



# MANUAL DO PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA AO PILOTO



[pap.aeronautas.org.br](http://pap.aeronautas.org.br)



# SUMÁRIO

Manual do Programa de Assistência ao Piloto	7
Missão	7
Introdução	7
O que é o pap?	7
Benefícios	7
Vantagens do programa	8
Tipos de programas	8
Plano de resposta pós-trauma (CIRP)	9
Reabilitação de dependência química (HIMS)	9
Aeromédico	9
Assistência ao treinamento	9
Aconselhamento Financeiro	9
Indicadores de sucesso	10
De pilotos para pilotos	10
Independente	10
Transparente	10
Protocolos	10
Seleção e treinamento de voluntários	10
Confidencial	11
Escopo de confidencialidade	11
Limites de confidencialidade, abertura de informação pessoal	11
Organização do Programa	12
Estrutura	12
Peers voluntários	12
Estudantes de psicologia	12
Professores de psicologia	12
Profissionais de saúde mental do programa Peer e aeromédicos	12
Aconselhamento financeiro	12
Responsabilidades	13
Professores de psicologia	13
Estudantes de psicologia	13
Universidades	13
Profissionais da saúde mental do programa Peer ou aeromédicos	13
Enquadramento Jurídico	14





Receita e despesas	14
Promoção do programa	15
Website	15
Registros	15
Análise de tendências	15
<b>Começando</b>	<b>16</b>
<b>Operações do programa</b>	<b>16</b>
Seleção dos Voluntários de Suport Peer (VSPs)	16
Treinamento	17
Treinamento VSP	17
Pilotos das associações-membros	17
Gestão, Avaliadores Médicos e Profissionais de Saúde	18
Tratamento de casos	18
Acompanhamento e monitoramento	18
<b>Como funciona</b>	<b>19</b>
<b>Aeromédico</b>	<b>20</b>
Declaração da missão	20
Introdução	20
Terminologia	20
Sobre o Aeromédico	20
Princípios	21
Treinamento	21
Implementação	21
Conclusão	22
<b>Plano de resposta pós-trauma (CIRP)</b>	<b>23</b>
Declaração da missão	23
Introdução	23
Terminologia	23
Sobre o CIRP	25
Política	26
Princípios	26
Requisitos de treinamento e qualificações	27
Treinamento para VSP	27
Cursos recomendados	28
Treinamento Recorrente	29
Profissionais de Saúde Mental (PSMs)	29
Implementação	31

Primeiros Passos	31
Resposta a eventos comuns	31
Resposta a um acidente grave	31
Conclusão	32
Curso adicional recomendado para membros ou colegas experientes	33
<b>Reabilitação de dependência química (HIMS)</b>	<b>34</b>
<b>Declaração de missão</b>	34
<b>Introdução</b>	34
<b>Terminologia</b>	34
Princípios	35
Implementação	36
Estrutura organizacional	36
Comitê de supervisão	36
Equipe Tripartite	36
Aprovação regulatória	36
Sobre Ação Disciplinar	36
Financeiro	37
Reabilitação	37
Conclusão	39
<b>Exemplo de acordo pós tratamento</b>	39
<b>Programa de assistência ao Treinamento</b>	<b>41</b>
<b>Declaração de missão</b>	41
<b>Introdução</b>	41
<b>Sobre o Programa de Assistência ao Treinamento</b>	42
Política	42
Princípios	43
Implementação	43
Conclusão	43
<b>Anexo A: Exemplo de gatilhos e protocolos de escalonamento</b>	<b>44</b>
Encaminhamento para um profissional de saúde	44
Garantir a segurança do voo quando a 'Fit to fly' é comprometida	45
<b>Anexo B: Exemplo de Acordo de Serviço Psicológico</b>	<b>46</b>
<b>Programa de Aconselhamento Financeiro</b>	<b>47</b>
<b>Declaração da missão</b>	47
<b>Introdução</b>	47







# MANUAL DO PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA AO PILOTO

## MISSÃO

O objetivo deste manual é fornecer suporte e informações aos operadores e reguladores interessados no Programa de Assistência ao Piloto, de forma que todas as etapas necessárias para o desenvolvimento e implementação do projeto sejam compreendidas.

## INTRODUÇÃO

**"PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA AO PILOTO"** é o nome atribuído ao conjunto de programas de suporte que coexistem para formar peers voluntários e fornecer suporte a seus colegas pilotos, seguindo protocolos de confidencialidade.

Este manual foi criado por especialistas pilotos experientes em programas de assistência em todo o mundo e serve como guia de melhores práticas para estabelecer e desenvolver o programa no Brasil.

## O QUE É O PAP?

O Programa de Assistência ao Piloto (PAP) é um conjunto de programas em que peers compartilham experiências com seus colegas, em um ambiente seguro e não punitivo, abordando qualquer assunto que esteja causando estresse ou preocupação.

Esta assistência de pilotos para pilotos tem como objetivo preservar a carreira profissional dos envolvidos e aumentar a segurança da aviação.

## BENEFÍCIOS

O programa funciona porque pilotos voluntários usam um vocabulário profissional comum e buscam experiências profissionais similares com quem procura a assistência.

Os pilotos são mais predispostos a confiar e compartilhar com um peer. Por esta razão, programas deste tipo oferecem mais vantagens às empresas aéreas, com ganho de segurança e eficiência de seus pilotos.

## VANTAGENS DO PROGRAMA

### O PAP:

1. Incentiva o piloto a buscar assistência, oferecendo aconselhamento, tratamento e reabilitação, se necessário;
2. Oferece um caminho confidencial e seguro à solução de problemas;
3. Permite o gerenciamento dos problemas por peers antes que eles se agravem;
4. É eficiente e econômico devido sua natureza.;
5. Reduz os níveis de doença e absenteísmo no trabalho, ao mesmo tempo em que mantém o funcionário motivado e o encoraja a lidar com problemas sem medo de perder a licença, o emprego e o estilo de vida;
6. Permite às operadoras aéreas reter profissionais qualificados em vez de substituí-los por novos e inexperientes;
7. Aumenta a resiliência e recuperação em casos de eventos significativos.

**BASEADO NAS VANTAGENS MENCIONADAS, O PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA AOS PILOTOS MELHORA A SEGURANÇA DE VOO.**

## TIPOS DE PROGRAMAS



Programas de Assistência ao Piloto abrangem uma variedade de serviços para atender às necessidades dos pilotos em diversas áreas. Este programa inclui serviços que se adequam às necessidades e recursos da realidade brasileira. Os detalhes de cada programa estão descritos em seus respectivos capítulos.

É importante destacar que uma abordagem holística requer que o programa completo seja abordado, contemplando temas como licença médica, resposta a acidentes críticos, abuso de substâncias, assistência ao treinamento, apoio financeiro, padrões profissionais e bem-estar. Essas abordagens devem ser implementadas na maior extensão possível para ajudar a reduzir níveis de doenças e absenteísmo no trabalho.



## PLANO DE RESPOSTA PÓS-TRAUMA (CIRP)

O Plano de Resposta Pós-Trauma (CIRP, Preparação para Resposta a Incidentes Críticos, na tradução da sigla em inglês) oferece assistência e suporte a pilotos no caso de acidentes ou incidentes graves. O programa orienta e informa pilotos em como gerenciar problemas de estresse causados por acidentes ou incidentes.



## REABILITAÇÃO DE DEPENDÊNCIA QUÍMICA (HIMS)

O programa mais antigo de segurança da aviação civil, o HIMS (Estudo Motivacional de Intervenção Humana, na tradução da sigla em inglês) coordena esforços para implementar e manter a intervenção e o tratamento por parte dos peers, para pilotos que sofrem pelo abuso ou dependência de substâncias.

Esses esforços podem incluir a capacitação de peers voluntários, representantes das companhias aéreas e profissionais da área médica responsáveis pelo tratamento de pilotos que sofrem os efeitos de uma dependência química. O objetivo é reabilitar esses pilotos e reintegrá-los ao trabalho o mais breve possível.



## AEROMÉDICO

O Programa Aeromédico atende a problemas aeromédicos e relacionados à medicina, auxiliando os pilotos na obtenção e renovação de suas licenças, além de abordar problemas ou preocupações relacionadas ao assunto.



## ASSISTÊNCIA AO TREINAMENTO

O Programa de Assistência ao Treinamento coordena esforços com as operadoras aéreas para desenvolver e implementar programas que sejam mutuamente aceitáveis, a fim de auxiliar pilotos que estão enfrentando dificuldades em seus testes ou operações. O objetivo é proporcionar suporte aos pilotos em formação ou em atividade que estejam enfrentando deficiências, dificuldade nos treinamentos ou no CRM por meio do apoio de peers com experiência fora do grupo de treinamento normal e de examinadores ou pilotos avaliadores. Esse programa garante que os pilotos recebam o suporte e treinamento adicionais necessários para superar quaisquer dificuldades e possam concluir satisfatoriamente seu treinamento ou avaliação, retornando assim às operações em linha.



## ACONSELHAMENTO FINANCEIRO

O Programa de Aconselhamento Financeiro tem como objetivo oferecer aos pilotos endividados ou com descontrole financeiro a oportunidade de assumir o controle de sua situação financeira. A assistência proporciona uma reeducação financeira para que o piloto compreenda como economizar, reduzir despesas e se preparar para o futuro.



## INDICADORES DE SUCESSO

### DE PILOTOS PARA PILOTOS

Embora esses programas envolvam múltiplas partes interessadas e tenham muitos participantes, eles são oferecidos e executados por pilotos, para pilotos. É essencial que esse programa seja conduzido por grupos de pilotos, e não por empresas, reguladores, médicos ou outras entidades.

### INDEPENDENTE

O PAP precisa ser independente, autônomo e oferecer um “porto seguro” dedicado a fornecer suporte aos pilotos.

### TRANSPARENTE

O PAP precisa operar com confiança e integridade para ter maior adesão e entregar protocolos claros a todas as partes interessadas.

O PAP estabelecerá o escopo e os limites do programa, incluindo seus princípios, estrutura, funções, limitações e diretrizes operacionais. O programa oferecerá também a inclusão das partes interessadas no treinamento, o que facilitará a confiança nas metodologias dos programas.

### PROTOCOLOS

A manutenção de protocolos estabelecidos inclui acordos de confidencialidade, publicação de escopo e limitação de Voluntários de Suporte de Peers (VSP) e procedimentos de encaminhamento para casos em que a segurança do voo ou do piloto esteja em risco (um exemplo de protocolos de encaminhamento para programas de suporte de peers está incluído no Anexo A).

