificantes, dos fluidos hidráulicos e outras substâncias, prejudiciais para a saúde do ser humano em variados graus de toxicidade. A temperatura elevada a que esses componentes são expostos, nomeadamente os organofosfatos que estão presentes nos óleos (3%) aumenta, ainda mais, a sua toxicidade.

O *aerotoxic syndrome* ou síndrome aerotóxica, encontra-se devidamente identificada desde 1999 e é provocada pela exposição ao ar contaminado das aeronaves. Esta contaminação pode resultar em dois cenários distintos, (i) um designado por agudo, que consiste num evento com fumo na cabina, um cheiro desagradável e um conjunto de sintomas sentidos por passageiros e tripulações. Esses episódios, que nem sempre são reportados oficialmente, mas sentidos por todos os passageiros, advêm de um aumento acentuado da toxicidade do ar da cabina, por motivos variados que se prendem com o facto de o ar não ser devidamente filtrado. Refira-se que o desgaste do material é uma das razões apontadas para que ocorram episódios de doses elevadas de toxicidade do ar. (ii) Existe outro tipo de contaminação, esta crónica, que resulta da exposição contínua a um ar que mantém sempre uma dose baixa, mas permanente, de toxicidade. Os passageiros frequentes e, obviamente, as tripulações das aeronaves, estão sujeitos aos efeitos nefastos de um ar que, convém sublinhar, não está livre de contaminação.

S. Michaelis, J. Burdon e C.V. Howard (2017)¹⁰ encontraram um nexo causa-efeito entre a exposição ao ar contaminado das aeronaves e um conjunto de sinais e sintomas, propondo, afinal, que a síndrome aerotóxica seja considerada uma nova *doença ocupacional*. De entre um conjunto vasto de sintomas, os estudos realizados até ao momento destacam os que se relacionam com os sistemas neurológico e respiratório. As frequentes infeções respiratórias e a irritação do trato respiratório e

¹⁰ Michaelis, S., Burdon, J. & Howard, C.V. (2017). Aerotoxic Syndrome: A New Occupational Disease?, Public Health Panorama, 3, 2, 198-211.

outras doenças e perturbações ORL (Otorrinolaringologia) estão seguramente associadas à má qualidade do ar que se respira nas cabinas.

c) Vibração e Turbulência^{11/12/13}

A vibração é uma constante durante o voo, desde a descolagem à aterragem, e pode ser associado a episódios de elevada intensidade derivados de situações de turbulência, referenciados em três níveis como ligeira, moderada e severa. Este fenómeno é frequente, tendo efeitos nefastos para a integridade física dos tripulantes de cabina. De referir que existem situações em que tripulantes de cabina (*v.g.* SATA-Açores) chegam a fazer oito aterragens por dia (cumpre atentar no facto da referida companhia aérea existir desde 1941, e de que nenhum dos seus tripulantes de cabina se reformou por limite de idade, tendo sim sido reformados antecipadamente por motivos de saúde).

Resulta dos estudos analisados uma evidente associação entre as vibrações e as LMERT (Lesões Músculo-Esqueléticas Relacionadas com o Trabalho). As LMERT são doenças inflamatórias e degenerativas do sistema locomotor, das quais se destacam as raquialgias (principalmente lombalgias e cervicalgias). Num inquérito a 136 tripulantes da TAP, que se reformaram antecipadamente por motivos de saúde, as LMERT, são a principal causa para a reforma por inibição de voar. Este fator de risco encontra-se contemplado no já mencionado Decreto Regulamentar n.º 76/2007, desde *revisão de 2007*, sob o código 44.02: *Vibrações mecânicas de baixa e média frequências transmitidas ao corpo inteiro*.

Os estudos sobre vibração nas aeronaves foram realizados em condições normais deixando antever quais seriam as consequências para estes profissionais, nas condições mais adversas desta, como alerta P. Cabon¹⁴ ao referir que *“vibration measurements were done during ‘normal landings’. In bad weather conditions*

¹¹ Cioglu, H. Alziadeh, M. Mohany, A. & Kishawy, H. (2015). Assessment of the whole-body vibration exposure and the dynamic seat comfort in passenger aircraft. *International Journal of Industrial Ergonomics*, 45, 116-213.

¹² Burstrom, L., Lindberg, L. & Lindgren, T. (2006). Cabin attendants' exposure to vibration and shocks during landing. *Journal of Sound and Vibration*, 298 (3), 601-605.

¹³ Hostens, I. & Ramon, H. (2003). Descriptive analysis of combine cabin vibrations and their effect on the human body. *Journal of Sound and Vibration*, 266 (3), 453-464.

vibration doses are likely to increase significantly, due to the more unstable position of aircraft during landing. Therefore, a risk for health due to vibration cannot be excluded for cabin attendants, especially in relation to exposition to multiple shocks”.

Esta evidência pode ser comprovada com os números dos acidentes de trabalho e os dias de trabalho perdidos. Na empresa que reúne a maioria dos tripulantes em Portugal (TAP, com 2681 tripulantes de cabina em 2017) registaram-se nos primeiros 10 meses (Janeiro a Outubro de 2017) 730 acidentes de trabalho (AT) que corresponderam a 8914 dias de trabalho perdidos (baixas). No ano anterior, 2016, registaram-se 689 AT e 9845 dias de baixa. O índice ou taxa de incidência calculado pela fórmula: “n.º AT/n.º Tripulantes X 100”, foi no ano de 2016 de 25,7 e o de 2017 de 27,2 sendo que faltam, ainda, contabilizar os meses de Novembro e Dezembro de 2017. São, sem dúvida, valores bastante mais elevados (5 vezes mais!), se quando comparados com a média nacional: ocorrem cerca de 5.000 acidentes por cada 100.000 trabalhadores, podendo nos sectores industrial e da construção atingir 8 a 9.000. Ainda assim, um número acentuadamente mais baixo (3 vezes menos), que os acidentes de trabalho verificados com tripulantes de cabina.

d) Ruído^{15/16/17}

Os motores, a aerodinâmica da aeronave e os equipamentos (condicionamento do ar, sistema hidráulico, etc.) constituem as principais fontes de ruído as quais não podem ser anuladas.

Durante a descolagem e a aterragem o ruído na cabina pode atingir os 116dB (decibéis), sendo que os níveis de conforto acústico se situam entre os 30 e os 40 dB.

¹⁴ Cabon, P. (2017). Scientific evaluation of the long-term impacts of working conditions on cabin crew’s health. Final report. Paris: Welbees, pág. 17

¹⁵ Mellert, V., Baumann, I. Freese, N. & Weber, R. (2008). Impact of sound and vibration on health, travel comfort and performance of flight attendants and pilots. *Aerospace Science and Technology*, 12(1), 18-25.

¹⁶ Rotger, T. (1997). Le confort acoustique dans les cabinas d’avions. *Salon du Bourget: Acoustique & Techniques*, 29-38.

¹⁷ Hansen, J. (2017). Environmental noise and breast cancer risk? *Scandinavian Journal of Work, Environment & Health*, 43 (6), 505-508.

Com efeito, e segundo a OMS níveis acima de 55dB são considerados incómodos e a partir dos 85dB têm efeitos nocivos para a saúde.

Para além da *intensidade* (medida em decibéis) convém juntar a variável *duração* da exposição ao ruído. Apesar de existirem diferenças entre o curto/médio e o longo curso, e entre aeronaves melhor ou pior insonorizadas, este é um factor cuja presença é inevitável e que se encontra insito no já referido Decreto Regulamentar n.º 76/2007 com o código 42.01: *Ruído*, com referência aos trabalhadores da aviação civil. Com a agravante de que, ao contrário de outras profissões, com níveis de ruído semelhantes ou inferiores, não se aplica ao pessoal navegante as medidas de prevenção e proteção mitigadoras do ruído, como sejam os capacetes ou os protetores auriculares.

Assim, da exposição ao ruído resultam consequências ao nível da qualidade de trabalho e o rendimento intelectual, alterações do sono, irritabilidade, alterações hormonais, aumento da frequência respiratória, hipertensão, diminuição da acuidade visual, entre outras, e, nesse sentido, afetam irremediavelmente a saúde e a performance do pessoal navegante.

e) Radiação^{18/19/20/21}

A proteção da atmosfera terrestre permite que os efeitos da radiação cósmica não se façam sentir no solo, contudo, sempre que aumenta a altitude as aeronaves ficam sujeitas a radiação ionizante (que atravessa a matéria alterando a sua composição). Essa exposição aumenta nas altas altitudes, nas viagens de longo curso (maior tempo de exposição) e nas rotas polares, uma vez que quanto mais perto dos polos maior a dose de radiação. Diversos organismos internacionais consideram as aeronaves como

¹⁸ Bagshaw, M. (2008). Cosmic radiation in comercial aviation. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 6 (3), 125-127.

