

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

LUMA STEFANELO LORO

**O SCREENING TOXICOLÓGICO E SUAS IMPLICAÇÕES NA MEDICINA DO
TRABALHO**

CURITIBA
2018

LUMA STEFANELO LORO

**O SCREENING TOXICOLÓGICO E SUAS IMPLICAÇÕES NA MEDICINA DO
TRABALHO**

Artigo apresentado à Especialização em Medicina Do Trabalho, do Departamento de Saúde Coletiva da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à conclusão do Curso.

Orientador(a): Nelly Mayumi Kon

CURITIBA
2018

RESUMO

Sabe-se que o consumo de substâncias psicoativas existe desde os primórdios. O uso indiscriminado de álcool e outras drogas é uma realidade e envolve a saúde pública. Em 2015, o governo brasileiro instituiu uma lei que estabelece regras para o exercício da profissão de motorista. É discutível se essa lei irá impactar na diminuição do número de acidentes de trabalho e do absenteísmo nas empresas. O objetivo do presente estudo é abordar a legislação vigente e os diferentes aspectos e impactos do rastreamento toxicológico para motoristas na prática diária da medicina do trabalho. Essa revisão de literatura se propõe a discorrer sobre esse tema e irá abordar a legislação vigente, os exemplos de outros países, o transporte aéreo e outros ramos de atividades e atuação do médico do trabalho.

Palavras-Chave: 1.screening toxicológico 2.motorista 3.medicina ocupacional.

ABSTRACT

It is known that the consumption of psychoactive substances has existed since the beginning. The indiscriminate use of alcohol and other drugs is a reality and involves public health. In 2015, the brazilian government instituted a law that establishes rules for the exercise of the profession of driver. It is debatable whether this law will impact on reducing the number of work-related accidents and absenteeism in companies. The objective of this study is to discuss the current legislation and the different aspects and impacts of toxicological screening for drivers in daily practice of occupational medicine. This literature review proposes to discuss this issue and will address current legislation, examples from other countries, air transport and other branches of activities and work of the occupational physician.

Key-Words: 1.toxicological screening 2.driver 3.occupational medicine.

SUMÁRIO

Introdução -----	5
Métodos -----	6
Revisão da Literatura -----	6
Legislação vigente -----	6
Exemplos de outros países -----	7
Transporte aéreo e outros ramos de atividades -----	8
Atuação do médico do trabalho -----	9
Considerações Finais -----	11
Referências -----	13

INTRODUÇÃO

O consumo de substâncias psicoativas existe desde às civilizações mais antigas. Porém, atualmente, o consumo indiscriminado de álcool e outras drogas é uma realidade dentro e fora do ambiente de trabalho e por consequência se tornou um problema de saúde pública.

Segundo o relatório do “II Levantamento Nacional de Álcool e Drogas” de 2012, aproximadamente 7,8 milhões de pessoas no Brasil já fizeram uso de *cannabis* pelo menos uma vez na vida.¹ Outro exemplo mostrou Peixe et.al em um estudo realizado em Paranaguá (PR), com 62 caminhoneiros em que 8,1% apresentaram urina positiva para cocaína, anfetamina ou ambas. E esses mesmos admitiram terem usado drogas nos últimos 30 dias.^{2;3}

Os afastamentos por dependência química aumentam a cada ano. Segundo dados da Previdência Social, o número de afastamentos por auxílio-doença por transtornos mentais e comportamentais devido ao uso de entorpecentes (CID -10, F-10 a F19) em 2006 eram 1,13% e em 2014 aumentou para 2%.⁴

Exercer funções em que seja necessário tomar decisões importantes é arriscado quando há o consumo de substâncias que possam agir no sistema nervoso central, pois alteram comportamentos, consciência, humor, estado físico e motivação.³ O National Institute on Drug Abuse⁵ também cita em alguns trabalhos que a dependência química está ligada à maior rotatividade de emprego do trabalhador. E é questionado se o abuso de entorpecentes pode ou não estar relacionado ao aumento do absenteísmo e à diminuição da produtividade das equipes.

Na tentativa de mudar essa realidade, o governo brasileiro instituiu a Lei nº 13.103/2015 que estabelece regras para o exercício da profissão de motorista. Estabelece a realização dos testes toxicológicos de larga janela de detecção para exames admissionais, demissionais e no intervalo médio de validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para motoristas de

transporte de carga e passageiros. Além disso, o motorista deverá submeter-se a programa de controle de uso de álcool e drogas a cada 2 anos e meio instituídos pelo empregador. ⁶

O objetivo do presente estudo é abordar a legislação vigente e os diferentes aspectos e impactos do rastreamento toxicológico para motoristas na prática diária da medicina do trabalho.