Definir esses protocolos de maneira aberta e transparente para participantes e colegas garante que todas as partes possam criar confiança no programa, enquanto continuam a manter a confidencialidade.

### SELEÇÃO E TREINAMENTO DE VOLUNTÁRIOS

A seleção e o treinamento dos VSPs são partes fundamentais para a efetividade do programa. Se for apropriado, em algumas áreas, pode-se consultar um especialista externo para garantir a qualidade e a dinâmica do programa de treinamento.

## CONFIDENCIAL

### ESCOPO DE CONFIDENCIALIDADE

De acordo com a LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados), a confidencialidade requer que qualquer dado pessoal ou informação fornecida fique dentro do programa, independentemente de sua forma ou fonte. Todo dado ou informação coletada só pode ser utilizada para o propósito pelo qual foi obtida. Todas as pessoas envolvidas devem manter o mesmo nível de confidencialidade. Isso significa que peers, consultores de finanças e saúde não poderão:

1. Compartilhar informação ou dados pessoais pertinentes a cada caso com pessoas dentro ou fora do programa. Isso inclui, mas não se limitando, cônjuges, amigos, parentes, clérigos, ou qualquer outro decorrente de relações interpessoais;
2. Guardar anotações sobre o caso. No entanto, relatórios regulares de estatísticas anônimas (no mínimo anuais) podem ser necessários para avaliar a efetividade do programa. Deve-se tomar muito cuidado para que informações confidenciais de casos individuais não seja inadvertidamente revelada;
3. Iniciar conversas sobre o programa em áreas públicas, mesmo com membros da equipe;
4. Compartilhar situações específicas com outros pilotos como exemplo “para ajudá-los a entender” situações ou treinamento. É importante lembrar que a aviação é um mundo limitado e mesmo sem mencionar nomes é possível adivinhar a identidade de alguém. Todas as informações referentes a pilotos são identificadas como discussão voluntária, revisão ou supervisão. Em casos em que é necessário dar assistência a um piloto ou a suas famílias, ela só será prestada somente com permissão do piloto.

### LIMITES DE CONFIDENCIALIDADE, ABERTURA DE INFORMAÇÃO PESSOAL

A confidencialidade do programa só não será absoluta quando a segurança do piloto ficar comprometida. Estabelecer esse limite garante ao empregador que o piloto não retornará ao trabalho enquanto seus problemas são considerados como perigos potenciais. Um exemplo do protocolo de compartilhamento de informações dos programas de peers está incluído no Anexo A.

As informações dos pilotos não podem ser divididas a menos que:

1. Necessárias para o cumprimento de obrigação legal, normativa ou regulamentatória;
2. Exista um sério risco de fazer o mal para si e outros;
3. Mediante fornecimento de consentimento específico e destacado dado, por escrito, pelo piloto para:
  - (a) Oferecer um relatório escrito para outro profissional ou agência; ou
  - (b) Discutir o material com outra pessoa (ex.: família, empregado ou plano de saúde).



# ORGANIZAÇÃO DO PROGRAMA

A organização do PAP é fundamental para o sucesso do programa. Este capítulo oferece um guia com responsabilidades das posições-chave, estrutura jurídica, finanças, promoção do programa e requerimentos de manutenção de registros.

## ESTRUTURA

### PEERS VOLUNTÁRIOS

Os **Voluntários de Suporte Peer (VSPs)** são pilotos que demonstraram atributos de empatia, consideração, compreensão e compaixão. A equipe de VSPs é selecionada com base na maturidade emocional e habilidade de trabalhar com pessoas. Os voluntários devem ser dedicados e estar dispostos a dedicar tempo e talento para o bem-estar e ajuda de outros.

### ESTUDANTES DE PSICOLOGIA

Os estudantes são responsáveis pelas operações do dia a dia. As atividades dos estudantes em cada programa devem ser decididas pelos membros indicados pelos professores de psicologia. Os estudantes devem ter ao menos duas funções para dividir responsabilidades e oferecer cobertura no caso de um deles não estar disponível para alguma função. No último ano de formação, esses estudantes têm contato com casos reais, enriquecendo assim o currículo.

### PROFESSORES DE PSICOLOGIA

O comitê é formado por um grupo de professores doutores em psicologia e especialistas em diversas áreas, como trauma, estresse, fadiga e trabalho, entre outras. Eles oferecem supervisão e orientação para o programa e para os estudantes, além de encaminhar os pilotos para clínicas quando necessário.

### PROFISSIONAIS DE SAÚDE MENTAL DO PROGRAMA PEER E AEROMÉDICOS

Os profissionais de saúde mental do programa peer oferecem suporte ao PAP por meio da prestação de cuidados especializados. Esses profissionais são conselheiros registrados, psicólogos, psiquiatras, professores, alunos em especialização e assistentes sociais que possuem um bom conhecimento dos requisitos únicos do certificado médico dos pilotos. Os membros das associações podem optar por estabelecer um acordo de serviço com um profissional médico selecionado para esse fim. Um exemplo de um acordo de serviço psicológico está incluído no Anexo B.

### ACONSELHAMENTO FINANCEIRO

Uma empresa de consultoria fornece educação financeira e oferece alternativas para sanar dívidas e melhorar hábitos financeiros para que os pilotos que procurem ajuda tenham um padrão de vida de acordo com seus salários. Na área financeira do programa, esses especialistas desenvolvem todo o currículo do curso de formação e ministram as aulas do peer.

## RESPONSABILIDADES

### PROFESSORES DE PSICOLOGIA

O comitê de professores coordena e supervisiona a implementação dos objetivos do programa, seu escopo e seus princípios. Eles também são responsáveis pela política, treinamento, educação, alocação de recursos, revisão do programa e implementação de procedimentos.

- Supervisionar a seleção realizada pelos psicólogos dos VSPs a serem treinados;
- Trabalhar em conjunto com médicos e psicólogos consultores do programa, assim como com as universidades;
- Revisar casos desidentificados para fins educacionais e encaminhar reclamações;
- Realizar revisões periódicas do programa para garantir sua efetividade;
- Avaliar as razões para contatar os peers com base em informações desidentificadas;
- Fornecer módulos de treinamento ou reciclagem para os VSPs;
- Realizar entrevistas com candidatos a VSPs e estudantes;
- Realizar reuniões periódicas para alinhar os objetivos e desempenhar suas funções.

### ESTUDANTES DE PSICOLOGIA

- Gerenciar as operações diárias de seus respectivos programas;
- Supervisionar os VSPs para prevenir trauma secundário ou burnout;
- Servir como intermediários entre os professores do programa e os participantes que precisam de supervisão de casos;
- Agrupar informações estatísticas desidentificadas para relatórios dos professores quando apropriado.

### UNIVERSIDADES

- Elaborar o currículo e ministrar o curso de formação de VSPs;
- Disponibilizar estudantes para fornecer suporte científico ou assistência psicológica aos VSPs;
- Desenvolver pesquisas que possam contribuir para o desenvolvimento da psicologia aeroespacial nacional;
- Estudo do resultado geral das análises ou dos casos desidentificados para desenvolvimento de teses acadêmicas.

### PROFISSIONAIS DA SAÚDE MENTAL DO PROGRAMA PEER OU AEROMÉDICOS

O especialista em saúde mental do programa peer é responsável por:

- Trabalhar com casos encaminhados por meio do PAP;
- Fornecer encaminhamento médico quando tratamento de longo prazo for necessário;



- Oferecer aconselhamento rápido, preciso e imparcial em questões médicas/psicológicas;
- Oferecer consultas para o programa em relação a mudanças em leis governamentais e/ou revisão de políticas regulamentares em assuntos pertinentes à medicina ou psicologia aeroespacial;
- Outros pontos do acordo mútuo que possam surgir ocasionalmente.

## ENQUADRAMENTO JURÍDICO

É altamente benéfico para o programa que desde a sua implementação, seja uma iniciativa conjunta com agências reguladoras, organizações, associações, operadoras e sindicatos.

O programa é endossado pelos altos níveis de gerenciamento das partes interessadas, ainda que o mesmo possa funcionar sem esse suporte.

O Anexo 1, padrão da ICAO 1.2.4.3, entrou em vigor em julho de 2016 e exige que as autoridades de licenciamento implementem "a promoção de assuntos relacionados a saúde... para reduzir riscos futuros à segurança de voo."

- A FAA publicou suas recomendações em junho de 2016, fazendo referências aos Peer Support Programs que empresas aéreas deveriam usar para desenvolver seus programas;
- A EASA também fez recomendações de programas de suporte peer em seus relatórios finais. O "Task Force on Measures Following the Accident of Germanwings Flight 9525" (5.2 Requerimentos organizacionais para suporte de pilotos) afirma que: "A implementação de sistemas de suporte de pilotos pode ser benéfica por ser resultado de uma iniciativa conjunta com ambos os operadores e as associações de pilotos, contribuindo para o registro de pilotos."

Reguladores devem entender e dar suporte à abordagem das associações de pilotos com relação ao programa, incluindo mostrar contenção antes de revogar licenças de indivíduos que buscam assistência abertamente.

As conexões entre os diferentes sistemas de relatórios devem ser estabelecidas. O ciclo de reporte deve ser fechado para garantir que os participantes do sistema, incluindo os reguladores, tenham acesso às informações necessárias para tomar uma decisão informada, principalmente em casos críticos.

Cada programa de apoio de peers deve estar em conformidade com as leis de seu país relativas à privacidade etc.

## RECEITA E DESPESAS

Cada organização participante de um Programa de Assistência ao Piloto deve se comprometer com a cobertura de suas operações financeiras.

Quaisquer fundos recebidos devem ser usados para financiar o funcionamento do PAP, incluindo quando necessário:

- Contratar os serviços de um psicólogo/médico qualificado;
- Responder a casos do Programa de Apoio aos Peers;
- Treinamento de VSPs;
- Reuniões do comitê do Programa de Apoio aos Peers;
- Desenvolvimento de um site, folhetos, cartazes e outras iniciativas destinadas a educar a indústria da aviação sobre os Programas de Assistência ao Piloto.

## PROMOÇÃO DO PROGRAMA

Para garantir que os pilotos estejam cientes dos serviços disponíveis e à vontade com o funcionamento dos programas, o PAP deve ser promovido ativa e regularmente tanto pela administração quanto pelas organizações membro. Um fator importante na promoção do programa é reduzir o estigma de procurar ajuda.