¹⁹ De Angelis, G. Caldora, M. Santaquilani, M. Scipione, R. & Verdecchia, A. (2002). Radiation-induced health effects on atmospheric flight crew members: clues for a radiation-related risk analysis. *Advances in Space Research*, 30 (4), 1017-1020.

²⁰ Pinilla, S. Asorey, H. & Núñez, L.A. (2015). Cosmic rays induced background radiation on board of comercial flights. *Nuclear and Particle Physics Proceedings*, 267, 418-420.

²¹ Zeeb, H., Blettner, M. Langner et al (2003). Mortality from cancer and other causes among airline cabin attendants in europe: a collaborative cohort study in eight countries. *American Journal of Epidemiology*, 158 (1), 35-46.

“*occupationally exposed*” à radiação ionizante e todas as companhias aéreas foram recentemente obrigadas a colocar medidores desse tipo de radiação.

As repercussões desta exposição podem-se traduzir em alterações genéticas e neoplasias (*v.g.* leucemias, cancro da mama, ovário, bexiga, pulmão, pele). Também frequentes nos episódios de grande intensidade, a formação de cataratas, queimaduras, lesões cutâneas e infertilidade, num quadro semelhante aos trabalhadores que lidam com raios-X e radioterapia. Uma das razões para desaconselhar as grávidas de voar, assenta na possibilidade de as radiações ionizantes provocarem modificações na estrutura das células do corpo humano com mutações cromossómicas e alterações genéticas.

O pessoal navegante está também exposto à radiação ultravioleta (UV) que a 9.000m de altitude (comum na maior parte dos voos) é o dobro da sentida ao nível do solo. O efeito carcinogénico da radiação UV é conhecido pelas alterações que provoca nas células da pele. Sanlorenzo *et al* (2015)²² numa meta-análise que incidiu sobre dezanove estudos publicados, encontraram o *dobro* da incidência de melanoma no pessoal navegante (tripulantes de cabina e pilotos) comparativamente com a população em geral. Rafnsson *et al* (2003)²³ conseguiram isolar os fatores profissionais dos fatores não-profissionais (*v.g.* tipo de pele, história familiar de cancro, uso de protetor, exposição ao sol nas férias) para concluir que para estes últimos fatores não existiam diferenças entre pessoal navegante e população em geral. Atribuindo assim, aos fatores ocupacionais a maior incidência de melanomas no pessoal navegante, devido a uma exposição acumulada à radiação UV no local de trabalho.

Para além dessas radiações durante o voo, os tripulantes estão também sujeitos em terra à radiação emitida pelos equipamentos de RX, de controlo de segurança dos aeroportos, onde são obrigados a passar, muitas vezes mais do que uma vez por dia. No anteriormente mencionado Decreto Regulamentar n.º 76/2007, este fator de risco é contemplado no código 41.01: *Radiações Ionizantes*.

²² Sanlorenzo, M., Wehner, M.R., Linos, E. et al (2015). The Risk of Melanoma in Airline Pilots and Cabin Crew: A Meta-analysis. *JAMA Dermatology*, 151 (1), 51-58.

²³ Rafnsson, V., Hrafnkelsson, J. Tulinius, H. et al (2003). Risk factors for cutaneous malignant melanoma among aircrews and a random sample of the population. *Occupational and Environmental Medicine*, 60 (11), 815-820.

f) Horários Irregulares e Ritmos Circadianos^{24/25/26/27/28}

A síndrome do *jet lag* ou da *décalage horaire* está diretamente ligada às profissões da aviação.

Com efeito, um tripulante de cabina das companhias aéreas que operam em Portugal pode cruzar 8 fusos horários (*v.g.* um voo para Estados Unidos da América, com 5h de diferença, regresso, seguido de um voo para Europa, com 3h de diferença), em períodos muito curtos, sendo que esta situação pode repetir-se até 4 vezes por mês, durante anos e décadas.

Os efeitos negativos para a saúde, de uma travessia rápida de múltiplos fusos horários, estão atualmente devidamente identificados. Os períodos de vigília e de sono são alterados, o que resulta numa desregulação hormonal (melatonina e cortisol, entre outras hormonas), sendo que esta quebra dos ritmos circadianos provocará um vasto conjunto de desordens – as SCRD (*Sleep and Circadian Rhythm Disorders*). Existe evidência científica de uma forte associação entre este tipo de desordens (SCRD) e doenças cardiovasculares, metabólicas, diabetes, e determinadas tipologias de cancro.

Por outro lado, os horários irregulares, os turnos noturnos, as *early starts* (antes das 7h00), têm um efeito semelhante ao *jet lag*, no sentido em que provocam uma dessincronização do relógio biológico e conseqüente desregulação hormonal. O restabelecimento desta sincronização é muito difícil particularmente quando cruzada com adaptações a fusos horários e tudo o mais que isso implica (*v.g.* climatização,

²⁴ Cho, K. (2001). Chronic 'jet lag' produces temporal lobe atrophy and spatial cognitive deficits. *Nature Neuroscience*, 4 (6), 567-568.

²⁵ Touitou, Y., Reinberg, A. & Touitou, D. (2017). Association between light at night, melatonin secretion, sleep deprivation, and the internal clock: health impacts and mechanisms of circadian disruption. *Life Sciences*, 173, 94-106.

²⁶ Haus, E.L., & Smolensky, M.H. (2013). Shift work and cancer risk: potential mechanistic roles of circadian disruption, Light at night, and sleep deprivation. *Sleep Medicine reviews*, 17 (4), 273-284.

²⁷ Hammer, G. P., Blettner, M & Zeeb, H. (2009). Epidemiological studies of cancer in aircrew. *Radiation Protection Dosimetry*, 136 (4), 232-239.

²⁸ Gassmann, A.S., Gonzalez, M. & Mathelin, C. (2015). Les hôtesses de l'air sont-elles à risque accru de cancer du sein?. *Gynécologie Obstétrique & Fertilité*, 43 (1), 41-48.

alimentação, local e horário da dormida) e com uma densidade de voos que não permite a recuperação completa da *homeostase* (equilíbrio fisiológico).

Assim, os tripulantes de cabina estão, por inerência das suas condições de trabalho, indubitavelmente na linha da frente das profissões onde os distúrbios do sono e a disrupção dos ritmos circadianos mais se fazem sentir: *“It has been reported that the risk for female cabin crews exposed to nightshift to develop a breast cancer is 48% higher than the general population. Lack of melatonin secretion during a nightshift has been demonstrated as the main contributing factor to breast cancer in female cabin crews. Circadian disruption has also been demonstrated as the main contributing factor of prostate-cancer, which also is a hormone-dependent cancer. The risk for prostate-cancer development in male cabin crews has been reported as 40% higher than the general population”* (Cabon, 2017)²⁹.

A segregação da hormona da sonolência (melatonina) está dependente da exposição à luminosidade do dia e o seu descontrolo tem repercussões que são hoje reconhecidas pela comunidade científica (a título de exemplo refira-se o prémio nobel da medicina de 2017, que foi atribuído aos investigadores que trabalham na explicação dos mecanismos associados aos ritmos circadianos).

A dessincronização do relógio biológico e a realização do trabalho em condições de privação do sono têm sinais e sintomas que podem acontecer durante o voo, nomeadamente a diminuição da performance física e cognitiva, dificuldades ao nível da memória e da concentração, aumento da irritabilidade, dificuldade em comunicar e em tomar decisões.

As SCRD estão associadas a um incremento dos acidentes de trabalho e podem por em causa as funções prioritárias de segurança, vigilância e emergência que são a principal missão dos tripulantes de cabina.

