

À

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ILMO. SR. JOÃO SOUZA DIAS GARCIA,

Superintendente de Padrões Operacionais (SPO) da ANAC

REF.: Proc. nº 00065.058934/2012-28 – Alteração do RBAC 67 e da IS 67-004 Revisão A

Prezado Sr. João Souza Dias Garcia,

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, doravante designado como “SNA”, entidade sindical com atuação e representatividade nacional, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº. 33.452.400/0002-78, com sede localizada na Rua Barão de Goiânia, 76, Vila Congonhas, São Paulo/SP, CEP 04612-020, endereço eletrônico juridico@aeronautas.org.br, neste ato representado por seu Presidente, Cmte. Ondino Dutra Cavaleiro Neto, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, expor e requerer o quanto segue.

1. Inicialmente, destacamos que o SNA tem por função legal e institucional a promoção de ações que visem a manutenção e a melhoria das condições laborais e sociais dos aeronautas¹.

2. Atualmente, o RBAC 67 que trata de requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o cadastro e credenciamento de médicos, credenciamento de clínicas e para o convênio com entidades públicas, se encontra em fase de análise de propostas e revisão pela ANAC.

¹ Constituição Federal, Artigos 8º e 10, *in verbis*:

Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte: (...) III - ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas.

Art. 10. É assegurada a participação dos trabalhadores e empregadores nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação.

3. Após ouvir as demandas e anseios da categoria, o SNA verificou uma série de pontos da atual proposta de texto do RBAC 67, Emenda 3, que necessitam de ajustes, sob pena de causarem grave prejuízo aos pilotos e comissários de voo do país.

4. Assim, entendeu por bem enviar as propostas abaixo, que seguem divididas em “Contribuições” e “Justificativa”. Nas “Contribuições”, é possível verificar na coluna à esquerda a atual proposta da ANAC de texto da emenda 3 e à direita a proposta que o SNA entende que melhor se adequa aos interesses dos aeronautas, sendo também a mais dotada de razoabilidade.

I. Proposta acerca de Requisitos para credenciamento de médicos

I. a. Contribuições:

RBAC 67 Emenda 3	Proposta do SNA
67.37 Requisitos para credenciamento de médicos (b) O MC somente pode realizar os exames de saúde periciais no local credenciado. (...) (f) O MC pode solicitar credenciamento para mais de um endereço, na forma desta seção.	67.37 Requisitos para credenciamento de médicos (b) O MC somente pode realizar os exames de saúde periciais nos endereços de local de atendimento informados à ANAC, não sendo necessário que seja em clínica credenciada. (...) (f) O MC pode informar à ANAC mais de um endereço de atendimento, na forma desta seção.
67.45 Atribuições dos MC, CLC e MCad (a) Ao MC compete: (1) realizar exame de saúde pericial e emitir julgamento para fins de concessão de CMA de 2ª, 4ª ou 5ª classe e o respectivo CMA. Tais atribuições do MC são indelegáveis; e	67.45 Atribuições dos MC, CLC e MCad (a) Ao MC compete: (1) realizar exame de saúde pericial e emitir julgamento para fins de concessão de CMA de qualquer classe e o respectivo CMA. Tais atribuições do MC são indelegáveis; e

I. b. Justificativa:

5. O SNA entende pela reavaliação do RBAC 67, nos itens 67.37 (b) e (f) e 67.45 (a) (1), sobre requisitos para credenciamento de médicos, para retirada da obrigatoriedade de o médico ter de realizar os exames de saúde periciais somente em clínicas credenciadas.

6. Nos Estados Unidos, a regulamentação aeronáutica correspondente do FAA (FAA Part. 67) estabelece até mesmo para o exame médico de 1ª Classe a possibilidade de ser realizado pelo examinador médico (Médico Credenciado) designado especificamente para este tipo de exame para obtenção do certificado médico aeronáutico. Já para 2ª e 3ª Classes é possível que qualquer examinador médico realize o exame para obtenção do certificado médico aeronáutico. Vejamos:

FAA part. 67

§ 67.405 Medical examinations: Who may give.

(a) First-class. Any aviation medical examiner who is specifically designated for the purpose may give the examination for the first-class medical certificate.