As associações membros podem incluir as informações do PAP nos manuais de operações de suas companhias aéreas e procedimentos de resposta a emergências.

Além disso, cabe às associações avaliar se a assistência ou o apoio dos Serviços Nacionais de Saúde/Programas de Assistência aos Empregados podem ser benéficos para o programa.

## WEBSITE

Um site do Programa de Assistência ao Piloto deve ser desenvolvido para fornecer uma referência de saúde médica/mental e uma ferramenta educacional para peers.

## REGISTROS

As atas devem ser elaboradas durante as reuniões do comitê. Deve-se tomar cuidado para garantir que os detalhes relacionados ao caso que possam identificar um peer não sejam incluídos no documento. Como a confidencialidade é fundamental para o sucesso dos Programas de Assistência ao Piloto, qualquer registro mantido (ou e-mails enviados) por membros individuais do comitê ou VSPs em relação a casos individuais deve ser desidentificado.

Os VSPs não devem fazer anotações sobre os casos dos peers. O motivo de cada contato deve ser desidentificado e relatado ao Comitê de Orientação de Assistência ao Piloto.

## ANÁLISE DE TENDÊNCIAS

Quaisquer dados coletados ou quaisquer dados pessoais ou informações específicas do caso que possam ser usados para identificação reversa devem ser desidentificados. Os dados destinam-se exclusivamente a identificar tendências com vista a melhorar as práticas no local de trabalho, monitorar a eficácia do programa e desenvolver módulos de formação.

1. Reunião de um grupo de Voluntários de Suporte aos Peers (VSPs);
2. Divulgação do PAP;
3. Entrevistas;
4. Treinamento dos Peers e da gerência da companhia aérea, se possível;
5. Estabelecimento de um método de canal de notificação/comunicação;
6. Estabelecimento de uma estrutura organizacional;
7. Contratação de um Profissional de Saúde Mental (PSM) com conhecimento de aviação.



# COMEÇANDO

## OPERAÇÕES DO PROGRAMA

### SELEÇÃO DOS VOLUNTÁRIOS DE SUPORTE PEER (VSPs)

Os critérios a seguir são fortemente recomendados como padrão na seleção dos VSPs:

1. Integridade;
2. Habilidade de manter e lidar com informação confidencial;
3. Respeito por e dos outros VSPs;
4. Vontade de trabalhar em equipe;
5. Compromisso em atender treinamento inicial e anual, bem como reuniões de exames/interrogatórios (debriefing);
6. Aceitar seguir o protocolo estabelecido pelos padrões do time;
7. Manter uma atitude sem julgamento.

Os VSPs obedecem ao papel de VSP e seus limites, além de:

1. Não oferecer soluções, conselhos ou tratamentos;
2. Não agir em nome da pessoa necessitada;
3. Oferecerem o ponto inicial de contato confidencial para empregados e empregadores com preocupações em relação ao estresse, ansiedade e questões de saúde mental;
4. Oferecerem o suporte apropriado e assistência no gerenciamento do contato com os peers;
5. Atenderem ao treinamento de reciclagem;
6. Recusarem qualquer comentário público em qualquer caso referente ao comitê.

O papel e escopo dos VSPs serão definidos pelos seguintes documentos:

- a) Acordo confidencial dos VSPs;
- b) Escopo de limitações dos VSPs;
- c) Gatilhos e protocolos de escalonamento para encaminhamento a um profissional de saúde mental (PSM) ou profissional médico;
- d) Gatilhos e protocolos de escalonamento para afastamento do serviço quando a segurança do voo está em risco.

## TREINAMENTO

Todas as equipes e voluntários do PAP devem ser treinados de acordo com os padrões apropriados para cada programa. Programas bem sucedidos não somente treinam VSPs, mas também outros membros da associação de pilotos, gerentes, examinadores aeromédicos e profissionais de saúde.

As evidências mostram que quando gerentes e diretores têm um bom entendimento de como funciona o programa e seus efeitos, eles oferecem mais suporte.

## TREINAMENTO VSP

O princípio de “não fazer o mal” (do no harm) é a abordagem mais simples ao suporte. O VSP é treinado de maneira a evitar essa armadilha. O treinamento deve ser ensinado por instrutores ou facilitadores especialistas. A lista não é completa, mas as seguintes áreas devem ser cobertas:

1. Habilidade em iniciar e conduzir a ligação;
2. Habilidade em saber ouvir o outro;
3. Análise de fatores de risco de saúde mental e segurança na aviação;
4. Compreender como a mente e o corpo humano respondem aos estresses e como os problemas de saúde mental se desenvolvem;
5. Os fundamentos da compreensão do abuso de substâncias como uma condição médica e programas de dependência de substâncias em todo o setor;
6. Processo de resolução de conflitos;
7. Considerações regulatórias médicas (em particular, protocolos específicos de aviação de saúde mental);
8. Gerenciamento de trauma e estresse;
9. Protocolo de prevenção ao suicídio;
10. Marcos legais;
11. Protocolos de confidencialidade;
12. Acionadores e protocolos de escalonamento de casos;
13. Lidar com limitações do VSP;
14. Encenações de chamadas de suporte para previsão de possíveis situações;
15. Dor e perda;
16. Autocuidado VSP.

## PILOTOS DAS ASSOCIAÇÕES-MEMBROS

Pilotos das associações-membros precisam ser bem treinados no PAP, com a compreensão de que o programa não possui mentalidade punitiva, é confidencial e oferece suporte de uma extensa rede ao piloto com o objetivo de reinseri-lo à cabine de comando.

## GESTÃO, AVALIADORES MÉDICOS E PROFISSIONAIS DE SAÚDE

1. Treinamento sobre o conjunto de programas do PAP
2. Compreensão dos problemas do piloto
3. Papel que eles desempenham no PAP

## TRATAMENTO DE CASOS

### INICIAÇÃO DE CHAMADA DE CONTATO

O contato com um indivíduo procurando ou precisando de assistência pode acontecer de diversas maneiras:

1. Autoiniciado - Um indivíduo pode se autorreferir.
2. Iniciação da empresa - Um gerente de empresa, preocupado com um piloto, pode sugerir que o indivíduo entre em contato com o PAP. Alternativamente, a permissão pode ser concedida pelo indivíduo para que o gerente da empresa ligue para o PAP e peça a um VSP para entrar em contato diretamente com o piloto.
3. Iniciados por peers/família - Familiares, amigos ou colegas de trabalho podem expressar preocupação com o bem-estar de um indivíduo.
4. Extensão de doença de longa duração (30 dias ou mais) - Um colega que esteve ausente do trabalho por um longo período de tempo deve ser chamado para simplesmente fazer contato e evitar o isolamento indesejado.

## ACOMPANHAMENTO E MONITORAMENTO

Todas as interações do VSP devem ser acompanhadas até a conclusão. O acompanhamento deve ser classificado como:

1. Continuado: Se o VSP perceber o progresso, então a assistência é frutífera e benéfica e vale a pena continuar.
2. Encaminhado e em andamento: Se a ruminação e a regressão forem evidentes, deve-se considerar o encaminhamento ao psicólogo do PAP. O acompanhamento do PAP ainda é esperado, mas em um nível mais baixo até "Concluído".
3. Concluído: o acompanhamento não é mais necessário quando se considera que um caso de assistência foi resolvido com sucesso.

O VSP pode relatar aos estudantes o status do acompanhamento.

## COMO FUNCIONA

1. O piloto aciona programa para solicitar ajuda.
2. O peer inicia o atendimento e, de acordo com a progressão de cada caso, poderá solicitar a assistência de um estudante de psicologia, posteriormente de um professor e, em última instância, encaminhar o piloto para uma clínica médica ou psicológica.
3. Se durante o atendimento inicial o peer perceber que o caso do piloto pode ser enquadrado em um dos cinco programas do PAP, ele deverá fazer o encaminhamento.
4. O peer de um dos programas inicia atendimento e segue o mesmo caminho do passo 2 acima.
5. Caso o peer perceba que há risco iminente à segurança de voo, por diversos motivos, ele deve acionar o protocolo mencionado no Anexo A deste manual.
6. Os processos do acompanhamento estão estabelecidos no capítulo acima (*Acompanhamento e monitoramento*).



## AEROMÉDICO

### DECLARAÇÃO DA MISSÃO

O Programa Aeromédico fornece informações e recursos sobre questões relativas à certificação médica de pilotos.

### INTRODUÇÃO

O objetivo do Programa Aeromédico é fornecer recursos para que os membros acessem informações médicas precisas. Este recurso será útil para abordar e desmistificar preocupações médicas e questões de licenciamento relacionadas. O medo de um piloto de perder sua licença pode dissuadi-lo de procurar aconselhamento médico. Ter acesso a conselhos precisos, com antecedência e em um ambiente sem risco pode tranquilizar os pilotos e incentivá-los a procurar tratamento médico adequado.

Esta seção deve ser lida em conjunto com as seguintes seções contidas neste manual:

1. Confidencialidade e Obrigação Legal
2. Treinamento
3. Política Geral do PAP

### TERMINOLOGIA

**CONSELHEIRO MÉDICO:** Qualquer profissional da saúde que tenha conhecimento ou expertise relevante em medicina da aviação, mas não possui uma licença (AME – Agreed Medical Evaluator) atual.

### SOBRE O AEROMÉDICO

A assistência aeromédica permite que um piloto obtenha informações adequadas e precisas por meio de um programa de assistência dedicado.

A característica comum de todo programa de assistência ao piloto aeromédico é ter um ponto de contato focal para pilotos que buscam informações médicas. Não necessariamente precisa ser um profissional médico; normalmente é um colega piloto. É importante que essa pessoa tenha acesso a uma rede de profissionais médicos.

Algumas associações-membros têm um profissional médico ocupacional no local para fornecer aconselhamento. Outras têm um acordo com profissionais médicos que prestam seus serviços quando necessário, conforme definido em um acordo de serviço. Em todos os casos, o acesso aos profissionais é facilitado por meio da pessoa de contato focal.

Além disso, no caso de um piloto ter perdido seu médico, o programa pode fornecer advocacia e/ou aconselhamento para apoiar um processo de apelação para ajudar o membro e seu médico legista a apresentar o melhor caso para apelação. É importante notar que o objetivo é apoiar, não substituir o próprio AME do membro neste processo.

