**NOTA TÉCNICA ABEAR**

**PL 1025/2015**. Dispõe sobre a obrigatoriedade das companhias aéreas a oferecer gratuitamente serviço de acompanhamento psicológico aos pilotos, copilotos e demais empregados.

**- I -**

O PL tem por finalidade obrigar as companhias aéreas a oferecer atendimento psicológico gratuito e periódico aos pilotos, copilotos e demais empregados que trabalham como tripulantes nos voos que operam no país. Estabelece também que em caso de inaptidão do funcionário para participação de voos, o profissional de saúde deverá notificar diretamente à companhia aérea empregadora, resguardados os motivos sob sigilo profissional e fixa multa no valor de R$ 100,00 (cem reais) por dia/funcionário nos casos de descumprimento.

**- II –**

As empresas aéreas já cumprem com rigoroso e amplo programa de acompanhamento da saúde física e psicológica de seus funcionários, que passam por exames médicos periódicos e gratuitos, nos termos das recomendações previstas em tratados e acordos internacioais e na legislação aeronáutica brasileira.

Seguindo orientações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o requisito brasileiro de aviação civil RBAC 67 estabelece a necessidade de exames médicos e psicofisiológicos periódicos, em particular:

67.11 Condições para a concessão ou revalidação de um CMA (Certificado Médico Aeronáutico):

(b) O candidato que, após prévio exame de saúde pericial, devidamente respaldado por documentos que comprovem a realização desses exames, cumprir com os requisitos **psicofísicos** das subpartes C a F deste Regulamento, conforme aplicáveis, estará apto a receber ou a revalidar um CMA da classe correspondente à solicitada.

67.13 Classes e categorias de CMA

(a) Salvo o exposto no parágrafo (a) da subparte G deste Regulamento, referente às disposições transitórias, um CMA de 1ª classe válido deve ser obrigatoriamente exigido de um detentor de licença das seguintes categorias: (1) Piloto de Linha Aérea (PLA);

67.15 Validade dos CMA:

(1) 12 meses para as categorias PLA e PC nos exames de saúde periciais realizados ou 6 meses nas seguintes condições: (i) após o aniversário de 40 anos do piloto que opere no transporte comercial de passageiros com apenas 1 piloto; e (ii) após o aniversário de 60 anos do piloto que opere em transporte comercial;

(b) O prazo de validade de um CMA deve levar em conta a capacidade do candidato em cumprir os requisitos deste Regulamento ao longo de todo o período da validade do CMA e pode ser reduzido em relação ao expresso pelo parágrafo (a) desta seção, a critério do examinador ou da ANAC, caso estes considerem clinicamente recomendado. Neste caso, a justificativa da redução deve constar expressa nos registros dos exames de saúde periciais.

(c) O detentor de um CMA válido deve reportar à ANAC, ou ao examinador responsável pela sua certificação, qualquer diminuição de suas aptidões **psicofísicas** que possa impedi-lo de exercer as prerrogativas de suas licenças e habilitações sem afetar a segurança de voo, assim como deixar de exercer essas prerrogativas até obter um novo julgamento “apto” por parte de um examinador ou da ANAC.

(d) São também responsáveis por reportar as diminuições das aptidões psicofísicas dos candidatos, tão logo tomem conhecimento do caso: (1) o examinador; (2) o CENIPA ou qualquer outro pessoal responsável por investigação de acidentes ou incidentes; e (3) o operador aéreo, através de seu serviço médico.

67.71 Disposições gerais

(a) O candidato será considerado apto a obter ou revalidar um CMA de 1ª classe caso atenda a todos os requisitos **psicofísicos** desta subparte.

67.75 Requisitos mentais e comportamentais

(a) O candidato não pode sofrer de nenhum transtorno que, a critério do examinador, possa causar não aptidão repentina.