(b) Second- and third-class. Any aviation medical examiner may give the examination for the second- or third-class medical certificate.²

7. Já de acordo com a regulamentação europeia (EASA), o exame médico **inicial** para o CMA de Classes 1 e 3, que é o mais rígido, pode ser realizado pela Clínica Médica Credenciada, já os exames médicos de **renovação** e de **revalidação** do CMA de Classes 1 e 3 podem ser realizados tanto pela Clínica Médica Credenciada, como pelo Médico Credenciado. Vejamos:

Initial Class 1 aero-medical examination can be performed only at an Aero-medical centre (AeMC) certified to perform class 1 aero-medical examinations. **The aero-medical examination for the renewal or revalidation of the medical certificate can be performed by either an AeMC or an authorized aero-medical examiner (AME)** with the privileges to revalidate and renew Class 1 medical certificate. For more details, please refer to the website of the competent authority of a Member State where you are planning to apply. Usually competent authorities publish a list of the authorised AeMCs and AMEs on their website. The list of Member States and the websites of their competent authorities can be found on our website under 'EASA by Country'.³

Initial Class 3 aero-medical examination can be performed only at an Aero-Medical Centre (AeMC) certified to perform class 3 aero-medical examinations. **The recurrent aero-medical examination can be performed by either an AeMC or an authorized aero-medical examiner (AME)** with the privileges to revalidate and renew Class 3 medical certificate. For more details, please refer to the website of the competent authority of a Member State where you are planning to apply. Usually competent authorities publish a list of the authorised AeMCs and AMEs on their website. The list of Member States and the web sites of their competent authorities can be found on our website under 'EASA by Country'.⁴

² FAA, 2019. Disponível em: <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=&SID=93e12866f9584a05db8d89d3de865611&mc=true&n=pt14.2.67&r=PART&ty=HTML#se14.2.67_13>.

³ EASA, 2019. Disponível em: <<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/medical>>.

⁴ EASA, 2019. Disponível em: <<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/medical>>.

8. Portanto, nos casos acima, para **renovação e de revalidação** do CMA de Classes 1 e 3, não há necessidade de Clínica Médica Credenciada, podendo o Médico Credenciado realizar tais exames independentemente.

9. No mesmo sentido, a regulamentação europeia (EASA) é ainda mais flexível para o CMA de Classe 2, determinando que tanto o exame médico **inicial**, quanto os exames médicos de **renovação e de revalidação** do CMA de Classes 2 podem ser realizados Médico Credenciado, sem necessidade de uma Clínica Médica Credenciada. Vejamos:

All Class 2 and LAPL aero-medical examination can be performed by any AeMC or AME authorized to perform aero-medical examinations for aircrew. In addition to that, subject to national provisions, LAPL aero-medical examinations may be performed by General Medical Practitioners (GMPs). For more details, please refer to the website of the competent authority of a Member State where you are planning to apply. Usually competent authorities publish a list of the authorised AeMCs and AMEs including information whether GMPs are allowed to perform aero-medical examinations for LAPL applicants. The list of Member States and the websites of their competent authorities can be found on our website under 'EASA by Country'.⁵

Cabin Crew aero-medical assessment can be performed by any AeMC or AME authorized to perform aero-medical examinations in accordance with Regulation (EU) 1178/2011. In addition to that, subject to national provisions, aero-medical examinations and assessments may be performed by Occupational Health Medical Practitioners (OHMPs). For more details, please refer to the website of the competent authority of a Member State where you are planning to apply. The list of Member States and the websites of their competent authorities can be found on our website under 'EASA by Country'.⁶

10. Nesse diapasão, a regulamentação europeia (EASA) é mais flexível que a brasileira no que tange aos exames médicos para concessão do certificado médico aeronáutico.

11. Em terminologia EASA, em língua portuguesa, se determina que, nos Estados-Membros da EASA, os exames médicos aeronáuticos podem ser realizados por Examinadores de Medicina Aeronáutica (EMA), sem necessidade de que se realize em uma Clínica Médica Aeronáutica (CMA). Vejamos

SUBPARTE A

⁵ EASA, 2019. Disponível em: <<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/medical>>.

⁶ EASA, 2019. Disponível em: <<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/medical>>.

REQUISITOS GERAIS

SECÇÃO 2

Requisitos dos certificados médicos

MED.A.040 Emissão, revalidação e renovação de certificados médicos

a) Um certificado médico só será emitido, revalidado ou renovado depois de completados os exames e/ou avaliações médicos necessários e de o requerente ser considerado apto.

b) Emissão inicial

1. Os certificados médicos de **classe 1 serão emitidos por um CMA.**
2. Os certificados médicos de **classe 2 serão emitidos por um CMA ou um EMA.**
3. Os certificados médicos para LAPL serão emitidos por um CMA, um EMA ou, se o direito nacional do Estado-Membro em que a licença é emitida o permitir, por um MG.