Desde 2007 que a International Agency for Research on Cancer (IARC) considera existir evidência científica de que: *“Shiftwork that involves circadian disruption is probably carcinogenic to humans”*. Em cinco categorias possíveis esta classificação é

²⁹ Cabon, P. (2017). Scientific evaluation of the long-term impacts of working conditions on cabin crew's health. Final report. Paris: Welbees, p. 19.

a segunda mais grave, significando que existe evidência comprovada através de estudos experimentais realizados com animais e que a probabilidade de o mesmo se passar com os humanos é bastante elevada. Como se depreende da natureza do factor em causa (disrupção dos ritmos circadianos), não será fácil medir o seu impacto em estudos experimentais com pessoas, desde logo pelo facto de as Comissões de Ética, aos quais todos os estudos científicos têm, imperativamente, de ser previamente submetidos, se recusarem a aprovar este tipo de estudos com seres humanos. Restamos por isso, o registo de um crescente número de casos (as verdadeiras cobaias nesta matéria) de cancro que têm uma relação direta com a disrupção dos ritmos circadianos, inerente ao tipo de trabalho do pessoal navegante.

A associação dos distúrbios de sono e da dessincronização dos ritmos circadianos aos problemas de saúde está patente na discussão relativa ao término ou continuação da mudança da hora legal. Com efeito, o Parlamento Europeu, a 8 de fevereiro de 2018, aprovou uma moção para que se realize uma avaliação pormenorizada sobre a necessidade de mudança da hora legal. A discussão assenta em estudos que assinalam problemas de sono, de stress, maior número de ataques cardíacos, acidentes de trabalho e acidentes de viação. Se esse impacto na saúde se verifica com apenas uma hora a mais ou a menos no habitual ritmo circadiano, não será difícil de compreender a penosidade, a diminuição da performance, os riscos para a saúde e para a segurança, resultantes das frequentes alterações do relógio biológico (transição rápida de vários fusos horários) a que estão sujeitos os tripulantes de cabina.

g) Stress e Depressão^{30/31/32}

O trabalho pode ser fonte de níveis de fadiga psíquica de tal modo elevados que se tornam prejudiciais à saúde. Apesar de esta associação ser relativamente recente, existe alguma pesquisa consolidada que revela uma ponta do iceberg escondido, que

³⁰ Chen, C.F., & Kao, Y.L. (2012). Investigating the antecedents and consequences of burnout and isolation among flight attendants. *Tourism Management*, 33 (4), 868-874.

³¹ Moebus P., Stone, B., Robertson, K. Gundel, A., Vejvoda, M., Spencer, M., Ackersted, T., Simons, R., Cabon, P., Mollard, R. & Folkard, S. (2008). Scientific and Medical Evaluation of Flight Time Limitations. Final Report. Zurique: Moebus Aviation.

³² Tavares, C. (2011). Percepção de Risco dos Tripulantes de Cabina da SATA Air Açores. Ponta Delgada: Universidade dos Açores.

são os problemas da saúde mental e das doenças do foro psicológico. Este assunto, de extrema importância, deve ser observado com cuidado, pois, não obstante existirem poucos estudos sobre o tema, os que existem são fundamentais para a compreensão deste tipo de problemas.

Com efeito, num estudo que envolveu tripulantes de cabina (Sveinsdottir, 2007)³³ são reconhecidos níveis de *stress* e *burnout*, superiores a profissões em que estes problemas são normalmente associados: “*cabin crews have been found to be more affected by stress than other professionals generally affected by stress issues and burnout (e.g. nurses). Cabin crews reported occurrences of several symptoms, highlighting how chronic stress should be addressed when considering long term effects on cabin crews’ health*” (Cabon, 2017, p.10)²⁹.

Efetivamente, a concorrência nas companhias de transporte aéreo atingiu um ponto tão elevado, que originou uma exigência cada vez maior das performances físicas, mentais e psicológicas das tripulações. Atualmente a densidade de voos é de tal ordem que não pode ser comparada com o que era a natureza do trabalho na aviação há duas ou mesmo uma década atrás.

Como se pode observar pelo artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39/2004, Anexo Quadro n.º 3, os limites diários de serviço de voo poderão ir até às 18 horas, e no Anexo à CIA 05/10, OPS 1.1100, pode-se verificar igualmente limites de horas de trabalho estabelecidos ultrapassando em grande escala as previstas por Lei para outras profissões: 190h mensais, o que corresponde a 47,5h semanais, podendo chegar a 60h num período de 7 dias consecutivos, 480h por trimestre e 1800h por ano.

A aprovação pelo Parlamento Europeu, em 9 de outubro de 2013, das alterações das FTL (Flight Time Limitations), veio aumentar significativamente a carga laboral, com repercussões no *work-to-rest ratio*, com menor tempo de recuperação, mais trabalho noturno, maior dificuldade em conciliar a vida profissional com a familiar e social.

³³ Sveinsdottir, H., Gunnarsdóttir, H., & Frioriksdóttir, H. (2007). Self-assessed occupational health and working environment of female nurses, cabin crew and teachers. *Scandinavian Journal of Caring Sciences*, 21 (2), 262-273.

Alguns dos fatores associados ao aumento do stress e da depressão nesta profissão, estão identificados: “*La densification du rythme de travail, les objectifs commerciaux inatteignables, les contraintes liées à la sûreté et les angoisses dues aux actes terroristes depuis 2001 affectent en profondeur le personnel de cabine*” (Stripolli, 2017)³⁴.

Também em Portugal, os estudos realizados com tripulantes (Zambujal, 2013; Mathäβ, 2012; Tavares, 2011)^{35/36/32} apontam para um incremento do stress e dos fatores de natureza psicológica associados ao desempenho desta profissão. A necessidade de uma constante regulação emocional na presença dos passageiros, aliada a uma grande rotatividade dos colegas de trabalho que não permite um suporte social estável, levam a situações de isolamento e solidão. Os fatores de stress são múltiplos e derivam das funções de segurança, vigilância e emergência que exigem na atualidade uma redobrada e constante atenção. Um voo, por si só, pode ser considerado um episódio de *stress*. O efeito acumulado desses episódios, sem o devido intervalo entre eles, poderá originar situações de ansiedade e outros distúrbios de natureza psicológica, que se podem transformar em estados de esgotamento (*burnout*), fadiga crónica e depressão.

Num inquérito a 136 tripulantes da TAP, que se reformaram antecipadamente por motivos de saúde, os problemas do foro psiquiátrico e psicológico são a terceira causa para a reforma por inibição de voo, a seguir às LMERT (Lesões Músculo-Esqueléticas Relacionadas com o Trabalho) e às doenças ORL (Otorrinolaringologia). Temos indicadores que estes números serão ainda superiores no universo das *low cost*, onde o abandono precoce da profissão aparenta ser uma realidade.

Em face do exposto, questionamo-nos, a final, em que condições físicas vive um tripulante de cabina quando as condições de trabalho ultrapassam os limites do que é fisiológica e psicologicamente aceitável para o humano?

³⁴ Stripolli, M. (2017) Penibilite du Metier de Personnel de Cabina. Paris: UNSA, p. 20.

³⁵ Zambujal, R. (2013). Fadiga Ocupacional e Processos de Regulação Emocional: Um estudo exploratório com Tripulantes de Cabina. Lisboa: ISPA.

³⁶ Mathäβ, S. (2012). Antecedentes do Bem-Estar em Tripulantes de Cabina: Características do trabalho, Fadiga e Experiências de Recuperação. Lisboa: ISPA.

III. DOS REGIMES ESPECIAIS DE ANTECIPAÇÃO DA IDADE DE ACESSO À PENSÃO POR VELHICE EXPRESSAMENTE PREVISTOS NO SISTEMA DE SEGURANÇA SOCIAL PORTUGUÊS

Atualmente, em Portugal, a idade da reforma encontra-se estabelecida nos 66 anos e 4 meses, prevendo-se o aumento da mesma nos anos que se seguem.

Não obstante, o Sistema de Segurança Social português prevê situações específicas em que trabalhadores de determinadas profissões, consideradas de natureza penosa ou desgastante, gozam de condições distintas, e, neste caso em concreto, necessariamente mais benéficas, de acesso à pensão de velhice, designadamente através da antecipação da idade com a qual os trabalhadores terão direito à referida pensão.

Encontram-se abrangidos por este regime os trabalhadores que desempenhem as seguintes profissões: bordadeiras da Madeira, controladores de tráfego aéreo, profissionais de bailado clássico ou contemporâneo, trabalhadores abrangidos por acordos internacionais na Região Autónoma dos Açores, trabalhadores da Empresa Nacional de Urânio, S.A. (ENU), trabalhadores inscritos marítimos que exerçam a atividade na pesca, trabalhadores inscritos marítimos da marinha de comércio de longo curso, de cabotagem e costeira e das pescas, trabalhadores do interior ou da lavra subterrânea das minas e trabalhadores do setor portuário.