## PRINCÍPIOS

1. Os profissionais médicos envolvidos devem ter conhecimentos atualizados em sua área médica e em sua aplicação no ambiente aeronáutico.
2. O objetivo é fornecer conselhos rápidos, precisos e independentes sobre questões médicas da aviação.
3. Quando apropriado, o programa facilita o acesso à assessoria no processo de recurso em caso de suspensão ou revogação de atestado médico.
4. O programa deve ter acesso a pesquisadores locais e internacionais de medicina aeronáutica e colegas de medicina aeronáutica para comparações de casos.
5. O programa deve fornecer informações do piloto para mudanças nas leis e/ou políticas regulatórias sobre assuntos relacionados à medicina aeronáutica.

## TREINAMENTO

A pessoa de contato focal, normalmente um peer, deve ter um conhecimento prático do processo de regulamentação aeromédica de seu país. Isso inclui a compreensão das obrigações de um titular de licença em relação à sua certificação médica. Além disso, eles devem ter concluído o treinamento básico de assistência aos peers e estar familiarizados com os outros programas de assistência-piloto.

## IMPLEMENTAÇÃO

Ao adotar os serviços de um médico, um processo de verificação adequado deve ser usado para garantir a experiência deste profissional. Um acordo com descrição das funções e responsabilidades do profissional médico pode ser útil ao contratar esses serviços.

Os membros podem procurar aconselhamento aeromédico em muitas circunstâncias, sendo que, três ocorrem mais comumente:

1. Os pilotos podem optar por buscar informações aeromédicas anonimamente, para orientar sua tomada de decisão. Nesse cenário, um peer pode abordar o consultor médico, que deve orientar o peer, para que ele oriente o piloto em uma tomada de decisão segura. A obrigação permanece com o piloto para cumprir seus requisitos de relatório.
2. Os pilotos podem recorrer de uma posição tomada pelo regulador. O programa aeromédico pode aconselhar o piloto (AME) sobre o processo de apelação e argumentos que podem ser feitos. É o piloto (AME) que retém a responsabilidade pela gestão aeromédica geral do caso.
3. Os pilotos podem buscar uma segunda opinião sobre uma posição tomada por um (AME). O profissional apenas fornece revisão e aconselhamento sobre o caso.

## CONCLUSÃO

Ao fornecer assistência aeromédica aos pilotos, uma associação-membro pode melhorar a experiência em lidar com as incertezas que podem surgir quando os membros acreditam que seu certificado médico está ameaçado.



## PLANO DE RESPOSTA PÓS-TRAUMA (CIRP)

### DECLARAÇÃO DA MISSÃO

A missão de qualquer CIRP é reduzir o impacto psicológico de acidentes ou incidentes em tripulantes, investigadores e familiares, para acelerando a recuperação antes que as reações de estresse prejudiquem o desempenho dos envolvidos no trabalho, carreira, família e saúde.

As medidas positivas tomadas antes e depois de um acidente ou incidente afetarão a saúde fisiológica e psicológica a curto e longo prazo. As medidas CIRP não são terapia, elas existem para apoiar pessoas saudáveis em situações anormais e críticas.

### INTRODUÇÃO

Este manual foi elaborado para ajudar as associações-membros a estabelecer CIRPs. Também serve como um guia transparente para operadores e reguladores entenderem a estrutura e os procedimentos de um CIRP.

Esta seção começará apresentando as definições básicas internacionalmente acordadas de CIRP com base na terminologia da International Critical Incident Stress Foundation (ICISF). Em seguida, discutirá sua história, política, princípios, métodos de treinamento e implementação.

### TERMINOLOGIA

**INCIDENTE CRÍTICO:** qualquer ocorrência que possa evocar reações de estresse e possivelmente medo devido a uma ameaça percebida à vida ou à segurança pessoal e que seja direta ou indiretamente vivenciada. Pode ocorrer como consequência de um incidente, acidente ou qualquer outra ameaça à sensação de segurança.

**ESTRESSE DE INCIDENTE CRÍTICO:** uma reação física, cognitiva, comportamental ou emocional a um incidente crítico, geralmente apresentando-se como um conjunto característico de sintomas. Se não for administrado adequadamente pelo indivíduo com ou sem apoio, pode ter um impacto físico ou psicológico prejudicial a longo prazo.

**GERENCIAMENTO DE ESTRESSE DE INCIDENTES CRÍTICOS (CISM):** o processo de ajudar a mitigar os efeitos do estresse.

**PROGRAMA DE RESPOSTA A INCIDENTES CRÍTICOS (CIRP):** programa estruturado para fornecer assistência a qualquer titular de licença envolvido em um incidente crítico.

**BRIEFING DE GESTÃO DE CRISE (CMB):** técnica de intervenção projetada para uso com grandes grupos. É uma reunião com o propósito específico de fornecer informações práticas para diminuir o estresse em um grande grupo de pessoas que já vivenciam um evento angustiante. Tem duração média de 10 a 30 minutos.

**RESPOSTA A INCIDENTES CRÍTICOS (CIR):** resposta organizada e integrada fornecida por uma equipe de PAP e acompanhada por um Profissional de Saúde Mental (se necessário), implementada para a fase de crise. A resposta abrange um espectro de intervenções, como conversas de suporte de peers, desarmar e debriefings de gerenciamento de crises.

**DESARMAR:** interação de grupo projetada para discutir a experiência compartilhada da tripulação, enquanto oferece informações, apoio e estabilização para que os membros da tripulação possam lidar com os efeitos de um incidente ou acidente. A desativação pode ser realizada de 1 a 12 horas e até uma semana ou duas após o incidente crítico. A desativação é um pequeno grupo assistido por um a três VSPs atribuídos. É feita uma avaliação quanto à necessidade de um debriefing de estresse de incidente crítico. A desativação é um processo de três etapas que dura cerca de uma hora e deve envolver comunicações de acompanhamento. As neutralizações são confidenciais e não envolvem o pessoal da administração.

**DEBRIEFING/CRITICAL INCIDENT STRESS DEBRIEFING (CISD):** processo de sete etapas projetado para mitigar os efeitos do estresse a longo prazo, promover uma rápida recuperação e retorno ao trabalho e reduzir as ocorrências de síndromes de trauma de estresse. Esse debriefing geralmente ocorre cerca de uma semana após um acidente ou incidente; no entanto, isso pode ser feito semanas, meses ou até anos depois. O CISD é conduzido por VSPs e sempre inclui profissionais de saúde mental aprovados pela associação-membro. Os debriefings são confidenciais e não envolvem o pessoal da administração. Os CISDs não são debriefings operacionais (como usados pelos operadores para investigação ou crítica logística). Eles são conduzidos para fornecer suporte aos indivíduos envolvidos e mitigar os efeitos a longo prazo das reações de estresse. Os debriefings do CIRP estão preocupados em discutir a reação da tripulação ao evento e não o evento em si. Nenhum registro ou nota é mantido durante os debriefings. Um CISD típico dura de 1 1/2 a 3 horas.

**DESMOBILIZAÇÃO:** momento em que os investigadores de acidentes e/ou pessoal do serviço de emergência descansam, reagrupam e obtêm informações na conclusão do primeiro turno de trabalho de um acidente ou incidente que envolveu exposição a um evento ou desastre traumático significativo. Ele tem uma função secundária como uma oportunidade de triagem para VSPs para garantir que os indivíduos que possam precisar de assistência sejam identificados após o evento traumático.

**PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA AO FUNCIONÁRIO (EAP):** programa de saúde mental/apoio emocional patrocinado pela empresa.

**FUNDAÇÃO INTERNACIONAL DE ESTRESSE EM INCIDENTES CRÍTICOS (ICISF):** fundação de associação aberta e sem fins lucrativos dedicada à prevenção e mitigação do estresse incapacitante.

**PROFISSIONAL DE SAÚDE MENTAL (PSM):** psiquiatra, psicólogo, conselheiro com mestrado ou outros profissionais de saúde mental aprovados e treinados no processo CISM e com ampla experiência ou exposição a processos de grupo, intervenção em crises, pós-graduação transtorno de estresse traumático e conhecimento de técnicas de gerenciamento de estresse em incidentes críticos.

**INTERVENÇÃO DE CRISE INDIVIDUAL:** normalmente, consiste em dois a três contatos com um indivíduo. Essa é a técnica de Gerenciamento de Estresse de Incidentes Críticos (CISM) mais usada e geralmente é realizada por telefone.

**OUTREACH:** concentra-se nas salas e bases da tripulação e fornece uma breve interação com os pilotos de uma companhia aérea por um período de tempo após um acidente grave. Esta interação é projetada para fornecer técnicas para lidar com o estresse do acidente enquanto o piloto continua a trabalhar. Pode incluir discussão sobre estresse de incidente crítico, sintomas de estresse e sugestões que podem ser úteis durante as 24 a 72 horas seguintes, ou até que ocorra um interrogatório formal.

**VOLUNTÁRIO DE SUPORTE DE PEERS (VSP):** indivíduos que atuam como pessoal de apoio aos membros e suas famílias. Eles facilitam as funções do CISM, como desarmar, CISDs e assistência individual. Eles também estão envolvidos na promoção do CIRP para os membros em geral. Os VSPs geralmente são membros voluntários que desfrutam de uma posição de confiança e respeito com seus peers. Eles se reportam diretamente aos estudantes e professores do CIRP.

## SOBRE O CIRP

Acidentes e incidentes de aviação frequentemente causam angústia para os envolvidos. Após esses eventos, membros da tripulação, investigadores de acidentes e familiares correm alto risco de desenvolver estresse de incidente crítico ou, ainda mais grave, o transtorno de estresse pós-traumático.

O estresse de incidente crítico é uma reação normal a um evento anormal. Aqueles que trabalham na aviação têm o estresse como parte de sua experiência de trabalho diária. Eles podem não reconhecer quando o estresse excessivo pode ser potencialmente prejudicial. A comunidade médica reconheceu que, após esses acidentes e incidentes, efeitos fisiológicos e psicológicos adversos podem ser sentidos por meses ou anos. Se não forem resolvidos, esses efeitos podem ter implicações severamente prejudiciais à saúde e à carreira. Estes efeitos negativos podem ter impacto na segurança da aviação.

O que diferencia o CIRP de outros programas é o uso de VSPs em vez de apenas profissionais de saúde mental (PSMs) para educar e apoiar outros pilotos. Devido à natureza única da indústria da aviação e às possíveis ramificações nas carreiras e meios de subsistência, os membros da tripulação muitas vezes relutam em conversar com um psiquiatra, psicólogo ou conselheiro.