c) Revalidação e renovação

1. Os certificados médicos de **classe 1 e de classe 2 serão revalidados ou renovados por um CMA ou por um EMA.**
2. Os certificados médicos para LAPL serão revalidados ou renovados por um CMA, um EMA ou, se o direito nacional do Estado-Membro em que a licença é emitida o permitir, por um MG.

d) O CMA, o EMA ou o MG só emitirão, revalidarão ou renovarão um certificado médico se:

1. O requerente lhes tiver fornecido uma história clínica completa e, se exigido pelo CMA, pelo EMA ou pelo MG, os resultados dos exames e testes médicos realizados pelo médico do requerente ou por eventuais médicos especialistas; e
2. O CMA, o EMA ou o MG tiverem realizado a avaliação aeromédica com base nos exames e testes médicos exigidos para o certificado médico pertinente, para verificar se o requerente cumpre todos os requisitos pertinentes da presente parte.⁷

12. Ademais, subsidiariamente apresenta-se abaixo a norma da EASA que trata dos Examinadores de Medicina Aeronáutica (equivalente ao Examinador Credenciado, no Brasil), que deve ser levado em conta pela ANAC na elaboração de instrução suplementar ou ampliação do RBAC 67, no sentido de detalhar esta função:

SUBPARTE D

EXAMINADORES DE MEDICINA AERONÁUTICA (EMA), MÉDICOS GENERALISTAS (MG) E MÉDICOS DO TRABALHO (MT)

SECÇÃO 1

⁷ EASA, 2019. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32011R1178&from=EN>

Examinadores de Medicina Aeronáutica

MED.D.001 Privilégios

- a) Um EMA está habilitado a emitir, revalidar e renovar os certificados médicos de classe 2 e para LAPL, e a realizar os exames e avaliações médicos correspondentes;
- b) Os titulares de um certificado de EMA podem solicitar uma extensão dos seus privilégios de modo a incluir os exames médicos para revalidação e renovação dos certificados médicos de classe 1, se cumprirem os requisitos previstos na MED.E.015;
- c) O âmbito dos privilégios do EMA, e qualquer condicionamento dos mesmos, deve estar especificado no certificado;
- d) Os titulares de um certificado de EMA não devem realizar exames e avaliações aeromédicos noutra Estado-Membro que não aquele que emitiu o seu certificado de EMA, salvo se:

- 1.O Estado-Membro de acolhimento lhes tiver concedido acesso ao exercício das suas actividades profissionais como médicos especialistas;
- 2.Tiverem informado a autoridade competente do Estado-Membro de acolhimento da sua intenção de realizar exames e avaliações aeromédicos e de emitir certificados médicos no âmbito dos seus privilégios como EMA; e
- 3.Tiverem recebido instruções nesse sentido por parte da autoridade competente do Estado-Membro de acolhimento.

MED.D.005 Requerimento

- a) O requerimento de um certificado de EMA deve ser apresentado no formulário e da forma indicados pela autoridade competente;
- b) Os requerentes de um certificado de EMA devem fornecer à autoridade competente:

1. Os seus dados pessoais e endereço profissional;
 - 2.Documentos comprovativos de que cumprem os requisitos estabelecidos na MED.E.010, incluindo um certificado de conclusão do curso de formação em medicina aeronáutica adequado para os privilégios a que se estão a candidatar;
 - 3.Uma declaração escrita de que o EMA emitirá certificados médicos com base nos requisitos da presente parte;
- c) Quando o EMA realizar exames aeromédicos em mais de um local, deve fornecer à autoridade competente informações pertinentes sobre todos os locais de prática.

MED.D.010 Requisitos para a emissão de um certificado de EMA

Os requerentes de um certificado de EMA com os privilégios necessários para a emissão inicial, a revalidação e a renovação de certificados médicos de classe 2 devem:

- a)Estar integralmente qualificados e licenciados para a prática de medicina e possuir um certificado de conclusão da especialização;
- b) Ter efectuado um curso de formação básica em medicina aeronáutica;

c) Demonstrar à autoridade competente que:

1. Possuem as instalações, os procedimentos, a documentação e os equipamentos operacionais adequados para realizar os exames aeromédicos; e
2. Têm previstos os procedimentos e condições necessários para garantir o segredo médico.

MED.D.015 Requisitos para a extensão dos privilégios

Os requerentes de um certificado de EMA que estenda os seus privilégios à emissão, revalidação e renovação de certificados médicos de classe 1 devem possuir um certificado válido como EMA e ter:

- a) Realizado, no mínimo, 30 exames com vista à emissão, revalidação ou renovação de certificados médicos de classe 2, durante um período não superior a cinco anos antes de apresentarem o requerimento;
- b) Concluído um curso de formação avançada em medicina aeronáutica; e
- c) Seguido um curso de formação prática num CMA ou sob a supervisão da autoridade de licenciamento.