Os profissionais acima identificados têm direito, e podem requerer, a pensão de velhice antecipada, nas condições específicas de idade e de carreira contributiva estabelecidas para cada atividade. Contudo, estes trabalhadores terão, ainda, e invariavelmente, de satisfazer a condição geral de *“ter descontado durante 15 anos (seguidos ou não) para a Segurança Social ou outro sistema de proteção social que assegure uma pensão de velhice”* (prazo de garantia).

Relativamente às profissões supra elencadas – com exceção dos trabalhadores do interior ou da lavra subterrânea das minas e dos trabalhadores da marítimos da marinha de comércio de longo curso, de cabotagem e costeira e das pescas, sobre as quais nos iremos debruçar com maior detalhe – iremos fazer apenas uma breve alusão às mesmas, designadamente no que respeita à idade com que estes

profissionais têm acesso à pensão por velhice, as condições especiais de atribuição da pensão, acumulação, assim como o modo de cálculo da mesma, sendo que todas as profissões referidas gozam de legislação própria no que respeita ao regime legal de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice.

a) Bordadeiras da Madeira

Esta categoria profissional abrange as (i) bordadeiras manuais de bordados e (ii) as bordadeiras manuais de tapeçarias, podendo estas profissionais ter acesso antecipado à pensão por velhice a partir dos 60 anos de idade.

A atribuição da pensão de velhice nestes termos obriga a que as bordadeiras tenham, pelo menos, quinze anos civis, seguidos ou interpolados, com registo de remunerações de exercício na atividade de bordadeira.

Este tipo de pensão não é acumulável com rendimentos provenientes de atividade no setor dos bordados. No que respeita ao método de cálculo da pensão, este segue a regra geral.

b) Controladores de tráfego aéreo

Esta profissão abrange as seguintes categorias: (i) aeródromo, de aproximação ou regional, e (ii) radar, gozando estes profissionais de acesso antecipado à pensão por velhice a partir dos 58 anos de idade.

Como condições especiais de atribuição da pensão em apreço temos o facto de estes profissionais terem de, aos 58 anos de idade, ter completado vinte e dois anos civis de registo de remunerações no exercício de funções operacionais relevantes para o cálculo da pensão.

Cumprе referir que esta pensão não é acumulável com rendimentos que provenham de atividade (i) prestada no setor do controlo de tráfego aéreo em funções operacionais, e (ii) a qualquer título, na mesma empresa ou grupo empresarial, por um período de três anos a contar da data de acesso à pensão antecipada. Também o

cálculo da pensão referente a estes profissionais é efetuado de acordo com as regras gerais.

c) Profissionais de bailado clássico ou contemporâneo

Estes profissionais têm possibilidade de aceder à pensão por velhice a partir dos 45 ou dos 55 anos de idade.

Para que se possam reformar aos 45 anos de idade, têm de ter, pelo menos, vinte anos civis, seguidos ou interpolados, de registo de remunerações, dos quais dez correspondentes a exercício da profissão a tempo inteiro. Por outro lado, caso estes profissionais pretendam reformar-se, apenas, aos 55 anos de idade, estes têm de ter, pelo menos, dez anos civis, seguidos ou interpolados, de registo de remunerações correspondente ao exercício a tempo inteiro da profissão.

Este tipo de pensão não é acumulável com rendimentos provenientes de atividade exercida como bailarino clássico ou contemporâneo.

O cálculo da pensão no âmbito deste regime já não segue as regras gerais, pelo menos no que respeita à antecipação de idade para os 45 anos. Assim, no caso das antecipações a partir dos 45 anos de idade é aplicado o fator de redução ao valor da pensão estatutária previsto no art. 36.º, do Decreto-Lei n.º 187/2007, de 10 de maio, aos anos de antecipação em relação aos 55 anos de idade.

d) Trabalhadores abrangidos por acordos internacionais na Região Autónoma dos Açores

Estão aqui em causa profissionais abrangidos por acordos internacionais, cujos contratos de trabalho cessem por extinção do posto de trabalho, podendo, os mesmos, solicitar a pensão por velhice antecipadamente a partir dos 45 anos de idade.

Por forma a acederem a este tipo de pensão, os trabalhadores têm (i) de ter idade igual ou superior a 45 anos de idade à data da cessação do contrato de trabalho, (ii) ter completado quinze anos de registo de remunerações no regime geral; (iii) ter, pelo

menos, dez anos de serviço na entidade empregadora militar estrangeira, e (iv) ter requerido a pensão até noventa dias após a data da cessação do contrato de trabalho.

A pensão em apreço não é acumulável com rendimentos provenientes de atividade exercida, a qualquer título, ao serviço da entidade empregadora militar estrangeira. Relativamente ao cálculo da pensão, bonificação correspondente a dez anos de registo de remunerações.

e) Trabalhadores da Empresa Nacional de Urânio, S.A. (ENU)

Neste caso tratam-se de trabalhadores que (i) exerçam funções ou atividade de apoio a áreas mineiras e anexos minérios ou em obras e imóveis, afetos à ENU à data da sua dissolução, e que (ii) tenham cessado contrato de trabalho anterior à dissolução da ENU, mas que aí tenham exercido funções por um período de, pelo menos, quatro anos, podendo estes profissionais terem acesso à pensão por velhice antecipadamente a partir dos 55 anos de idade.

Como condições especiais de atribuição determina a legislação aplicável que os profissionais em questão têm de ter quinze anos civis, seguidos ou interpolados, com registo de remunerações.

Este tipo de pensão não é acumulável com rendimentos provenientes de atividade exercida no setor mineiro.

No que respeita ao cálculo da pensão, este deve ter em conta que a taxa global de formação da pensão é acrescida de 2,2%, por cada dois anos de serviço efetivo, seguidos ou interpolados, em trabalho de fundo, não podendo, contudo, o montante da pensão ultrapassar 92% do valor da remuneração de referência.

f) Trabalhadores inscritos marítimos que exerçam a atividade na pesca



À semelhança dos profissionais de bailado clássico ou contemporâneo, também estes trabalhadores gozam de duas idades possíveis de acesso antecipado à pensão por velhice, designadamente a partir dos 50 ou 55 anos de idade.

Os trabalhadores que pretendam reformar-se aos 50 anos de idade (para pensão por desgaste físico prematuro), devem ter, pelo menos, quarenta anos de serviço na pesca, sendo que aqui se considera como um ano de serviço cada grupo de 273 dias, seguidos ou interpolados, ocupado em companhias ou no quadro do mar. A partir dos 55 anos de idade (aos beneficiários que tenham no mínimo quinze anos de pesca a idade normal de acesso à pensão – 65 anos de idade – é reduzida por aplicação do coeficiente de 0,33 ao número de anos de serviço nas pescas), os profissionais têm de ter, pelo menos, trinta anos de serviço efetivo na pesca, sendo que se considera como um ano efetivo de serviço um período mínimo de 150 dias, seguidos ou interpolados, dentro do mesmo ano civil, ocupado em companhias ou no quadro do mar.

Este tipo de pensão não é acumulável com exercício de atividade no mar a bordo de embarcações de pesca como inscritos marítimos e enquanto durar a mesma atividade. Ao cálculo da pensão aplicam-se as regras gerais.

g) Trabalhadores do setor portuário

No presente caso tratam-se de profissionais integrados no setor portuário nacional que em 31 de Dezembro de 1999, tinham 45 anos de idade, sendo que a idade de acesso à pensão fixa-se a partir dos 55 anos de idade.

Estes profissionais podem aceder antecipadamente à pensão por velhice, desde que tenham completado quinze anos de registo de remunerações no setor portuário até 31 de Dezembro de 1999.

Por sua vez, a pensão não será acumulável com rendimentos provenientes de atividade exercida no setor portuário até o beneficiário atingir a idade normal de acesso à pensão de velhice. No que respeita ao regime aplicável a estes trabalhadores, o cálculo da sua pensão será efetuado por recurso às regras gerais.

No que aos trabalhadores do interior ou da lavra subterrânea das minas, assim como aos trabalhadores inscritos marítimos da marinha de comércio de longo curso, de cabotagem e costeira e das pescas concerne, faremos uma análise mais aprofundada dos regimes aplicáveis aos mesmos, designadamente pelo facto de, tanto quanto nos parece, as profissões exercidas por estes trabalhadores serem, não na sua génese, mas sim nas condições em que são desenvolvidas, analogamente equiparáveis à profissão de tripulantes de cabina.

h) Trabalhadores do interior ou da lavra subterrânea das minas

Quando falamos de trabalhadores do interior ou da lavra subterrânea das minas, o legislador quis-se referir àqueles profissionais que desempenham atividade exclusiva ou predominantemente de apoio exercida no subsolo.