MÉTODOS

O desenvolvimento desta revisão de literatura foi por meio de bases de dados eletrônicas, tais como: Bireme, Scielo e PubMed. Os descritores utilizados para a busca das pesquisas foram screening toxicológico, motorista, legislação e medicina ocupacional. Considerou-se os períodos de publicação de janeiro de 2010 a meados de 2017, incluindo idiomas português e inglês. Para a seleção dos artigos foram seguidos os seguintes critérios de inclusão: resultados de pesquisa de acordo com a relevância relacionada ao título e aos objetivos da revisão, baseados na leitura dos seus respectivos resumos. Foram selecionados 10 artigos que incluíam estudos referentes ao uso de álcool e outras drogas utilizados por motoristas profissionais de transporte de carga terrestre e passageiros. A apresentação e discussão dos resultados dessa revisão serão feitos sob as seguintes perspectivas analíticas: legislação vigente, exemplos de outros países, transporte aéreo e outros ramos de atividades e atuação do médico do trabalho.

REVISÃO DA LITERATURA

Legislação vigente

O Contran é o órgão brasileiro que regulamenta o Código de Trânsito e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Em 27 de novembro de 2012, foi editada a resolução nº425, imposta à categoria C, D e E:

“Art. 4º No exame de aptidão física e mental são exigidos só seguintes procedimentos médicos:

II – exame físico geral, no qual o médico perito examinador deverá observar:

b)comportamento e atitude frente ao examinador, humor, aparência, fala, contactuação e compreensão, perturbações da percepção e atenção, orientação, memória e concentração, controle de impulsos e sinais clínicos do uso de substâncias psicoativas;”⁶

Entende-se:

Categoria C – condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda três mil e quinhentos quilogramas;

Categoria D – condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda oito lugares, excluído o do motorista;

Categoria E – condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha 6.000kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares.⁶

Em 2015 estabeleceu-se a necessidade do exame toxicológico de larga janela (90 dias) aos motoristas das categorias já citadas, para renovação ou obtenção da habilitação. Um relatório desse exame toxicológico, é liberado por um médico revisor ao paciente, que em caso de resultado positivo deve descrever o tipo de substância psicoativa e o nível de detecção. O trabalhador tem direito à contra-prova, mas se comprovadamente positivo, tem a carteira suspensa por 3meses.⁶

Os exames toxicológicos testam: maconha e derivados; cocaína e derivados, incluindo crack e merla; opiáceos, incluindo codeína, morfina e heroína; anfetaminas e metanfetaminas; "ecstasy"(MDMA e MDA); anfepramona; femproporex e mazindol.⁶

Exemplos de outros países

Em exemplos citados pelo autor Amauri Nascimento, na Alemanha e Portugal o foco de testes toxicológicos em colaboradores se deu em atividades que concretamente envolve perigo à vida do trabalhador e de seus colegas. O controle é feito com exames aleatórios, em que trabalhadores de um mesmo grupo têm sempre as mesmas chances de serem testados, e a pessoa

submetida ao exame escolhe o médico executor.⁷ E em todos casos, há confidencialidade dos resultados e em caso positivo há direito à dupla confirmação.⁷

Na Itália, há uma legislação bem estabelecida no que diz respeito aos testes toxicológicos em determinados seguimentos produtivos, entre eles: construção de minas, condutores de veículos em geral, ferroviários, pilotos de embarcações e aviões, controladores de voo e manejo de explosivos. Nesse caso, o médico da vigilância sanitária regional fiscaliza o uso de substâncias, orienta a mudança de função do trabalhador, encaminha para realização de exames e acompanhamento em programa de reabilitação. E o trabalhador deve seguir as orientações estipuladas. Ambos (empregado e empregador) devem cumprir seus papéis pois, se não o fizerem, podem responder judicialmente por isso.⁷

Transporte aéreo e outros ramos de atividades

O pioneirismo em exames toxicológicos ocupacionais, em muitos países, surgiu no transporte aéreo e ferroviário. Sendo assim, é necessário abordarmos alguns pontos dessa legislação.