MED.D.020 Cursos de formação em medicina aeronáutica

- a) Os cursos de formação em medicina aeronáutica devem ser aprovados pela autoridade competente do Estado-Membro onde a organização que os ministra tem o seu local de actividade principal. Essa organização deve demonstrar que o programa do curso é adequado e que as pessoas responsáveis por ministrar a formação possuem o conhecimento e a experiência adequados;
- b) Excepto no caso de formação de reciclagem, os cursos devem ser concluídos com um exame escrito sobre as matérias incluídas no conteúdo dos cursos;
- c) A organização que ministra a formação deve emitir um certificado de conclusão do curso aos requerentes depois de estes obterem aprovação no exame.

MED.D.025 Alteração do certificado de EMA

- a) Os EMA devem notificar a autoridade competente das seguintes alterações que possam afectar o seu certificado:
 1. O EMA estar a ser alvo de um processo disciplinar ou de uma investigação por parte de um organismo regulador da prática de medicina;
 2. Ter havido alterações das condições em que o certificado foi concedido, incluindo do conteúdo das declarações fornecidas juntamente com o respectivo pedido;
 3. Os requisitos necessários para a emissão já não estarem preenchidos;
 4. O ou os locais de prática do examinador aeromédico ou o seu endereço postal terem mudado;
- b) A não informação da autoridade competente dará lugar à suspensão ou revogação dos privilégios do certificado, com base na decisão da autoridade competente que suspende ou revoga o certificado.

MED.D.030 Validade dos certificados de EMA

Um certificado de EMA é válido por um período não superior a três anos. Será revalidado desde que o seu titular:

- a) Continue a preencher as condições gerais exigidas para a prática médica e mantenha o seu registo como médico em conformidade com o direito nacional;
- b) Tenha feito formação de reciclagem em medicina aeronáutica nos últimos três anos;
- c) Tenha efectuado pelo menos 10 exames médicos aeronáuticos por ano;
- d) Continue a cumprir os termos do seu certificado; e
- e) Exerça os seus privilégios em conformidade com a presente parte.

SECÇÃO 2

Médicos Generalistas (MG)

MED.D.035 Requisitos aplicáveis aos médicos generalistas

- a) Os MG só actuarão como EMA para a emissão de certificados médicos para LAPL

1. Se exercerem a sua actividade num Estado-Membro em que os MG têm um acesso adequado a todos os registos médicos dos requerentes; e

2. De acordo com os eventuais requisitos adicionais previstos pela legislação nacional;

- b) Para emitirem certificados médicos para LAPL, os médicos generalistas (MG) devem ser devidamente qualificados e licenciados para a prática de medicina em conformidade com a legislação nacional;

- c) Os MG que actuem como EMA devem notificar a sua actividade à autoridade competente.

SECÇÃO 3

Médicos do trabalho (MT)

MED.D.040 Requisitos aplicáveis aos médicos do trabalho

Os MT só realizarão avaliações aeromédicas dos tripulantes de cabina se:

- a) A autoridade competente considerar que o sistema nacional de saúde no trabalho em causa pode garantir o cumprimento dos requisitos aplicáveis da presente parte;
- b) Estiverem licenciados para a prática de medicina e qualificados em medicina do trabalho de acordo com a legislação nacional; e
- c) Tiverem adquirido conhecimentos de medicina aeronáutica pertinentes para o ambiente operacional da tripulação de cabina.

13. Isto posto, o SNA solicita a alteração dos itens 67.37 (b) e (f) e 67.45 (a) (1) do RBAC 67, em harmonia com a melhor regulamentação aeronáutica disponível no mundo, conforme acima colacionado, para que o médico aeronáutico possa realizar os exames de saúde periciais nos endereços de local de atendimento informados à ANAC, não sendo necessário que seja em clínica credenciada, bem como que possa realizar tais exames e emitir julgamento para fins de concessão de certificado médico aeronáutico de qualquer classe.