Por se entender que se trata de uma profissão de natureza especialmente desgastante, o Decreto n.º 45266, de 23 de setembro de 1963, com a redação do Decreto n.º 486/73, de 24 de setembro, permitiu que o ministro à data competente pudesse reduzir a idade de acesso à pensão por velhice no que a este tipo de trabalhadores respeita.

Neste sentido, desde os princípios dos anos 70 que aos trabalhadores do interior ou da lavra subterrânea da indústria mineira foi sendo reconhecida a natureza de profissão desgastante, o que lhes permitiu, desde então, aceder antecipadamente à pensão por velhice, numa primeira fase a partir dos 60 anos de idade e , posteriormente, a partir dos 50 anos de idade (idade que se mantém em vigor, sendo, ainda, permitido o acesso antecipado à pensão por velhice a partir dos 45 anos de idade, desde que fundamentado em razões de conjuntura).

Deste modo procedeu-se, ainda, à bonificação do cálculo das pensões de invalidez, velhice e sobrevivência a serem atribuídas a estes profissionais.

Por se considerar que as condições laborais penosas – designadamente pelo ambiente nocivo em que operam – em que laboram os profissionais mineiros são extensivas a outras atividades de apoio, desde que desenvolvidas no subsolo com carácter habitual

e predominante e, mais, porque a experiência da aplicação da Portaria n.º 656/81, de 1 de agosto, assim o revelou, tornou-se imperativa a extensão do regime de proteção social na reforma a estas últimas atividades de apoio.

Veja-se, assim, o Decreto-Lei n.º 195/95, de 28 de julho, o qual estabelece o regime jurídico específico da segurança social dos trabalhadores das minas.

Pelo facto de ser entendida como uma profissão de natureza especialmente desgastante, encontra-se expresso no preâmbulo do referido normativo legal que *“Mantendo-se todo o enquadramento subjacente à fixação daquelas particularidades, agora agravado pela atual conjuntura dos mercados das matérias-primas com reflexos na situação de crise que atravessa o setor mineiro, impôs-se a adoção de medidas específicas dirigidas à salvaguarda dos períodos de trabalho desenvolvidos no interior das minas, tornando-se irrelevante, designadamente, o não exercício daquela atividade à data do requerimento da pensão”*, mais referido que *“No atual quadro normativo, a antecipação da idade de acesso à pensão em função da natureza da atividade exercida, designadamente da sua penosidade especial ou por motivos conjunturais que exijam uma proteção específica, carece de regulamentação própria”*.

Com o referido Decreto-Lei pretendeu, assim, o legislador proceder ao aperfeiçoamento e integração num único normativo do conjunto dos princípios e dos meios de prova indispensáveis à concretização dos direitos reconhecidos aos trabalhadores do interior das minas, permitindo-se, que, em casos excecionais devidamente fundamentados, parte do regime seja, também, aplicável aos trabalhadores do exterior da mina.

Assim, nos termos da legislação supra, a idade de acesso normal à pensão, atualmente fixada em 66 anos e 4 meses de idade, é reduzida em um ano por cada dois anos de serviço efetivo em trabalho de fundo, seguidos ou interpolados, até ao limite de 50 anos de idade. Tal como anteriormente referido, o limite de idade fixado pode ser reduzido em cinco anos, verificando-se situações excecionais de conjuntura.

Estes profissionais têm ainda de preencher as condições especiais de atribuição estabelecidas, designadamente o facto de terem de ter quinze anos civis, seguidos ou interpolados, com registo de remunerações. De referir que este tipo de pensão não é acumulável com o exercício de atividade no interior ou da lavra subterrânea das minas.

No que ao cálculo da pensão diz respeito, esta é calculada nos termos do regime geral da segurança social, com um acréscimo à taxa global de formação de 2,2% por cada dois anos de serviço efetivo em trabalho de fundo prestado ininterrupta ou interpoladamente, sendo que o montante da pensão não pode ultrapassar o limite de 92% do valor da remuneração de referência.

Analisado o regime de proteção social na velhice aplicável aos trabalhadores do interior ou da lavra subterrânea das minas, compreende-se que os mesmos gozem de um regime especial, o qual lhes permite aceder, antecipadamente, à pensão por velhice.

Efetivamente, estes profissionais desenvolvem a sua atividade laboral em condições adversas, as quais se podem mostrar, a médio e longo prazo, prejudiciais para os trabalhadores, tendo em conta a penosidade que o exercício do trabalho nas minas implica. O trabalho nas minas comporta inúmeros riscos para a saúde, especialmente pela existência de contaminações químicas (derivados da alteração dos minerais da escombreira e do interior da própria mina), assim como pelo arrastamento de poeiras finas pela ação do vento. Da mesma forma, os fumos, vapores e gases (dióxido de azoto, dióxido de enxofre, monóxido e dióxido de carbono) que são gerados em todo o processo de extração do minério, essencialmente produzidos pelo funcionamento de veículos e equipamentos pesados, acusam quantidades elevadas de poeiras que interferem na qualidade do ar respirável.

É, pois, indubitável que as condições nas quais estes profissionais laboram são árduas e prejudiciais para a sua saúde, motivo pelo qual lhes foi reconhecida a natureza de profissão especialmente penosa e desgastante.

i) Trabalhadores inscritos marítimos da marinha de comércio de longo curso, de cabotagem e costeira e das pescas

À semelhança dos trabalhadores do interior e da lavra subterrânea das minas, também os trabalhadores inscritos marítimos da marinha de comércio de longo curso, de cabotagem e costeira e das pescas gozam de legislação de proteção social efetuada, especialmente, tendo presente o caráter desgastante e penoso da profissão.

Assim, foi através de Portaria datada de 18 de Dezembro de 1975, publicada no Diário do Governo, 2.^a série, de 2 de Janeiro de 1976, que se estabeleceu o regime legal das condições de reforma dos trabalhadores inscritos marítimos da marinha de comércio de longo curso, de cabotagem e costeira e pescas (de ora em diante abreviadamente designados por “trabalhadores da marinha mercante”).

A referida lei nasceu da preocupação que à data surgiu com as condições em que estes trabalhadores exerciam a sua atividade. Com efeito, resulta dos próprios considerandos o normativo que *“Considerando que as condições em que os trabalhadores do mar exercem a sua atividade são particularmente desfavoráveis, o que provoca um envelhecimento precoce; Considerando que tais condicionalismos não podem, de imediato, ser melhorados de forma a evitar ou diminuir as consequências apontadas e que, de qualquer modo, se impõe atender à situação dos trabalhadores que dessas melhorias não possam beneficiar de forma efetiva; Considerando que se trata de uma medida tendente a reparar injustiças que se verificam em relação aos trabalhadores do mar, a qual deverá ser enquadrada numa política global a adotar relativamente a profissões desgastantes”*.

Numa primeira fase, aquando da publicação da Portaria *supra* referida, a idade de reforma para os trabalhadores da marinha mercante estabeleceu-se a partir dos 60 anos de idade, tendo sido, entretanto, reduzida para 55 anos de idade, através da alteração resultante da Portaria 804/77, de 31 de dezembro, idade que se mantém à presente data.

No entanto, e no demais, esta Portaria 804/77, de 31 de dezembro não veio introduzir alterações profundas, pois que aquando da sua publicação não tinha sido, ainda, possível definir um conjunto coerente de medidas a adotar relativamente às profissões desgastantes *latu sensu*.

Importa reter a este título que para que os trabalhadores da marinha mercante possam ter acesso antecipadamente à pensão por velhice, os mesmos devem (i) ter pertencido aos quadros de mar durante, pelo menos, quinze anos seguidos ou interpolados e, bem assim (ii) ter quinze anos civis, seguidos ou interpolados, com registo de remunerações, sendo que, no presente caso, considera-se um ano de serviço cada grupo de 273 dias no quadro do mar.

Este tipo de pensão não é, contudo, acumulável com o exercício de funções na marinha mercante, salvo com acordo expresso do respetivo sindicato. Relativamente ao cálculo da pensão, serão aplicáveis as regras gerais.