Os programas de resposta a incidentes críticos têm sido eficazes na prevenção do aparecimento de estresse pós-traumático no pessoal do serviço médico de emergência (EMS), bombeiros, forças policiais e outros. As informações contidas nesta seção são adaptadas do programa de Gerenciamento de Estresse de Incidentes Críticos (CISM) desenvolvido pela International Critical Incident Stress Foundation, inc. (ICISF).

## POLÍTICA

O CIRP é um programa autônomo que utiliza o processo de três ou sete etapas do ICISF para ajudar os pilotos a lidar com reações de estresse após um evento ou incidente relacionado ao trabalho. Para garantir a padronização mundial da prática na entrega do CIRP, é altamente recomendável que todos os programas estejam alinhados com os procedimentos do ICISF.

## PRINCÍPIOS

1. O CIRP é estritamente voluntário e nenhum indivíduo pode ser forçado a participar de qualquer forma.
2. O objetivo é que nenhum dano seja causado àqueles que buscam apoio.
3. O CIRP não se trata de terapia; seu propósito é apenas oferecer suporte a pessoas saudáveis que têm reações normais a situações anormais e críticas.
4. Todos os VSPs devem completar um extenso programa de treinamento periódico regularmente.
5. A jurisdição do programa deve permanecer dentro do grupo piloto, separada do operador.
6. O programa deve ser constantemente revisado e atualizado. O debriefing e a análise pós-incidente são usados para informar a avaliação da eficácia do programa.
7. O programa deve garantir que os VSPs tenham assistência e recursos adequados disponíveis para melhor fornecer suporte aos seus colegas pilotos.
8. Métodos claros e bem estabelecidos de contato entre os pilotos e o CIRP devem ser estabelecidos.
9. O prazo para a equipe de apoio ou um titular de licença começa o mais rápido possível após a notificação do CIRP.
10. Usar o piloto-peer para trabalhar com o piloto afetado para criar uma cultura segura e confiável com uma compreensão do ambiente único.

11. Manter a confidencialidade, não divulgando informações compartilhadas entre o piloto e o piloto-peer para a administração, reguladores e/ou outros membros da associação. Nenhuma nota ou registro é mantido.
12. Empregar uma abordagem que apoie o indivíduo na superação de qualquer sensação de perda de controle ou desamparo ao testemunhar ou sobreviver a um incidente crítico.
13. Fornecer suporte contínuo e acessibilidade dos recursos disponíveis para o indivíduo, conforme solicitado.
14. Oferecer outros recursos e assistência, se necessário.
15. O CIRP deve estender os cuidados aos familiares sobreviventes em caso de acidente ou incidente.
16. Piloto-peer não participa da prestação de apoio se estiver pessoalmente/intimamente associado a estes envolvidos no incidente.

## REQUISITOS DE TREINAMENTO E QUALIFICAÇÕES

A educação de todos os membros do programa é a base do CIRP. O CISM é uma abordagem proativa para minimizar os efeitos do trauma em um indivíduo. Parte de uma abordagem proativa é educar os membros da tripulação sobre os efeitos do estresse e do estresse de incidentes críticos em suas vidas antes que ocorra um incidente ou acidente. Com essa consciência, o tripulante poderá voltar ao trabalho em menos tempo. É muito benéfico para o indivíduo se ele estiver ciente da CIRP antes de um incidente ou acidente.

### TREINAMENTO PARA VSP

O treinamento para VSPs pode incluir os seguintes tópicos ou equivalentes, conforme aceito pelo grupo CIRP:

1. Técnicas de apoio de peers (profissionais de saúde mental isentos). Intervenção em grupo para crises/estresse básico em incidentes críticos. Introdução ao curso do programa de resposta a incidentes críticos da associação.
2. Lidar com o sentimento de perda.
3. Treinamento de assistência aos peers ou um curso de habilidades de escuta.

Nenhum VSP da associação pode ser autorizado a participar de uma intervenção CIRP ou ser designado para tarefas de apoio de peers até que tenha concluído o treinamento apropriado. Os VSPs devem participar de treinamento recorrente pelo menos anualmente.

## CURSOS RECOMENDADOS

Recomenda-se que os VSPs façam os seguintes cursos de dois dias na ordem listada.

### 1. Intervenção de crise individual e apoio de peers (equivalente aprovado pelo ICISF/CIRP)

Os tópicos abordados neste curso podem incluir:

- Crise psicológica e intervenção em crise psicológica
- Resistência, resiliência e continuidade de recuperação
- Gerenciamento de estresse de incidentes críticos
- Prática baseada em evidências
- Técnicas básicas de comunicação de crise
- Reações comuns de crise psicológica e comportamental
- Técnicas comumente aceitas
- Modelo revisado SAFER
- Intervenção suicida
- Riscos de “dano” iatrogênico (induzido inadvertidamente por um médico ou cirurgião ou por tratamento médico ou procedimentos de diagnóstico)

### 2. Intervenção em crise em grupo (equivalente aprovado pelo ICISF/CIRP)

Os tópicos abordados neste curso podem incluir:

- Resultados de pesquisas relevantes
- Recomendações relevantes para a prática
- Avaliação de incidentes
- Planejamento estratégico de intervenção
- Ciclo de “resistência, resiliência, recuperação”
- Intervenções de crise em grandes grupos
- Intervenções de crise em pequenos grupos
- Resultados adversos associados à intervenção em crises
- Reduzindo riscos
- Debriefing de Estresse de Incidentes Críticos (CISD)

O ICISF oferece um curso de três dias que combina os dois cursos mencionados acima. Esse curso é chamado de curso GRIN e pode ser realizado como alternativa aos cursos de dois dias acima para cumprir os requisitos de treinamento. O curso GRIN é o método mais comum para atender aos requisitos do CIRP.

**Observação:** É necessário que um VSP tenha concluído um curso sobre intervenção individual em crises e apoio de peers para poder realizar qualquer intervenção individual. Da mesma forma, é necessário que um VSP tenha concluído um curso sobre intervenção em crise em grupo para realizar qualquer intervenção em grupo. Se um curso CIRP for realizado fora da associação, uma revisão dos procedimentos da associação deve ser conduzida pelas universidades responsáveis pelo CIRP e pelo grupo de peers do programa.

## TREINAMENTO RECORRENTE

É necessário que todos os VSPs participem de treinamentos periódicos anualmente. Se um VSP deixar o treinamento recorrente expirar, esse peer será considerado inativo, a menos que aprovado de outra forma pelos professores do CIRP.

O treinamento recorrente pode consistir em revisão de:

- Intervenção individual em crises e apoio de peers
- Intervenção em crise do grupo
- Morte no local de trabalho ou
- Qualquer curso ICISF ou
- Qualquer curso que abranja tópicos associados relacionados ao CISM ou assistência ao piloto e seja aceito pelos responsáveis do CIRP.

O treinamento dentro deste programa deve estar em conformidade com os cursos ministrados pelo ICISF ou por instrutores aprovados pelo ICISF. Uma exceção pode ser um curso aprovado pelos responsáveis do grupo CIRP.

## PROFISSIONAIS DE SAÚDE MENTAL (PSMs)

Os profissionais de saúde mental podem ser psicólogos, psiquiatras, terapeutas licenciados ou registrados ou assistentes sociais treinados no processo de debriefing de estresse de incidente crítico, conforme fornecido por instrutores de cursos aprovados pelo ICISF ou CIRP. Um certificado é sempre fornecido como prova desta formação, não hesite em exigir comprovação de um MHP. Experiência adicional em aconselhamento de luto, intervenção em crises, transtorno de estresse agudo, transtorno de estresse pós-traumático e técnicas gerais de gerenciamento de estresse também são importantes. Os PSMs prestam serviço em regime de plantão, conforme solicitado pelos responsáveis pelo CIRP.

As seguintes qualificações são consideradas o mínimo para a participação do profissional de saúde mental:

- Para desarmes e debriefings, os PSMs devem ter concluído o treinamento CISM aprovado pelo CIRP.
- Pelo menos um mestrado em psicologia, serviço social, enfermagem psiquiátrica ou aconselhamento em saúde mental.
- Emprego atual em serviços psicológicos ou psiquiátricos, serviço de intervenção em crises, serviços sociais, enfermagem psiquiátrica ou outros serviços de aconselhamento.

As responsabilidades do profissional de saúde mental podem incluir:

- Auxílio em debriefings.
- Fornecer referências para acompanhamento de apoio profissional. O suporte profissional que requer mais de seis reuniões adicionais deve ser coordenado através do conselheiro aeromédico/diretor clínico/PSM líder.
- Auxiliar os VSPs na avaliação da necessidade de debriefings.
- Auxiliar a Equipe de Resposta a Incidentes Críticos em treinamento e educação, conforme necessário.
- Fornecer aconselhamento sobre os membros da Equipe de Resposta a Incidentes Críticos, conforme necessário.
- Participar de reuniões periódicas da equipe.

É uma boa prática manter apenas consultores que se comprometam por escrito com as seguintes condições:

- Aderir aos requisitos de confidencialidade do CIRP.
- Assumir a responsabilidade por quaisquer ações legais movidas contra eles decorrentes ou relacionadas a qualquer trabalho realizado em nome do grupo CIRP.
- Se o consultor participar de um desarme ou debriefing, ele não pode se autorreferir se o indivíduo que está sendo assistido posteriormente precisar de aconselhamento profissional.

Esses compromissos devem ser documentados nos acordos de consultoria entre a estrutura, piloto governante e o consultor.

## IMPLEMENTAÇÃO

### PRIMEIROS PASSOS

- Reunir um grupo de VSPs
- Divulgar o programa
- Realizar entrevistas
- Treinar o gerenciamento de peers e companhias aéreas, se possível
- Estabelecer um canal de notificação/comunicação
- Estabelecer uma estrutura diretiva (estrutura organizacional)
- Contratar um PSM (Profissional de Saúde Mental) com conhecimento de aviação (para execução da estrutura)

### RESPOSTA A EVENTOS COMUNS

Após a notificação de um evento/incidente, o responsável do CIRP solicita um VSP para realizar o acompanhamento por telefone ou pessoalmente. Um VSP não pode se voluntariar para um local de incidente/accidente ou fornecer serviços CIRP/CISM sem ser especificamente autorizado pelo responsável do programa. Esse acompanhamento segue o processo de três etapas, conforme abordado no treinamento CIRP para o VSP.

### RESPOSTA A UM ACIDENTE GRAVE

O responsável do CIRP garante que a resposta se ajuste à natureza e gravidade do acidente ou incidente.