II. Proposta acerca de Requisitos Mentais e Comportamentais

II. a. Contribuições:

RBAC 67 Emenda 3	Proposta do SNA
67.75 (h) A avaliação psicológica deverá ocorrer nos exames de saúde periciais iniciais, pós-acidente, pós incidente aeronáutico grave e a cada 5 (cinco) anos nos exames de saúde periciais de revalidação ou, a qualquer tempo, se solicitado pela ANAC ou por um profissional de saúde.	67.75 (h) A avaliação psicológica deverá ocorrer nos exames de saúde periciais iniciais, pós-acidente e pós incidente aeronáutico grave ou, a qualquer tempo, se solicitado pela ANAC ou por um profissional de saúde.
67.115 (h) A avaliação psicológica deverá ocorrer nos exames de saúde periciais iniciais, pós-acidente, pós incidente aeronáutico grave e a cada 5 (cinco) anos nos exames de saúde periciais de revalidação ou, a qualquer tempo, se solicitado pela ANAC ou por um profissional de saúde.	67.115 (h) A avaliação psicológica deverá ocorrer nos exames de saúde periciais iniciais, pós-acidente e pós incidente aeronáutico grave ou, a qualquer tempo, se solicitado pela ANAC ou por um profissional de saúde.
67.195 (f) A avaliação psicológica deverá ocorrer nos exames de saúde periciais iniciais, pós-acidente e pós incidente aeronáutico grave ou, a qualquer tempo, se solicitado pela ANAC ou por um profissional de saúde.	67.195 (f) A avaliação psicológica deverá ocorrer nos exames de saúde periciais iniciais, pós-acidente e pós incidente aeronáutico grave ou, a qualquer tempo, se solicitado pela ANAC ou por um profissional de saúde.
67.235 (f) A avaliação psicológica deverá ocorrer nos exames de saúde periciais iniciais ou, a qualquer tempo, se solicitado pela ANAC ou por um profissional de saúde.	67.235 (f) A avaliação psicológica deverá ocorrer nos exames de saúde periciais iniciais ou, a qualquer tempo, se solicitado pela ANAC ou por um profissional de saúde.

II. b. Justificativa:

14. O SNA entende pela reavaliação do RBAC 67, nos itens 67.75; 67.115; 67.195; 67.235 – Requisitos Mentais e Comportamentais, para retirada da obrigatoriedade do exame psicotécnico dos exames de revalidação.

15. Testes de cognição e atenção nada têm a ver com eventual quadro depressivo, ou seja, medem capacidades específicas que podem ser avaliadas no exame pericial inicial.

16. Ressaltamos que a realização de avaliação neuropsicológica, por profissional devidamente habilitado, deve ser considerada para subsidiar exames de saúde periciais, quando houver suspeita de que patologias, traumatismos, condições adquiridas ou em desenvolvimento, ou medicações utilizadas possam produzir efeitos indesejáveis que possam colocam em risco a atividade aérea.

17. A OACI, em seu Documento 8984, “Manual of Civil Aviation Medicine, Part III Medical Assessment - Chapter 9 - Mental Health” diz que:

9.3.1 Os testes psicológicos dos membros das tripulações aéreas raramente têm valor como ferramenta de triagem. Não foi comprovado que apenas os testes de personalidade sejam uma ferramenta confiável para prever distúrbios mentais ou para avaliar com algum grau de certeza um candidato, adequado a uma carreira na aviação. Em geral, a capacidade de ser aprovado durante sua formação, já caracteriza aptidão suficiente para o exercício da atividade aérea. O teste de inventário de personalidade pode ser útil nas mãos de um consultor psiquiátrico quando usado como adjuvante a uma avaliação psiquiátrica. Testes específicos podem ser realizados para fins de pesquisa e / ou tratamento.

(...)

9.3.2 Em condições neuropsiquiátricas, testes neuropsicológicos sofisticados podem ser benéficos para determinar os efeitos cognitivos, volitivos e comportamentais causado pela doença / lesão. Esses testes podem ser usados para monitorar o progresso de um processo de doença neuropsiquiátrica e podem ser realizado intervaladamente para esse fim. (tradução livre)⁸

18. No mesmo sentido o documento do FAA “Specifications For Neuropsychological Evaluations For Potential Neurocognitive Impairment “ subsidia esta justificativa. Disponível em:

<https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/avs/offices/aam/am_e/guide/media/npevalspecs.pdf>.

19. Assim, necessário faz-se as alterações mencionadas por esta entidade.

III. Proposta acerca dos Requisitos Metabólicos, Nutricionais e Endocrinológicos

III. a. Contribuições:

RBAC 67 Emenda 3	Proposta do SNA
67.85 (b) O candidato não pode ter antecedentes ou diagnóstico clínico de diabetes melito insulínodpendente. (c) O candidato que sofra de diabetes melito não tratada com insulina pode ser considerado apto, a critério do examinador ou da ANAC, desde que comprove que seu estado metabólico possa controlar-se de maneira satisfatória somente com	Aeronautas que tenham sido clinicamente estáveis em seu regime de tratamento atual por um período de 6 meses ou mais, podem ter uma certificação médica de emissão especial. Os indivíduos certificados sob esta política deverão fornecer documentação médica sobre seu histórico de tratamento, acidentes e status