Uma breve nota para referir que foi, entretanto, publicada a Portaria n.º 129/2011, de 27 de fevereiro, a qual garante o recurso, a título subsidiário, à unificação dos períodos contributivos dos trabalhadores inscritos marítimos, correspondentes à atividade exercida na marinha de comércio de longo curso, de cabotagem e costeira e à atividade exercida, pelos mesmos, na pesca, sempre que tal se mostre necessário para efeitos de antecipação da idade de acesso à pensão, quer de velhice, quer por desgaste físico.

Ora, da análise aos referidos regimes, resulta claro o cuidado com os profissionais da marinha mercante, exatamente pelo facto de estes laborarem em condições penosas e desgastantes o suficiente para que tal tenha um grande impacto tanto a nível físico, como mental, nestes trabalhadores.

Efetivamente, os trabalhadores da marinha mercante encontram-se expostos a diversos fatores que podem resultar nas mais diversas lesões e doenças, seja a nível do foro psíquico, seja a nível do foro fisiológico, como sejam graves insolações, a exposição a níveis de radiações ultravioletas elevadas, viroses e bactérias, as derivadas de vibrações mecânicas de baixa e média frequências transmitidas ao corpo

inteiro, entamoebas histolíticas, ancilostomas duodenais, assim como em acidentes de trabalho graves e recorrentes.

Importa referir que diversas doenças que derivam do trabalho na marinha mercante, resultam, também, do trabalho efetuado pelo pessoal da aviação civil, como sejam, a título de exemplo, doenças resultantes da exposição a agentes de doenças tropicais, shistosomas, oncocercos, tripanosomas, vibrio cholerae, vírus de Lassa, vírus Ébola e de Mar, vírus do Congo-Crimeia e Hantavírus, e outras doenças tropicais (decreto Lei das doenças profissionais Decreto Regulamentar nº 76/2007, códigos 55.01; 55.02; 55.03; 55.04; 55.05; 55.06; 55.07).

IV. ANÁLISE COMPARATIVA DOS REGIMES DE PROTEÇÃO SOCIAL NA VELHICE RELATIVAS ÀS PROFISSÕES EXERCIDAS PELOS TRABALHADORES MINEIROS E TRABALHADORES DA MARINHA MERCANTE, E OS TRIPULANTES DE CABINA

Da análise *supra* efetuada, seja ao regime aplicável aos trabalhadores mineiros, como aos trabalhadores da marinha mercante, resulta-nos, clara, a penosidade do exercício das profissões em questão.

Com efeito, as condições de laboração destes trabalhadores são, sem dúvida alguma, mais prejudiciais e desgastantes, seja a nível físico, seja a nível da psique, do que as condições de trabalho de profissionais que exerçam outro tipo de atividades que não importem um esforço acrescido da sua parte, designadamente por estas últimas serem exercidas numa atmosfera dita “normal”, e por não importarem a exposição a diversos fatores de risco que apenas profissionais que laborem em ambientes – potencial e efetivamente – nocivos para o corpo e a mente humana, se encontram sujeitos, como nos foi possível aferir.

É, pois, neste sentido, que nos parece coerente e razoável proceder a uma análise comparativa das profissões desempenhadas pelos trabalhadores mineiros e pelos trabalhadores da marinha mercante, com os trabalhadores da aviação civil, com especial enfoque para os tripulantes de cabina.

Efetivamente, e tal como resulta da extensa exposição feita no II capítulo da presente Alegação, a atividade profissional desenvolvida pelos tripulantes de cabina não o é – à semelhança das funções exercidas pelos trabalhadores mineiros e pelos trabalhadores da marinha mercante – em condições tidas como comuns à generalidade dos trabalhadores.

Conforme sobejamente demonstrado, das condições de trabalho em que laboram os tripulantes de cabina podem resultar, para os profissionais que exercem a referida profissão, consequências das mais variadas índoles, tal como sucede com os trabalhadores mineiros e os trabalhadores da marinha mercante, designadamente pelo facto de nestas três profissões os trabalhadores laborarem em “ambientes diferentes”, dos trabalhadores comuns que laboram numa atmosfera, com níveis de oxigenação, de ruído, de radiação, vibração, dentro dos limites normais.

Não obstante as profissões em apreço serem todas elas profissões especialmente penosas e desgastantes, a verdade é que, até aos dias de hoje, essa natureza apenas foi legalmente reconhecida aos trabalhadores das minas e aos trabalhadores da marinha mercante, no que ao quadro comparativo com o pessoal da aviação importa.

Como tivemos oportunidade de verificar, algumas das condições de laboração dos trabalhadores das minas são comuns aos trabalhadores da aviação civil – especialmente aos tripulantes de cabina – como seja a sujeição a contaminações químicas e a ruídos de elevada intensidade, ainda que com origens distintas, acrescidas ainda de fatores como as vibrações, baixa humidade relativa, fraca qualidade do ar, radiações, travessia rápida de fusos horários, disrupção dos ritmos circadianos, etc.

O trabalho desenvolvido pelos trabalhadores da marinha mercante como pelos mineiros, deve ser equiparado ao trabalho desenvolvido pelo pessoal da aviação, em especial pela elevada exposição de ambas as categorias de trabalhadores a fatores de risco altamente prejudiciais para a sua saúde, seja a nível físico, seja psicológico.

Não nos esqueçamos que tal como os tripulantes de cabina, também no trabalho marítimo os profissionais estão sujeitos a laboração em horários irregulares, o que se



encontra diretamente associado a distúrbios de sono e dessincronização dos ritmos circadianos, problemas de saúde que estão patentes na discussão relativa ao término ou continuação da mudança da hora legal.

Consequentemente, o trabalho efetuado em condições penosas e desgastantes, como o são as atividades profissionais desempenhadas, tanto pelos trabalhadores da marinha mercante, como pelo pessoal da aviação, gera problemas da saúde mental e doenças do foro psicológico, como sejam o stress e a depressão, condições, atualmente, medicamente reconhecidas.

Mais se refira que os trabalhadores da marinha mercante, à semelhança dos trabalhadores da aviação civil, encontram-se altamente expostos a agentes de doenças tropicais, cuja contração resulta em doenças profissionais legalmente reconhecidas na Lista de Doenças Profissionais resultantes do Decreto-Regulamentar n.º 6/2001, de 5 de maio, revisto pelo Decreto-Regulamentar n.º 76/2007, de 17 de julho.

Deste modo, não se compreende como podem ser consideradas como especialmente penosas e desgastantes as atividades profissionais desenvolvidas pelos profissionais do interior e da lavra subterrânea das minas e pelos trabalhadores inscritos marítimos da marinha de comércio de longo curso, de cabotagem e costeira e das pescas, com a consequente publicação de regimes legais especiais de proteção social na velhice, e não o seja a atividade profissional desenvolvida pelo pessoal da aviação, especialmente pelos tripulantes de cabina.

Tripulantes de cabina que laboram em condições árduas e prejudiciais a todos os níveis, físico e psíquico, tal como demonstrado ao longo da presente Alegação, pelo que não se concebe, em face da análise comparativa efetuada, que esta atividade profissional não disponha de dignidade suficiente para ser entendida como penosa e desgastante o suficiente para que lhe seja atribuída tal natureza e, em consequência, elaborado um regime legal que proteja estes profissionais e que preveja a possibilidade de antecipação da idade de atribuição da pensão por velhice em função da atividade profissional desenvolvida.

V. DA (POTENCIAL) VIOLAÇÃO DE PRINCÍPIOS CONSTITUCIONALMENTE CONSAGRADOS

Em face da comparação analítica supra efetuada, cumpre, ainda, fazer uma análise jus-constitucional da situação em apreço na presente Alegação.

Ora, resulta a consagração expressa na Constituição da República Portuguesa (de ora em diante abreviadamente designada por CRP) do princípio da igualdade, sendo certo que o princípio da igualdade enquanto “árvore” apresenta variadas ramificações, como seja a não discriminação, a proibição do arbítrio e a efetiva obrigação de distinção tendo em vista a igualdade real.