Os serviços CIRP/CISM são fornecidos à equipe de investigação de acidentes para todos os acidentes graves. Assim como nas respostas a eventos cotidianos, um VSP não será enviado a um local de incidente/accidente para fornecer serviços CIRP/CISM, a menos que especificamente autorizado pelo responsável do CIRP. Em nenhum momento um peer tomará iniciativa sem permissão para fornecer serviços CISM ou CIRP para outra companhia aérea.

Um VSP é atribuído à Equipe de Investigação de Acidentes. Este VSP não deve ter outras atribuições exceto para apoiar os investigadores de acidentes. Ele não pode ser um voluntário de apoio de peers e um investigador de acidentes. Durante o campo investigação, se o VSP sentir necessidade de suporte adicional, o pedido deve ser coordenado entre o responsável da associação de o membro do conselho da investigação do acidente, empregados da associação de membros e o responsável do CIRP.

Membros do VSP designados para apoiar a Equipe de Investigação de Acidente tem uma responsabilidade primária de prestar serviços CISM à Equipe de investigação de Acidente. Todos os outros deveres do CISM serão secundários à sua atribuição e responsabilidade principal. Qualquer outra atividade do CISM além do necessário para dar suporte a equipe de investigação deve ser coordenado e aprovado pelo responsável do CIRP ou seu representante.

Para acidentes graves, voluntários de apoio de peers devem ser encaminhados à base de pilotos e devem estar presentes na área onde os pilotos se reúnem antes e após os voos. Se não houver tal área, uma sala deve ser designada pela associação-membro para isso; os pilotos precisam ser capazes de desabafar seus pensamentos e sentimentos em uma área segura e privada.

Os Voluntários de Suporte aos Peers devem ser designados para cada tripulante sobrevivente e sua família. Caso o(s) tripulante(s) não sobreviva(am), VSPs devem ser designados para cada família dos tripulantes. Não se esqueça dos outros entes queridos. Entre em contato com eles e forneça orientação para aconselhamento, bem como um contato pessoal dentro da associação e/ou da empresa.

Também pode ser necessário atribuir um VSP para um escritório na associação. Os diretores da associação e funcionários serão impactados pelo acidente e o trabalho que segue.

Serão necessários VSPs para o grupo CVR. Recomenda-se fortemente que pelo menos dois PSVs estejam disponíveis seguindo a revisão e transcrição do CVR.

## CONCLUSÃO

Reações psicológicas e fisiológicas são comuns de ocorrerem em pessoas expostas a um estresse ocasionado por um incidente crítico.

Muitas vezes, nós, como pilotos, podemos não reconhecer reações de estresse em nós mesmos e podemos até acreditar que somos imunes a eles por causa de nosso treinamento e experiência. Por isso, o CIRP ajuda a mitigar as reações de estresse e auxilia o piloto no processamento do evento, resultando em uma recuperação bem sucedida.

## CURSO ADICIONAL RECOMENDADO PARA MEMBROS OU COLEGAS EXPERIENTES

Intervenção Avançada em Crise em Grupo (equivalente aprovado pelo ICISF/CIRP)

Os tópicos abordados neste curso podem incluir:

- Resultados de pesquisas relevantes
- Gerenciamento de complexas intervenções de crise orientadas a grupos
- Natureza e importância da avaliação de incidentes
- Planejamento estratégico de intervenção
- CISM abrangente, integrado, sistemático e multicomponente
- Conceitos de processos de grupo aprimorados
- Intervenções significativamente atrasadas
- “CISD de múltiplos incidentes”
- Suicídio ou morte de um colega
- Sessões de apoio a crises em pequenos grupos após um desastre

Os pré-requisitos para este curso avançado são a conclusão satisfatória do curso em grupo e individual ou seu substituto de três dias e a aprovação do responsável do CIRP. Recomenda-se ter no mínimo um ano de experiência antes de participar.



## REABILITAÇÃO DE DEPENDÊNCIA QUÍMICA (HIMS)

### DECLARAÇÃO DE MISSÃO

A indústria da aviação é mais segura quando ocorre a identificação, o apoio mútuo e o tratamento daqueles que sofrem com os efeitos do abuso e da dependência de substâncias químicas.

Se o encaminhamento for feito com os recursos profissionais apropriados e o acompanhamento adequado for fornecido, provavelmente o piloto voltará a voar.

### INTRODUÇÃO

Os objetivos de um programa de suporte para dependência química são tanto preventivos como reparadores. O programa deve ser uma iniciativa cooperativa e administrada em conjunto pela associação-membro e o empregador.

É fundamental para o programa o reconhecimento de que a responsabilidade final pela escolha de prevenção e tratamento é do piloto.

O programa tem um componente preventivo no qual os recursos estão disponíveis para os indivíduos que acham que estão fazendo más escolhas com relação ao álcool e/ou drogas.

O objetivo é a reabilitação completa de um piloto que mostra evidências de comportamento ou problemas no desempenho do trabalho como resultado do uso de substâncias.

O programa está, assim, comprometido com um sistema profissional de identificação, avaliação, tratamento, reintegração no trabalho e acompanhamento de tais problemas.

Esta seção deve ser lida em conjunto com as seguintes seções contidas neste manual:

- Confidencialidade e Obrigaçāo Legal
- Treinamento
- Política Geral do Programa

### TERMINOLOGIA

**COMITÊ DE SUPERVISÃO:** o Comitê de Supervisão é composto pelo consultor médico aprovado, o representante da gerência designado e o responsável de peers da associação-membro.

**EQUIPE TRIPARTITE:** a Equipe Tripartite consiste em um consultor médico devidamente treinado, um representante de gerenciamento de operações de voo devidamente treinado e um VSP da associação-membro devidamente treinado.

## PRINCÍPIOS

1. A dependência de substâncias é considerada uma doença com características que incluem um nível de negação; isso torna difícil a detecção ou o compartilhamento com outros.
2. A dependência de substâncias pode ser gerenciada com segurança. A dependência de substâncias não identificadas e não gerenciadas apresenta um risco inaceitável para a segurança do voo. Alcançar uma recuperação estável e estabelecida é uma meta desejável e segura.
3. Existem padrões de uso de substâncias que não são dependentes, mas têm importantes implicações de segurança, o que pode indicar a necessidade de avaliação.
4. A intervenção liderada por peers é uma maneira eficaz de combater a negação e melhorar a chance de recuperação bem-sucedida.
5. A recuperação bem-sucedida da dependência de substâncias depende da aceitação do problema e de uma mudança de atitude, juntamente com a adoção de novos padrões de comportamento e mecanismos de enfrentamento. Estabelecer essas mudanças geralmente requer um período de tempo prolongado.
6. Padrões inseguros de uso de substâncias são melhor gerenciados com uma abordagem que incorpore uma combinação de métodos médicos, psicológicos, de aconselhamento e de apoio de peers. A internação domiciliar é preferida para casos mais graves, pois é mais provável que resulte em um resultado bem-sucedido e seja aceitável para o regulador para recertificação.
7. O tratamento bem-sucedido da dependência de substâncias no pessoal da aviação requer abstinência de substâncias que alteram o humor.
8. A manutenção da abstinência continuada é mais provável de ser alcançada com monitoramento próximo, acompanhamentos frequentes e apoio intensivo dos peers.
9. A dependência é uma condição com potencial de recaída e o acompanhamento contínuo visa a prevenção e/ou detecção precoce da recaída.
10. Fornecer um caminho para a reabilitação de indivíduos dependentes de substâncias, monitorados adequadamente, atende melhor aos interesses combinados de segurança da aviação, à economia organizacional e à saúde e bem-estar individual.
11. Modelos bem-sucedidos de gerenciamento de transtornos por uso de substâncias dependem de uma abordagem colaborativa entre a autoridade reguladora, os operadores da aviação e os representantes dos funcionários.



## IMPLEMENTAÇÃO

### ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

O programa de assistência ao abuso/dependência de substâncias deve consistir em um Comitê de Supervisão e uma Equipe Tripartite.

### COMITÊ DE SUPERVISÃO

Esta comissão assegura que:

- Os objetivos do programa são cumpridos.
- O pessoal mutuamente aceitável seja designado para as Equipes Tripartites.
- Consultores médicos, representantes de gerenciamento designados e VSPs participem de programas de treinamento inicial e recorrente.
- Todo o tratamento seja realizado com o mais alto padrão disponível e esteja de acordo com os objetivos deste programa.
- Reavaliações periódicas do programa ocorram para identificar, avaliar e corrigir eventuais deficiências.
- A coordenação necessária é feita com a autoridade reguladora adequada

### EQUIPE TRIPARTITE

Esta comissão assegura que:

- Os pilotos de linha estão cientes desse programa e do papel da prevenção do abuso/dependência de substâncias na manutenção de sua saúde.
- Os princípios e padrões do programa são mantidos para cada caso individual.
- O piloto que precisa de assistência está motivado a se apresentar.
- Eles planejam uma parte ativa em qualquer intervenção, acompanhamento ou programa de monitoramento tripartido.

### APROVAÇÃO REGULATÓRIA

A operação deste programa é feita com a aprovação dos órgãos reguladores responsáveis pelo licenciamento de pilotos e da Medicina de Aviação Civil. A divulgação voluntária apropriada, se necessária, é feita a essas autoridades para permitir o rápido rellicenciamento e retorno ao trabalho do piloto. O objetivo do programa será defender cada piloto individualmente durante todo o processo de rellicenciamento, quando apropriado.

### SOBRE AÇÃO DISCIPLINAR

As informações obtidas por meio deste programa não devem ser usadas para apoiar ações disciplinares. No entanto, pode haver casos em que a administração tenha conhecimento independente de um incidente e busque uma ação disciplinar. O programa não visa limitar o direito da administração a procedimentos disciplinares apropriados, nem limita o direito do indivíduo de acessar qualquer processo de acordo coletivo.

As investigações relativas a questões disciplinares devem, quando apropriado, incluir uma avaliação médica, psicológica e social completa. Deve-se considerar qualquer problema de saúde identificado como tendo afetado o comportamento ou o desempenho.

## FINANCIERO

O apoio financeiro para participantes individuais deve ser administrado de acordo com os planos piloto de invalidez/benefício apropriados ou benefícios médicos da empresa, quando possível.

As associações membros devem se esforçar para estabelecer um acordo com os empregadores para assumir os custos do tratamento inicial de reabilitação em um centro de tratamento mutuamente acordado. Isso deve incluir um encaminhamento médico por um profissional aprovado pela empresa e uma avaliação por um profissional de abuso de substâncias mutuamente acordado para dependência química.