⁸ ICAO, 2019. Disponível em: <<https://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=8984>>.

dieta, ou dieta combinada com ingestão por via oral de medicamentos antidiabéticos, cujo uso seja compatível com o exercício seguro das atribuições do tripulante em voo. (d) O candidato não pode ser portador de glicemia inferior a 50mg/dl ou superior a 140mg/dl, confirmada após duas repetições, em dias diferentes. (e) O candidato portador de glicemia entre 50 e 69 mg/dl, ou entre 115 e 139 mg/dl, confirmadas após duas repetições, em dias diferentes, pode ser considerado apto a critério do examinador ou da ANAC. (f) O candidato em uso de hipoglicemiantes por via oral pode ser julgado apto desde que fique constatado, após um período de observação de 60 (sessenta) dias, um controle satisfatório da glicemia, que deve ser superior a 69mg/dl e inferior a 140mg/dl, e que o examinador ou a ANAC, a seu critério, considere que não seja provável que afete a segurança de voo. Neste caso, a validade máxima a ser concedida para o CMA revalidado deve ser de 6 (seis) meses.	médico atual. Se certificados, eles deverão cumprir os requisitos de monitoramento.
67.125 (b) O candidato não pode ter antecedentes ou diagnóstico clínico de diabetes melito insulino dependente. (c) O candidato que sofra de diabetes melito não tratada com insulina pode ser considerado apto, a critério do examinador ou da ANAC, desde que comprove que seu estado metabólico possa controlar-se de maneira satisfatória somente com dieta, ou dieta combinada com ingestão por via oral de medicamentos antidiabéticos, cujo uso seja compatível com o exercício seguro das atribuições do tripulante em voo. (d) O candidato não pode ser portador de glicemia inferior a 50 mg/dl ou superior a 140 mg/dl, confirmada após duas repetições, em dias diferentes. (e) O candidato portador de glicemia entre 50 e 69 mg/dl, ou entre 115 e 139 mg/dl, confirmadas após duas repetições, em dias diferentes, pode ser considerado apto a critério do examinador ou da ANAC. (f) O candidato em uso de hipoglicemiantes por via oral pode ser julgado apto desde que fique constatado, após um período de observação de 60 (sessenta) dias, um controle satisfatório da glicemia, que deve ser superior a 69mg/dl e inferior a 140mg/dl, e que o examinador ou a ANAC, a seu critério, considere que não seja provável que afete a segurança de voo. Neste caso, a validade máxima a	

ser concedida para o CMA revalidado deve ser de 6 meses no caso de pilotos e os não pilotos de acordo com a seção 67.15.	
67.205 (a) Nos exames de saúde periciais, o candidato não pode ter diagnóstico de: (1) diabetes melito descompensada; (2) hipoglicemia de difícil controle ou sem possibilidade de controle; e (3) doença metabólica que não esteja compensada. 67.245 (b) O candidato não pode ter antecedentes ou diagnóstico clínico de diabetes melito insulínodpendente. (c) O candidato que sofra de diabetes melito não tratada com insulina pode ser considerado apto, a critério do examinador ou da ANAC, desde que comprove que seu estado metabólico possa controlar-se de maneira satisfatória somente com dieta, ou dieta combinada com ingestão por via oral de medicamentos antidiabéticos, cujo uso seja compatível com o exercício seguro das atribuições do piloto remoto. (d) O candidato não pode ser portador de glicemia inferior a 50 mg/dl ou superior a 140 mg/dl, confirmada após duas repetições, em dias diferentes. (e) O candidato portador de glicemia entre 50 e 69 mg/dl, ou entre 115 e 139 mg/dl, confirmadas após duas repetições, em dias diferentes, pode ser considerado apto a critério do examinador ou da ANAC. (f) O candidato em uso de hipoglicemiantes por via oral pode ser julgado apto desde que fique constatado, após um período de observação de 60(sessenta) dias, um controle satisfatório da glicemia, que deve ser superior a 69mg/dl e inferior a 140mg/dl, e que o examinador ou a ANAC, a seu critério, considere que não seja provável que afete a segurança de voo. Neste caso, a validade máxima a ser concedida para o CMA revalidado deve ser de 6 (seis) meses.	

III. b. Justificativa:

20. Solicitamos uma reavaliação do RBAC 67, itens 67.245; 67.125; 67.205; 67.245- Requisitos Metabólicos, Nutricionais e Endocrinológicos, para que o aeronauta que sofre de diabetes melito tratada com insulina possa exercer suas funções.