O princípio da igualdade na acessão que lhe é dada pela CRP, pode ser tripartida em três vertentes distintas como supra afirmado:

- proibição do arbítrio – esta dimensão demanda o tratamento igualitário de situações que sejam iguais, tratando, então, de modo diferente o que em si é diferente, tendo sempre em atenção que o tratamento diferenciador deve ser proporcionado e adequado caso a caso.
- proibição de discriminação – da proibição da discriminação não se retire que o pretendido é uma igualdade total e absoluta de todas as situações possíveis, sendo passível de diferenciação determinados tipos de cenários. A proibição da discriminação deve ter como fim a segurança jurídica dos cidadãos e, no limite, a própria dignidade da pessoa humana, devendo haver sempre conformidade com os princípios ínsitos na CRP.
- obrigação de distinção – devem, efetivamente, ser diferenciadas as situações que na sua génese são diferentes, por forma que se possa atingir uma igualdade real. Não obstante, sempre será de atender aos fatores de discriminação ilegítimos, tal como consagrados no art. 13.º, n.º 2 da CRP “Ninguém pode ser privilegiado, beneficiado, prejudicado, privado de qualquer direito ou isento de qualquer dever em razão de ascendência, sexo, raça, língua, território de origem, religião,

convicções políticas ou ideológicas, instrução, situação económica, condição social ou orientação sexual”.

Deste modo, parece-nos legítimo afirmar que no caso em apreço, o legislador incorreu numa inconstitucionalidade por ação, a qual se traduz, genericamente, na prática de um ato, neste caso, legislativo, que se encontra em contradição com princípios expressamente consagrados na CRP.

No caso concreto, e tanto quanto nos parece, o legislador ao ter procedido à elaboração de regimes legais especiais de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice, em função de determinadas profissões consideradas penosas e desgastantes, como sejam os trabalhadores do interior e da lavra subterrânea das minas e os trabalhadores inscritos marítimos da marinha de comércio de longo curso, de cabotagem e costeira e das pescas, em detrimento de outras profissões que analogamente são equiparáveis, como seja a atividade profissional de tripulante de cabina, incorreu numa inconstitucionalidade por ação.

Efetivamente, a desconsideração de uma profissão que, na sua generalidade, semelhante a outras devidamente consideradas para efeitos de atribuição de natureza penosa e desgastante, e conseqüentemente da elaboração de regimes legais de proteção social mais benéficos para os trabalhadores em causa, parece-nos de uma injustiça, de uma desigualdade, de uma discriminação extrema.

Deste modo, tendo o legislador atuado como atuou, em desprezo por certas profissões em detrimento de outras igualmente penosas e desgastantes, entende-se como tendo sido violado o princípio da igualdade insito no art. 13.º da CRP, bem como as suas vertentes acima explanadas, especialmente a vertente de não discriminação.

VI. ANÁLISE DE DIREITO COMPARADO

Tal como anteriormente referido, iremos, a final, proceder a uma breve análise de direito comparado, a qual terá por objeto os regimes de segurança social francês, finlandês e, finalmente, espanhol.

À semelhança do regime de proteção social na velhice, também estes regimes contributivos não preveem expressamente um regime de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice dirigido aos tripulantes de cabina.

No entanto, e como iremos observar, os regimes em análise mostram-se claramente mais favoráveis do que o português, designadamente pelo facto de os tripulantes de cabina, em função das condições de trabalho em que laboram, poderem enquadrar-se no conceito de “profissão penosa e desgastante”, pelo menos no que ao regime francês e finlandês diz respeito.

Relativamente ao regime de segurança social espanhol, o mesmo não prevê a atribuição de pensão por velhice antecipada aos tripulantes de cabina. Contudo, este regime encontra-se já bastante mais desenvolvido que o português, uma vez que prevê a atribuição antecipada de pensão por velhice aos pilotos de aeronaves e a determinados técnicos que nelas atuam.

Neste sentido, cumpre, então, fazer uma análise dos referidos regimes especiais de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice:

a) Regime de segurança social francês

Estabelece a legislação de segurança social francesa que, sob determinadas condições, é possível aceder antecipadamente à pensão por velhice, sem que ocorra uma redução desta em função da antecipação operada.

Uma breve nota para recordar que a idade legal de reforma em França encontra-se atualmente fixada em 62 anos de idade.

Ora, um dos casos de antecipação da idade da reforma legalmente admitido verifica-se quando um trabalhador haja exercido uma profissão denominada árdua, tendo estes trabalhadores a possibilidade de acederem à reforma dois anos antes da idade legal de 62 anos, portanto, aos 60 anos de idade.

Com efeito, o trabalhador pode beneficiar de pensão por velhice antecipadamente quando haja desempenhado uma atividade profissional penosa e desgastante, sendo que tal se pode dividir em duas vertentes: (i) se o trabalhador provar ser portador de uma incapacidade permanente de origem profissional (pelo menos 10% e em condições), ou (ii) se o trabalhador tiver acumulado um número mínimo de pontos numa conta de prevenção profissional (C2P), sendo que os pontos ganhos no C2P também permitem que o trabalhador aumente o seu período de seguro para a reforma.

Deste modo, e por no caso em apreço nos parecer o mais adequado, pois que efetivamente, do exercício da atividade de tripulante de cabina pode não resultar nenhuma incapacidade permanente, iremos analisar o sistema de pontos adquiridos pelos trabalhadores, acumulados no “*compte professionnel de prévention*” /C2P.

De referir que conforme referido, o trabalhador não poderá antecipar a sua reforma em mais de 8 trimestres (o que corresponde a 80 pontos), os quais podem ser “adquiridos” por via de acumulação de pontos na sua conta de prevenção profissional.

A penosidade do trabalho é caracterizada pela exposição, além de certos limites, a um ou mais fatores de risco ocupacionais que podem deixar marcas permanentes, identificáveis e irreversíveis na saúde do trabalhador. Para ser levada em conta, a penosidade deve ter intensidade e duração mínimas. Estes valores mínimos são avaliados levando-se em conta as medidas de proteção coletiva ou individual implementadas pelo empregador. A dificuldade pode estar relacionada com o ritmo de trabalho, a um ambiente físico agressivo ou a restrições físicas significativas.

Assim, e tanto quanto resulta da análise efetuada ao regime, os tripulantes de cabina em França têm a possibilidade de acumular pontos, desde que, claro, tenham uma conta de prevenção profissional, por se encontrarem sujeitos aos seguintes fatores de risco: (i) trabalho noturno (pelo menos uma hora entre as 0h e as 5h) pelo menos 120 noites por ano, e (ii) trabalhar em equipas sucessivas e alternadas (como seja o trabalho por turnos), sendo que o trabalho em equipa deve envolver laboração pelo menos uma hora entre as 0h e as 5h, no mínimo de 50 noites por ano.

Assim, e tanto quanto nos parece, os tripulantes de cabina gozam da possibilidade de enquadramento no regime especial de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice em França.

b) Regime de segurança social finlandês

À semelhança do regime de segurança social francês, também o sistema de segurança social finlandês permite o acesso antecipado à pensão por velhice em função do exercício de atividades profissionais penosas e desgastantes, sendo este regime denominado de “*years-of-service pension*”.

Atualmente, a idade legal de reforma na Finlândia encontra-se fixada nos 65 anos de idade.

Assim, e de acordo com o regime especial, a idade de reforma pode ser antecipada até aos 63 anos, desde que o trabalhador comprove, mediante a apresentação de exame médico e uma descrição do trabalho efetuado ao longo dos anos, o exercício de uma atividade profissional penosa e desgastante durante 38 anos, pelo que, um trabalhador que pretenda, em 2018, aceder antecipadamente à pensão por velhice na Finlândia deve desenvolver, desde 1980, uma profissão nos termos acima descritos. Cumpre observar os requisitos para que seja entendido que um profissional desenvolveu uma atividade penosa e desgastante, pelo que, sinais do exercício de tais funções serão, designadamente e a título de exemplo, tensão muscular, posições de trabalho extenuantes (como seja o trabalho em pé efetuado pelos tripulantes de cabina grande parte do tempo), sujeição a ameaças de violência (o que ocorre com relativa frequência durante voos). Também o facto de o trabalhador laborar em regime de turnos (como sucede com os tripulantes de cabina) também é tido em consideração.

Deste modo, concluímos que o regime especial de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice na Finlândia mostra-se mais benéfico, em especial porque, tanto quanto resulta da nossa análise, os tripulantes de cabine enquadram-se no mesmo em função da natureza penosa e desgastante da função.

c) Regime de segurança social espanhol

Por fim, e muito embora atualmente os tripulantes de cabina não se enquadrem no regime especial de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice previsto para o pessoal da aviação no sistema de segurança social espanhol, entendemos ser de fazer uma breve referência ao mesmo, mais não seja pelo facto de este sistema já contemplar pessoal da aviação, o que, no sistema de segurança social português, não sucede.