Dependendo da situação com cada operador e associação-membro, o piloto pode ser responsável por certos custos de reabilitação pós-tratamento.

## REABILITAÇÃO

Caso problemas de estilo de vida pessoal afetem adversamente a saúde, o comportamento ou o desempenho no trabalho de um piloto, o seguinte processo deve ser usado para ajudar a garantir uma reabilitação bem-sucedida.

### 1. Identificação

O próprio piloto pode ser o melhor juiz para julgar problemas pessoais que têm implicações na carreira. Um programa deve encorajar a identificação voluntária desses problemas e autorreferências (nota: isso não significa autodiagnóstico) para fins de avaliação. Outros métodos normais de identificação são feitos por médicos, supervisores ou colegas e familiares.

### 2. Encaminhamento e avaliação

Cada caso deve ser avaliado para possível tratamento por um recurso especializado apropriado. Para ser avaliado, o piloto deve ter sido encaminhado por um médico aprovado pela associação/empregador ou por um consultor médico apropriado.

### 3. Intervenção

#### a) Intervenção Informal ou Nível 1

Esta é simplesmente uma reunião de informação com um indivíduo, dada em resposta às preocupações levantadas por ele ou sobre ele. Qualquer peer devidamente treinado pode conduzir esta intervenção e não há consequências para a parte envolvida. A educação geral e a conscientização são as questões centrais e servem como um "aviso" para as partes envolvidas. Fatores genéticos, riscos à saúde, implicações legais e de licenciamento devem fazer parte do conhecimento oferecido.

### b) Intervenção Formal de Peers ou Nível 2

Esta fase envolve a coordenação e a努ênciada Equipe Tripartite e a conscientização do Comitê do Programa. É feita depois que a equipe revisa as informações sobre o comportamento, desempenho ou saúde de um piloto. Se a equipe concluir que há um problema em desenvolvimento, a intervenção é planejada e realizada por dois membros.

### c) Intervenção Formal da Equipe Tripartite ou Nível 3

Nesse nível, o processo é coordenado pelo Comitê do Programa para garantir um apoio próximo ao piloto que precisa de tratamento. A Equipe Tripartite realiza a intervenção propriamente dita depois de ter estabelecido que há informações suficientes para justificar o afastamento do piloto do serviço para a devida avaliação. O resultado de uma avaliação independente determina a próxima série de eventos.

### d) Tratamento

Apenas centros de recursos mutuamente aceitáveis devem ser usados para o tratamento. Seu método deve manter padrões profissionais apropriados.

### e) Reintegração no trabalho

A reintegração no local de trabalho é uma fase crítica do processo de reabilitação. Em certos casos, o piloto pode ter que passar por uma recertificação médica. Antes de iniciar qualquer programa de reciclagem, um membro da Equipe Tripartite ajuda a coordenar a reintegração no trabalho. O programa de reciclagem deve levar em consideração quaisquer necessidades ou deficiências que o piloto possa ter.

### f) Acompanhamento

Um acompanhamento adequado é essencial para o sucesso do tratamento. A Equipe Tripartite deve se reunir com o piloto após o tratamento residencial e assinar o acordo tripartite formal. Este é o documento que descreve as expectativas dos participantes do Processo Tripartite. Amostras desses acordos estão nos Apêndices.

Os membros da Equipe Tripartite devem entrar em contato com o piloto antes que ele retorne ao serviço de linha para garantir a conclusão satisfatória do processo de reabilitação.

**Nota:** Casos de abuso de substâncias devem ser monitorados por um período não inferior a dois anos após o retorno ao trabalho. Devem ser agendadas reuniões mensais entre o piloto e sua Equipe Tripartite. Essas reuniões devem ser adicionais a qualquer programa de acompanhamento do tratamento e podem ser aumentadas em frequência a pedido da Equipe Tripartite ou do piloto.

## CONCLUSÃO

O programa de dependência de substâncias visa facilitar a reabilitação de um indivíduo para restaurar o equilíbrio e a qualidade de vida no âmbito pessoal e profissional. Os pilotos que concluem com sucesso este programa podem continuar suas carreiras e levar uma vida saudável e bem ajustada.

## EXEMPLO DE ACORDO PÓS-TRATAMENTO

(Esse exemplo foi dado pela ALPA-I e inclui terminologia específica do Canadá. Associações usando esse exemplo devem revisar a situação em seu país.)

### ACORDO DE CUIDADOS PÓS-TRATAMENTO PARA O CAPITÃO XYZ

1. Entendo que, se optar por não participar deste acordo pós-cuidado, minha decisão será comunicada ao Regulador. A responsabilidade será minha de satisfazer o Regulador da minha condição médica para relicenciamento.
2. Entendo que, caso concorde em cumprir com este contrato de cuidados e, em seguida, não cumpra as condições, posso não me qualificar para Benefícios por Incapacidade e meu emprego pode ser afetado.
3. Alterações neste programa de monitoramento só podem ser feitas com a expressa autorização e consentimento de CADA membro da equipe Tripartite.
4. Durante este contrato pós-cuidado, abster-me-ei totalmente de usar álcool ou qualquer outra droga que altere o humor. Se eu precisar tomar algum medicamento prescrito ou não prescrito, avisarei o médico que me prescreveu que estou sendo tratado para uma dependência química. Também aconselharei o médico da equipe Tripartite do mesmo.
5. Vou seguir as recomendações do meu centro de tratamento. Isso inclui o programa de pós-atendimento dessa instalação.
6. Estarei disponível para testes periódicos de drogas e álcool a serem feitos conforme exigido pela equipe de monitoramento, a seu critério.
7. Organizarei minha agenda de modo a estar disponível para as reuniões mensais ou agendadas da equipe Tripartite.
8. Além das reuniões regulares da equipe Tripartite, comunicarei regularmente por telefone ou pessoalmente com um membro da equipe Tripartite, conforme solicitado.

9. Nos primeiros 90 dias de sobriedade, participarei de um total de 90 reuniões de Alcoólicos Anônimos (AA). (Ou um programa de suporte equivalente acordado pela equipe Tripartite.)

10. Após meus 90 dias iniciais no programa de suporte, participarei de um mínimo de 3 reuniões por semana. Se isso se tornar impraticável devido ao meu horário de voo, a equipe de monitoramento poderá autorizar um mínimo mensal de 12 reuniões de suporte.

11) Se houver uma reunião do Birds of a Feather AA disponível, participarei dessa reunião como parte do cronograma de reuniões semanais exigido acima.

12. Manterei um registro das reuniões de AA/suporte das quais participar. Se solicitado pela equipe de monitoramento, obterei a assinatura do presidente ou secretário em todas as reuniões.

13. Dentro dos meus primeiros 90 dias de sobriedade, me juntarei a um grupo doméstico de AA/suporte.

14. Dentro dos meus primeiros 90 dias de sobriedade, terei um patrocinador AA/suporte. Meu padrinho será um membro do meu grupo de escolha. Com a aprovação prévia do meu comitê de monitoramento, meu patrocinador especificado não precisa ser um membro do meu grupo de escolha. Providenciarei para que meu patrocinador entre em contato com uma equipe de monitoramento para verificar minha participação no programa AA.

15. Terminado o período de monitoramento, conforme exigido pelo Regulador, concordo em me abster totalmente do uso de álcool ou outras drogas que alteram o humor durante toda a minha carreira.

Por meio deste, concordo com as condições deste Contrato de Pós-atendimento.

---

Assinatura

**Nota:** Se a disciplina estiver envolvida, as seguintes palavras devem ser inseridas no parágrafo 2 do contrato de cuidados posteriores: 'Eu posso não me qualificar para a Cobertura de Incapacidade. Estarei sujeito a ação disciplinar até uma rescisão, se necessário.'



# PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA AO TREINAMENTO

## DECLARAÇÃO DE MISSÃO

Os pilotos são um recurso altamente experiente, caro e qualificado.

Um programa de assistência ao treinamento permite examinar, de forma individualizada, o desempenho do piloto e auxiliar qualquer piloto que tenha dificuldade em estabelecer ou manter sua qualificação ou tenha dificuldade em progredir dentro do programa normal de treinamento. O objetivo é fornecer suporte, facilitar sua reintegração ao programa de treinamento normal e, em última análise, tentar eliminar deficiências de desempenho contínuas ou crônicas.

## INTRODUÇÃO

Reconhece-se que nem todos os pilotos aprendem na mesma velocidade ou com as mesmas técnicas de aprendizagem e pode haver disparidades no nível de experiência e formação dos pilotos que ingressam no mesmo programa de treinamento.

Deve haver um programa em vigor para permitir que o treinamento seja ajustado ou estendido além dos períodos de treinamento planejados ou horas de treinamento em todas as fases do treinamento inicial, recorrente e de requalificação, se houver a crença de que um progresso razoável está sendo feito e há probabilidade de sucesso.

Todos os pilotos são motivados a ter sucesso no treinamento e nas verificações de voo. Um treinamento com falha ou uma verificação de voo é muito estressante para o piloto e pode ser caro para o operador, que então precisa agendar e fornecer treinamento corretivo. O treinamento corretivo às vezes pode resultar em desperdício de recursos se não prestar atenção ao tratamento das causas-raiz da falha.

Este programa reconhece que o treinamento pode colocar certos pilotos sob pressão de desempenho, o que pode ter efeitos prejudiciais em sua carreira. Esta via de assistência existe para abordar o seguinte:

1. Um piloto está tendo dificuldade em atingir o padrão de desempenho exigido
2. Um piloto não está fazendo o progresso necessário
3. Um piloto não atendeu ao padrão de desempenho estabelecido durante um Flight Check

Alguns dos desafios ao enfrentar dificuldades na formação estão relacionados a questões externas e não à falta de habilidades. Dificuldades no treinamento podem ter impactos psicológicos como vergonha, falta de confiança e ansiedade de desempenho que afeta a reputação profissional do piloto.

Geralmente, há dois gatilhos de entrada no Programa de Assistência ao Treinamento.

### 1) Por meio do encaminhamento do Departamento de Treinamento

- Reativo: por exemplo, a falha de um Flight Check ou a incapacidade de progredir no programa de treinamento normal. O programa deve estabelecer pontos de gatilho padronizados, após os quais é obrigatório o encaminhamento para o Programa de Assistência ao Treinamento.
- Proativo: por exemplo, quando um Instrutor ou Examinador notar uma preocupação com a capacidade de um indivíduo de progredir normalmente nos programas de treinamento.

### 2) Autorrelato

- Quando um piloto sentir que sua capacidade de progredir normalmente possa ser afetada, ele pode entrar em contato com o Programa de Assistência ao Treinamento.