21. A ICAO/OACI em seu Documento 8984 Manual of Civil Aviation Medicine, no apêndice ASSESSMENT OF TYPE 2 INSULIN-TREATED DIABETIC APPLICANTS UNDER THE PROVISIONS OF STANDARD 1.2.4.9 FLEXIBILITY STANDARD, flexibiliza a emissão de certificados médicos para aeronautas portadores de diabetes melito.
22. Com os avanços no que diz respeito ao tratamento da diabetes e da tecnologia aplicada, já é possível desenvolvermos estudos que viabilizem esta demanda que atinge um número crescente de aeronautas no Brasil. Aliado a isso, os índices glicêmicos propostos por várias entidades que são referência no assunto estão sendo revistos e atualizados como é o caso da American Diabetes Association e da Sociedade Brasileira de Diabetes.
23. De acordo com as diretrizes da SBD, um diabético deve manter o controle de sua glicemia sempre abaixo de 7% da HbA1c (Hemoglobina Glicada) o que corresponde a uma glicemia média estimada de 154mg/dL. De acordo com o RBAC 67, o aeronauta com um índice glicêmico acima de 140mg/dL é considerado não apto a exercer as suas funções apesar de não tomar insulina.
24. Essa tendência internacional, já é aplicada nas regulamentações de alguns países, como Canadá, Reino Unido, Irlanda, Austrália, Reino Unido, Israel e mais recentemente também pelos Estados Unidos.
25. Na última década tivemos uma grande evolução no controle do diabetes e nas condição de saúde dos seus portadores.
26. A Insulinas lentas que permitem uma estabilidade maior nos níveis glicêmicos, sem grandes riscos de hipoglicemia, pois não têm um pico de ação.
27. Insulinas rápidas e ultra-rápidas permitem um melhor controle dos níveis glicêmicos logo após as refeições e num curto espaço de tempo e têm curta duração, diminuindo a janela de exposição aos riscos da hipoglicemia.
28. Disseminação dos glucosímetros portáteis, permitindo um melhor controle dos resultados obtidos e monitoramento da glicose.
29. Bombas de insulinas e das canetas de aplicação, permitindo ou facilitando o uso de pequenas doses do hormônio ao longo do dia.

30. Criação de meios de monitoramento contínuo da glicemia, chamados CGM, que permite ao portador da doença monitorar em tempo real a sua glicemia e intervir em pequenas ações, muito antes que haja o risco de uma hipoglicemia.
31. Subsidiariamente, complementa-se a presente justificativa, os documentos abaixo:

<https://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=8984>

https://www.caa.co.uk/uploadedFiles/CAA/Content/Standard_Content/Metabolic_and_Endocrinology/Files/v5.0%20Nov%202018%20Diabetes%20Guidance%20Material.pdf

<https://www.sciencedaily.com/releases/2016/09/160912192956.htm>

https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/avs/offices/aam/ame/guide/dec_cons/disease_prot/diabetes_insulin/

https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/avs/offices/aam/ame/guide/dec_cons/disease_prot/diabetes_insulin/monitor/

<https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/publications/tp13312-2-menu-2331.htm#diabetes>

<http://flash.avweb.com/avwebflash/news/Canada-Eases-Pilot-Diabetes-Restrictions-232324-1.html>

<https://www.casa.gov.au/licences-and-certification/aviation-medicine/diabetes-fact-sheet>

https://www.caa.govt.nz/assets/legacy/medical/Med_Info_Sheets/MIS017.pdf

IV. Proposta acerca dos requisitos de exames após acidente ou incidente aeronáutico grave

IV. a. Contribuições:

RBAC 67 Emenda 3	Proposta do SNA
67.105 (d) Os casos de incidente aeronáutico grave poderão receber isenção dos parágrafos (a) e (b) dessa seção, mediante laudo médico que justifique essa medida, desde que emitido pelo responsável médico do setor de medicina da empresa aérea onde atua o tripulante envolvido.	67.105 (d) Os casos de incidente aeronáutico grave poderão receber isenção dos parágrafos (a) e (b) dessa seção, mediante laudos médico e psicológico que justifique essa medida, desde que emitido pelos responsáveis médico e psicólogo do setor de medicina da empresa aérea onde atua o tripulante envolvido.