Resulta, assim, da legislação de segurança social espanhola, a possibilidade de acesso antecipado à pensão por velhice em função da profissão, encontrando-se expressamente prevista o “*personal de vuelo de trabajos aéreos*”.

Encontra-se assim previsto no *Real Decreto 1559/1986, de 28 de junio, por el que se reduce la edad de jubilación del personal de vuelo de trabajos aéreos*.

A idade de reforma de 65 anos de idade atualmente fixados como idade legal da reforma em Espanha, será reduzida por aplicação ao tempo efetivamente trabalhado de coeficientes de (i) 0,40 a pilotos e segundos pilotos, e (ii) 0,30 a mecânicos de aeronaves, operador de fotografia aérea, operador de meios tecnológicos, fotógrafo aéreo e operado de câmara aérea.

CONCLUSÕES

Deste modo, cumpre, desde já, e em suma, referir que os regimes especiais de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice devem ser revistos, pelos motivos expostos ao longo da presente Alegação, seja pelo facto de ser evidente, e se mostrar devidamente comprovada a natureza penosa e desgastante da profissão de tripulante de cabina, seja pelo facto de se encontrarem estabelecidos regimes legais mais favoráveis para profissões que, tanto quanto resulta do nosso entendimento, são analogamente equiparáveis, designadamente as atividades profissionais desenvolvidas pelos trabalhadores das minas e pelos trabalhadores da marinha mercante, facto pelo qual, o legislador incorreu numa inconstitucionalidade por ação,

ao ter desconsiderado uma profissão que é em tudo tão penosa e desgastante quanto as atrás referidas, seja, ainda, pelo facto de noutros ordenamentos jurídicos ser já dada a possibilidade aos tripulantes de cabina de acederem antecipadamente à pensão por velhice devido ao exercício de uma atividade profissional penosa e desgastante.

- i) Em face de todo o exposto, parece-nos claro, tal como resulta dos estudos científicos que *supra* enunciamos, de que os múltiplos fatores a que se encontram sujeitos os profissionais navegantes da aviação comercial nos levam a concluir que esta profissão está associada a um elevado nível de penosidade, seja ela física, como psicológica.
- ii) O trabalho a bordo das aeronaves é exercido numa atmosfera artificial, com repercussões negativas para a saúde que se vão acumulando à medida que aumenta o período de exposição a esses fatores de risco, o que provoca, em consequência, um desgaste físico, psicológico e emocional acrescido nos trabalhadores da aviação comercial.
- iii) Estes fatores de risco decorrem do facto de os tripulantes de cabina laborarem em altitude e em aeronaves, o que de *per si* se mostra enormemente prejudicial à saúde, acrescido de fatores associados à organização do trabalho, como seja uma maior densidade de voos, menor tempo de recuperação e consequente disrupção dos ritmos circadianos.
- iv) As repercussões a nível de saúde são, como tivemos oportunidade de constatar, as mais variadas:
 - Elevado número de Lesões Músculo-Esqueléticas Relacionadas com o Trabalho (LMERT). Resulta, efetivamente, dos dados fornecidos pelas empresas que empregam pessoal navegante, que o número de acidentes de trabalho e de dias de trabalho perdidos (baixas) se encontram muito acima da média nacional, qualquer que seja a profissão em causa;

- Elevado número de doenças do ouvido e ORL (Otorrinolaringologia). Com efeito, quando analisado o tipo de lesão dos acidentes de trabalho, existe uma forte predominância dos barotraumatismos, com sequelas permanentes;
 - Elevado número de SCRD (*Sleep and Circadian Rhythm Disorders*), motivadas pela dessincronização do relógio biológico. A disrupção dos ritmos circadianos tem comprovados efeitos nocivos para a saúde e a travessia rápida e frequente de múltiplos fusos horários (*jet lag*) apenas ocorre nas profissões ligadas à aviação;
 - Elevada pressão no trabalho evidenciada pelo aumento dos sinais de *stress*, fadiga crónica, ansiedade e depressão. Com o reconhecido aumento da densidade do número de voos, objetivos comerciais inatingíveis e horários de trabalho com um *ratio* de recuperação fisiologicamente impossível de ser cumprido, estão ainda por estudar os efeitos nocivos para a saúde e a sua repercussão na atual geração de tripulantes de cabina.
- v) Em face do exposto, questionamo-nos se será preciso aguardar muito mais para se compreender que os índices de morbilidade se encontram em constante crescimento e que estes se encontram diretamente associados ao exercício da profissão em condições nefastas à saúde dos profissionais, de altitude, de exposição a variação de pressão, vibração, ruído, radiação, qualidade do ar, horários irregulares, travessia rápida dos fusos horários, com disrupção dos ritmos circadianos, que são, indubitavelmente, condições de trabalho penosas e específicas do pessoal navegante.
- vi) Acresce que se encontram previstos no sistema de segurança social português diversos regimes especiais de acesso antecipado à pensão por velhice.
- vii) Com interesse para o presente caso releva o regime aplicável aos trabalhadores do interior e da lavra subterrânea das minas e, bem assim, o regime aplicável aos trabalhadores inscritos marítimos da marinha do comércio de longo curso, da cabotagem e costeira e das pescas, por tal como os tripulantes

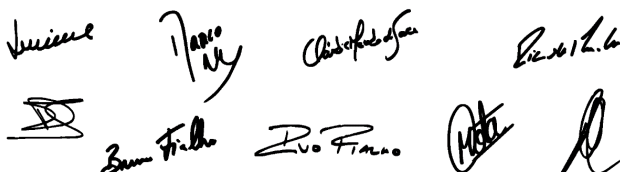
de cabina, laborarem em condições ambientais adversas que não podem ser alteradas.

- viii) Conforme sobejamente demonstrado, das condições de trabalho em que laboram os tripulantes de cabina podem resultar, para os profissionais que exercem a referida profissão, consequências das mais variadas índoles, tal como sucede com os trabalhadores mineiros e os trabalhadores da marinha mercante, designadamente pelo facto de nestas três profissões os trabalhadores laborarem em ambientes nefastos para a saúde.
- ix) Não obstante as profissões em apreço serem todas elas profissões especialmente penosas e desgastantes, a verdade é que, até aos dias de hoje, essa natureza apenas foi legalmente reconhecida aos trabalhadores das minas e aos trabalhadores da marinha mercante, no que ao quadro comparativo com o pessoal da aviação importa, ainda que algumas das condições de laboração dos trabalhadores das minas sejam comuns aos trabalhadores da aviação civil – especialmente aos tripulantes de cabina – como seja a sujeição a contaminações químicas e a ruídos de elevada intensidade, ainda que com origens distintas, assim como a exposição a agentes de doenças tropicais e a laboração em regimes irregulares, pelo que não se compreende a sua desconsideração para efeitos de atribuição de natureza penosa e desgastante e consequente regulamentação de proteção social.
- x) Por este motivo, entende-se que o legislador, ao ter discriminado uma atividade profissional que na sua generalidade, relativamente às condições de laboração, é análoga à atividade desenvolvida pelos mineiros e pelos trabalhadores da marinha mercante, incorreu numa violação do princípio da igualdade insito no art. 13.º da CRP, com especial ênfase na sua vertente de não discriminação, e, consequentemente, em inconstitucionalidade por ação.
- xi) Por fim, cumpre aludir aos sistemas de segurança social europeus, designadamente ao francês e finlandês, que, tanto quanto resulta da análise efetuada, abrem uma porta aos tripulantes de cabina ao definirem requisitos de

penosidade de uma atividade profissional passíveis de preenchimento por estes profissionais. Também o regime especial de antecipação da idade de acesso à pensão por velhice espanhol se mostra mais desenvolvido que o português, porquanto este contempla já o pessoal de aviação, muito embora ainda deixe de fora os tripulantes de cabine.

Neste sentido, vem o SNPVAC (Sindicato do Pessoal de Voo da Aviação Civil), muito respeitosamente, e tendo presente toda a argumentação *supra* aduzida, requerer seja legalmente reconhecida a natureza penosa e desgastante da atividade profissional desenvolvida pelo pessoal navegante, tendo em vista a qualidade de vida destes profissionais, tanto a nível do foro físico, como psicológico, com as demais consequências legais advenientes do advenientes do requerido.

A DIRECÇÃO





60 ANOS