Esta seção deve ser lida em conjunto com as seguintes seções contidas neste manual:

- Confidencialidade e Obrigaçāo Legal
- Treinamento
- Política geral do PAP

## SOBRE O PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA AO TREINAMENTO

Este programa reconhece que existem diferenças no nível de experiência, estilos de aprendizagem e circunstâncias pessoais dos pilotos em treinamento. Ocasionalmente, os pilotos não conseguem completar o programa de treinamento padrão com sucesso. Dificuldades de treinamento ou desempenho de treinamento abaixo do padrão podem ser a causa de estresse significativo para um piloto profissional. É importante que os indivíduos que fornecem apoio de peers obtenham informações sobre a verdadeira situação do piloto. Isso garante que o suporte adequado seja fornecido e, se apropriado, um plano de treinamento corretivo adequado seja desenvolvido.

## POLÍTICA

Todos os membros envolvidos no Programa de Assistência ao Treinamento devem ter uma extensa experiência em Treinamento de Pilotos.

Os membros são selecionados por sua experiência em várias disciplinas, como Instrução e Verificação, Fatores Humanos, Desenvolvimento Curricular e Assistência ao Piloto.

O Programa de Assistência ao Treinamento oferece suporte confidencial de colegas qualificados para ajudar os pilotos a identificar a causa raiz e resolver problemas que estão afetando negativamente o indivíduo e impactando o desempenho profissional.

## PRINCÍPIOS

Desenvolver uma abordagem centrada no piloto para lidar com as dificuldades de treinamento é o objetivo dessa abordagem, visando assegurar o sucesso do piloto no treinamento, na verificação e nas operações de linha.

Essa abordagem é mais eficaz quando realizada de forma não punitiva e cooperativa, em colaboração com a Associação de Pilotos, o Operador e o piloto individual envolvidos.

Qualquer programa formalizado para tratar dessas questões deve:

- ser não disciplinar.
- ser objetivo.
- reconhecer que a circunstância individual ou uma situação única para o indivíduo pode afetar seu desempenho.
- reconhecer que podem existir problemas sistêmicos e organizacionais além do escopo de seu programa que estejam afetando seu treinamento.
- ser um caminho para os pilotos discutirem abertamente questões que possam estar afetando sua capacidade de progredir no treinamento.
- reconhecer que a abertura e a honestidade são importantes, e o sucesso desse processo exige a participação dos pilotos.

## IMPLEMENTAÇÃO

Um Programa de Assistência ao Treinamento eficaz consiste em membros indicados pelas associações-membros e pelo Departamento de Treinamento do Operador. O processo deve ser conduzido de forma não disciplinar.

Um caso típico segue etapas semelhantes na lista abaixo:

- O operador notifica o Programa de Assistência ao Treinamento de piloto com dificuldades de treinamento.
- Um membro do programa entra em contato com o piloto para apoiá-lo a identificar e verbalizar quais podem ser suas necessidades de treinamento.
- Se uma “meta” predefinida ou predeterminada for atingida exigindo uma reunião formal, uma reunião é agendada com o Programa de Assistência ao Treinamento.
- Um relatório deve ser fornecido pelo Programa de Assistência ao Treinamento à empresa contendo quaisquer recomendações para modificar o treinamento.
- No caso de quaisquer outros problemas de treinamento, o caso deve ser encaminhado de volta ao Programa de Assistência ao Treinamento.

## CONCLUSÃO

Ao fornecer um Programa de Assistência ao Treinamento formalizado, uma associação-membro pode melhorar a experiência do membro em lidar com as incertezas que surgem quando eles acreditam que sua progressão no treinamento está ameaçada.

## ANEXO A

### EXEMPLO DE GATILHOS E PROTOCOLOS DE ESCALONAMENTO

Este exemplo foi fornecido pelo PAN australiano. As associações-membros que usam este exemplo devem considerar revisá-lo para refletir a situação do país.

#### ENCAMINHAMENTO PARA UM PROFISSIONAL DE SAÚDE

A principal responsabilidade dos Voluntários de Apoio da PAN (VAP) é estar disponível para Pilotos com licença de aviação e Peers de Controladores de Tráfego Aéreo com questões profissionais e pessoais..

A assistência é focada em habilidades de apoio aos peers, o uso de habilidades de escuta sem julgamento e empatia ao interagir com os peers.

Às vezes, o VAP pode considerar que uma assistência além desse escopo pode ser útil.

Nestes casos, o VAP irá:

1. Discutir com o colega a área de preocupação.
2. Sugerir o envolvimento de um profissional de saúde médico apropriado, que pode incluir, mas não se limitar a; o psicólogo PAN, GP (general practitioner), AME (aeromedical examiner), empresa médica ou programa de assistência ao empregado da empresa.
3. Se solicitado, ajudar o peer a acessar os serviços apropriados.

Se o VAP considerar que a segurança pessoal do peer ou a segurança de outros está em risco, o VAP irá:

1. Discutir para obter orientação do psicólogo VAP, se o tempo permitir.
2. Discutir com o piloto a necessidade de procurar aconselhamento profissional e, em seguida, ajudar ou confirmar que o peer procurou aconselhamento profissional.
3. Quando necessário, confirmar se o AME do peer está informado.
4. Se o piloto se recusar a procurar assistência dos profissionais médicos apropriados, informar ao peer que a Empresa Médica ou outros serviços apropriados serão informados sobre o problema de saúde.

Se o VAP considerar que o risco de lesão corporal é iminente, o membro manterá comunicação com o peer e procurará assistência imediata dos serviços médicos de emergência apropriados, incluindo, mas não limitado a Linha de Vida e Serviços de Emergência (ex: "1-9-0"). Quando no exterior, as Operações de Voo podem fornecer suporte rápido e adequado.

## GARANTIR A SEGURANÇA DO VOO QUANDO A 'FIT TO FLY' É COMPROMETIDA

As responsabilidades de um piloto em relação à "Aptidão para o Serviço", no que diz respeito à prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas, são estabelecidas no RBAC 120 e Guia Médico da Anac (instruções adaptadas ao Brasil).

A responsabilidade primária de cumprir esses requisitos recai sobre os titulares de licenças individuais. No entanto, em situações raras, um VAP pode ser alertado sobre a incapacidade de um piloto em responder adequadamente a essa responsabilidade ou sobre a intenção do mesmo em ignorar uma violação grave dessa responsabilidade.

Nestes casos raros, o VAP irá:

1. Discutir suas preocupações e explicar ao colega a necessidade de estar "indisponível" para o serviço e as opções disponíveis para fazê-lo.
2. Se o piloto não pretender cumprir, discutir a situação desidentificada com outro VAP (idealmente mais experiente).
3. Se o VAP considerar que "fit to fly" será comprometido na medida em que a segurança pessoal ou pública esteja em risco, o membro discutirá a situação com o colega novamente.
4. Se o piloto ainda se recusar a relatar sua indisponibilidade, o VAP explicará sua necessidade de reportar para o examinador médico do programa sobre sua situação, e oferecer fazê-lo em nome do piloto.
5. Se o piloto ainda se recusar a relatar sua indisponibilidade, o VAP deve fazê-lo em nome do piloto, declarando claramente ao piloto a intenção do voluntário de retirá-lo da programação de voo<sup>1</sup>.

Se a etapa 5 for alcançada, o VAP deve:

1. Informar o Gerente de Operações sênior apropriado sobre as preocupações do VAP de maneira não identificada.
2. Manter a confidencialidade, se possível, e verificar a resposta do Gerente de Operações.
3. Se for possível, informe o peer dessa resposta e novamente incentive o contato a relatar sua indisponibilidade, se necessário.
4. Se o piloto continuar recusando, informe o contato que ele será identificado ao Gerente de Operações sênior apropriado.

<sup>1</sup>É importante notar que o PAN australiano nunca precisou decretar ações da Etapa 5 em 20 anos de experiência.



## ANEXO B

### EXEMPLO DE ACORDO DE SERVIÇO PSICOLÓGICO

As associações-membros que utilizarem este exemplo devem considerar revisá-lo para refletir a situação em seu país.

#### **PSICÓLOGA CONSULTORA DE APOIO AOS PEERS ACORDO DE SERVIÇO**

Aqui está descrito o Acordo de Serviço entre o PAP e o consultor Psicólogo de Aviação abaixo assinado.

Ao assinar este acordo, as partes concordaram em entregar o melhor de suas habilidades profissionais:

- Supervisão do Programa de Assistência aos Peers, incluindo treinamento, supervisão de VSP e serviços de consultoria de caso para um contato de referência inicial.
- Aconselhamento rápido, preciso e independente sobre questões psicológicas da aviação.
- Quando apropriado, advocacia referente a questões psicológicas de membros individuais com relação ao aprimoramento.
- Fornecer conselhos sobre envios a mudanças nas leis governamentais e/ou revisões de políticas reguladoras sobre assuntos relacionados à psicologia da aviação.
- Outros assuntos mutuamente acordados que possam surgir de tempos em tempos.

O Comitê de Assistência aos Peers nomeará o cargo de Psicólogo de Aviação.

A taxa anual de consultoria de R\$..... poderá ser revisada ao final do ano civil e será paga mediante fatura, em quatro prestações trimestrais. Outros custos de viagem associados ao PAP, incluindo, mas não limitado a acomodação e refeições razoáveis, serão pagos mediante comprovação de recibos por meio de declaração de despesas.

Qualquer uma das partes deste Contrato pode optar por rescindi-lo por escrito, desde que seja feito um aviso prévio de três (3) meses.

(assinaturas, datas, etc)



## PROGRAMA DE ACONSELHAMENTO FINANCEIRO

### DECLARAÇÃO DE MISSÃO

Em vários momentos de nossas vidas nos deparamos com imprevistos financeiros. O objetivo do Programa de Aconselhamento Financeiro é fornecer soluções variadas para auxiliar os pilotos na organização e controle de seus gastos..

### INTRODUÇÃO

O Programa de Aconselhamento Financeiro é composto por uma equipe de Peers especializados em gestão financeira, que trabalharão em conjunto com os pilotos para desenvolver estratégias que promovam uma vida financeira sustentável, adaptada à sua realidade.





Responsável:

Mleue Eva Liefken  
E-mail: [mleue@mleueaeroconsultoria.com](mailto:mleue@mleueaeroconsultoria.com)



## MANUAL DO PAP



[pap.aeronautas.org.br](http://pap.aeronautas.org.br)