67.145 (d) Os casos de incidente aeronáutico grave poderão receber isenção dos parágrafos (a) e (b) dessa seção, mediante laudo médico que justifique essa medida, desde que emitido pelo responsável médico do setor de medicina da empresa aérea onde atua o tripulante envolvido.	67.145 (d) Os casos de incidente aeronáutico grave poderão receber isenção dos parágrafos (a) e (b) dessa seção, mediante laudos médico e psicológico que justifique essa medida, desde que emitido pelos responsáveis médico e psicólogo do setor de medicina da empresa aérea onde atua o tripulante envolvido.
--	---

IV. b. Justificativa:

32. O SNA entende ser necessária uma reavaliação do RBAC 67, nos itens 67.105 e 67.145, que tratam dos requisitos de exames após acidente ou incidente aeronáutico grave, para que ocorra a avaliação psicológica também na empresa aérea onde atua o tripulante.

33. De acordo com os requisitos mentais e comportamentais dos itens 67.75, 67.115 e 67.195, a realização de avaliação psicológica é mandatória aos aeronautas que se envolvam em um incidente grave.

34. O SNA entende a necessidade dessa avaliação após um evento desse porte e solicita que seja incluída essa avaliação na empresa aérea para conceder a isenção dos parágrafos (a) e (b).

V. Proposta de alteração da IS 67-004 Revisão A

V. a. Contribuições:

RBAC 67 Emenda 3	Proposta do SNA
5.13.1 O candidato com sorologia positiva para HIV, sendo portador assintomático pode ser julgado apto, desde que tenha sido submetido a uma investigação adequada, respeitado o sigilo médico. A investigação incluirá o sistema imunológico, o sistema nervoso, afecções oncológicas, infecções e transtornos neuropsiquiátricos. O candidato piloto julgado apto deve ter restrição de proibição de voo solo, a validade de seu CMA reduzida a 3 (três) meses, com controle infectológico frequente, de acordo com a morbidade da condição.	5.13.1 O candidato com sorologia positiva para HIV, sendo portador assintomático pode ser julgado apto, desde que tenha sido submetido a uma investigação adequada, respeitado o sigilo médico. A investigação incluirá o sistema imunológico, o sistema nervoso, afecções oncológicas, infecções e transtornos neuropsiquiátricos.

V. b. Justificativa:

35. O SNA entende ser necessária uma reavaliação da IS 67-004 Revisão A, 5.13 – Doenças Infecciosas, para que o aeronauta, portador de HIV, assintomático, tenha seu certificado médico emitido, sem restrições significantes.

36. A ICAO/OACI em seu Documento 8984 Manual of Civil Aviation Medicine, no apêndice SUGGESTED PROTOCOL FOR ASSESSMENT OF HIV DISEASE, flexibiliza a emissão de certificados médicos para aeronautas portadores do vírus HIV, assintomático.⁹

37. O documento prevê que aos aeronautas, cuja condição seja estável, assintomática, com avaliação de carga viral por reação em cadeia da polimerase (PCR), contagem de linfócitos CD4 +, um hemograma completo, testes de função hepática aceitável e o risco de progressão da doença for suficientemente baixo, o pedido de emissão de certificado médico deve ser considerado.

38. Importante ressaltar que os artigos 5º e 6º da Constituição Federal garantem que todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, bem como que o trabalho é um direito social. Assim, as pessoas vivendo e convivendo com o HIV/AIDS também são pela legislação, garantindo acesso à saúde pública e ao respeito à dignidade humana.

39. A Declaração dos Direitos Fundamentais da Pessoa Portadora do Vírus da AIDS estabeleceu que ninguém será submetido aos testes de HIV/aids compulsoriamente, em caso algum. Os testes de aids deverão ser usados exclusivamente para fins diagnósticos, controle de transfusões e transplantes, estudos epidemiológicos e nunca qualquer tipo de controle de pessoas ou populações. Em todos os casos de testes, os interessados deverão ser informados. Os resultados deverão ser transmitidos por um profissional competente.

40. Ademais, a Lei nº 12.984 de 2 de junho de 2014 define como crime a discriminação aos portadores do vírus da imunodeficiência humana (HIV) e doentes de aids.

41. Isto posto, o presente ofício almeja que a ANAC avalie as Contribuições e Justificativas agrupadas em propostas aqui realizadas, procedendo com as devidas alterações no RBAC 67, solicitadas por esta entidade, em conformidade com os interesses dos aeronautas, bem como a alteração proposta na IS 67-004 Revisão A, para que o

⁹ www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=8984

https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/avs/offices/aam/ame/guide/dec_cons/disease_prot/hiv/

aeronauta, portador de HIV, assintomático, tenha seu certificado médico emitido, sem restrições significantes.

42. Com protesto da mais elevada estima e consideração, agradecemos pela atenção por ora dispensada.

Cordialmente,



Ondino Dutra Cavaleiro Neto

Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas

OD:DMJ