(b) O candidato não pode possuir diagnósticos clínicos ou histórico médico estabelecido dos seguintes transtornos que, a critério do examinador ou da ANAC, possam torná-lo não apto para o exercício seguro das prerrogativas da licença para a qual se aplica ou detém: (1) transtornos mentais orgânicos; (2) transtornos mentais e comportamentais devidos ao uso de substâncias psicoativas, o que inclui a síndrome de dependência induzida pelo álcool ou outras substâncias psicoativas; (3) esquizofrenia, transtornos esquizotípicos e delirantes; (4) transtornos de humor (afetivos); (5) transtornos neuróticos, transtornos relacionados com o estresse e transtornos somatoformes; (6) síndromes comportamentais associadas com distúrbios fisiológicos e fatores físicos; (7) transtornos de personalidade e do comportamento em adultos; (8) retardo mental; (9) transtornos do desenvolvimento psicológico; (10) transtornos do comportamento e transtornos emocionais que aparecem habitualmente na infância ou na adolescência; ou (11) transtorno mental não especificado nos parágrafos anteriores.

(c) Um candidato com depressão, sendo tratado com medicamentos antidepressivos, deve ser julgado não apto, a menos que o psiquiatra, com acesso aos detalhes do caso em questão, considere que a condição do candidato não vai trazer prejuízo para o exercício seguro das prerrogativas da licença e da habilitação do candidato. Nota: orientações sobre a avaliação de candidatos tratados com medicação antidepressiva podem ser encontradas no Manual de Medicina de Aviação Civil da ICAO (Manual of Civil Aviation Medicine Doc 8984).

(d) Os transtornos mentais e comportamentais apresentados no parágrafo (b) desta seção devem ser definidos conforme as descrições clínicas e orientações nosológicas da Organização Mundial de Saúde, tal como consta na Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, Décima Revisão - OMS de 1992, ou mais recente.

(e) Avaliações psicológicas devem subsidiar todos os exames de saúde periciais com atestados psicológicos, conforme o Manual de Elaboração de Documentos Escritos produzidos pelo psicólogo, decorrentes de avaliação psicológica (RESOLUÇÃO CFP N.º 007/2003). Tais avaliações devem ser realizadas por psicólogo e devem ser subsidiadas por dados colhidos e analisados, à luz de um instrumental técnico (entrevistas, dinâmicas, testes psicológicos, observação, exame psíquico, intervenção verbal), consubstanciado em referencial técnico-filosófico e científico adotado pelo psicólogo.

(f) Os testes psicológicos podem ser aplicados individual ou coletivamente, a critério do psicólogo, e o laudo deve, no mínimo, conter parecer sobre a personalidade, a atenção, a memória e o raciocínio do candidato.

(g) Nas entrevistas psicológicas, as seguintes disposições se aplicam: (1) as entrevistas devem ser suficientemente longas e livres para permitir ao psicólogo a formação de um juízo sobre a personalidade, aptidões e interesses do candidato, além de sua adequação ou não ao exercício da atividade que pretende desenvolver; (2) os psicólogos devem obter uma história pessoal do candidato tão completa quanto possível, suficiente para lhes fornecer uma ideia de seu comportamento no passado, e especial atenção deve ser dada à sua história familiar, social e ocupacional; e (3) os psicólogos devem focar o objetivo final pretendido pelo exame, que é avaliar pessoas com capacidade atual ou potencial para executar corretamente uma função determinada, integrar-se satisfatoriamente a um grupo determinado e preservar a segurança e eficiência da operação aérea.

(h) O psicólogo deve ser registrado no Conselho Regional de Psicologia e qualquer teste psicológico aplicado deve ser aprovado pelo Conselho Federal de Psicologia.

(i) O psiquiatra deve emitir parecer em todos os exames periciais iniciais, pós-acidente, pós-incidente grave, ou quando solicitado por outro profissional de saúde.

Por meio do RBAC 67, a matéria está sujeita à regulamentação da ANAC, nos termos da Lei nº 11.182, de 2005, a quem cabe expedir normas a serem cumpridas pelos transportadores aéreos, nos termos em que dispõe o art. 8º, *verbis*:

“*Art. 8º. Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:*

*X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;”*

Dessa forma, considera-se que a matéria já esta devidamente regulada, sendo desnecessário o projeto de lei.