Na Austrália, os primeiros testes iniciaram no setor ferroviário em 1991. A legislação do Office of National Rail Safety Regulator (ONRSR), exige que colaboradores do transporte ferroviário se submetam ao programa (Drug and Alcohol Management Program - DAMP) de gerenciamento de álcool e drogas, o qual inclui os exames toxicológicos. Além dos programas das empresas, a ONRSR realiza os exames após um acidente, aleatoriamente e baseados em risco.² Já nos EUA, em 1986 iniciou-se o Drug Free Federal Workplace Executive Order, o qual exigia que as agências federais fizessem um programa de testes para o uso de drogas nos locais de trabalho (Australia Drug Foudation). Na aviação, os exames toxicológicos iniciaram em 1995. E hoje o Departamento de Transportes dos Estados Unidos (DOT) é subdividido em agências conforme os ramos de atividades (terrestre, marítima e etc) e cada agência é responsável pelo seu próprio programa de álcool e drogas. Não há

no Brasil legislação específica para trens/metrô. ² Porém, em 2011 surgiu a primeira legislação regulamentada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). ¹⁴ Nesse caso, o colaborador é submetido ao Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso de Substâncias Psicoativas (PPSP), com os testes de detecção. Na ocorrência de um evento impeditivo, em que o exame toxicológico for positivo esse colaborador é afastado de suas atividades e antes de retornar ao trabalho é acompanhado por profissionais especializados. Além disso, tem acesso à psicoterapia, farmacoterapia, internamento se necessário e é submetido à diversas reavaliações até ser reinserido em suas funções. ² Em contrapartida na “lei dos motoristas”, somente é citado que a cada 2 anos e meio o funcionário participará de um programa de álcool e drogas elaborado pela própria empresa, sem especificar o suporte que poderá ser dado no caso de um toxicológico positivo. ⁸

Tanto na legislação da aviação americana e australiana, as empresas não devem contratar um candidato se o resultado do teste não for negativo. Assim como, o resultado também deve ser negativo em caso de realocação do funcionário para uma atividade que comprometa a segurança dele e de terceiros. Caso o teste dê resultado positivo, de acordo com o DOT, a empresa deve fornecer uma lista de SAP (Substance Abuse Professional) ² ao candidato, e em qualquer caso, se trabalhou em local regulamentado pelo DOT nos últimos 2 anos, a empresa deve verificar seu histórico de exames toxicológicos. Se o candidato não autorizar essa pesquisa, não poderá desempenhar atividades de risco no local contratante. Diferente do que está previsto na “lei dos motoristas”, em que o resultado do teste toxicológico não deve influenciar o médico do trabalho na definição de aptidão do candidato. ⁸

Atuação do médico do trabalho

É importante lembrar que o médico do trabalho está diretamente envolvido em todo esse contexto e pode sofrer pressões tanto por parte da empresa quanto dos trabalhadores na tomada de decisões. Questiona-se, por

exemplo, que se o exame tem janela de detecção de 90 dias, o trabalhador pode não fazer uso de determinada substância por esse tempo, por outros interesses, e retornar o uso após o exame. E se o exame for positivo, como saber se o consumo não se deu em momento fora do trabalho? Há vários questionamentos nesta legislação e um deles é a quebra do direito à intimidade e privacidade que são previstos fundamentalmente pela Constituição Brasileira, já que qualquer indivíduo, na sua vida particular, pode ter atitudes que não são permissivas no ambiente de trabalho.⁹

Sabe-se que o uso de determinadas substâncias dão sensação de melhora da fadiga, aumentam temporariamente a concentração, mas em contrapartida prejudicam a saúde do colaborador e colocam em risco outras vidas.¹⁰ Um estudo de 2016 em São Paulo, demonstrou que não foi encontrado significância estatística entre o abuso de substâncias e os acidentes de trabalho.⁹ Os acidentes de trabalho estavam relacionados com faixa etária jovem, com condutores que fazem viagens longas e descansam pouco e que ganham mais conforme a produtividade, conseqüentemente expõem-se à maiores riscos por melhores salários.⁹ Ainda é muito discutível se essa determinação será efetiva na redução de acidentes de trabalho, melhoria na qualidade de vida e diminuição do absenteísmo por abuso de substâncias.

É questionável se as entidades médicas não deveriam ter sido consultadas quanto à necessidade, impactos e como essa legislação poderia ser feita. Pois a obrigatoriedade de submeter o trabalhador ao exame envolve questões éticas. O médico do trabalho perde a autonomia para definir a necessidade do exame toxicológico.¹¹ Sendo assim, a Associação Nacional de Medicina do Trabalho (ANAMT), juntamente com a Associação Médica Brasileira (AMB), elaborou uma diretriz publicada em Julho de 2016: “Efeitos do Rastreamento de Álcool e Outras Drogas entre Trabalhadores”. Essa diretriz não recomenda os exames de curta janela e nem larga janela para rastreamento de entorpecentes como alternativa isolada na redução de acidentes de trabalho, pois não encontrou evidência científica nos artigos avaliados.

O Conselho Federal de Medicina (CFM) também posicionou-se em relação ao proposto e publicou por meio de parecer que, “não é eticamente aceitável a solicitação de exames de monitoramento de drogas ilícitas, em urina e sangue, para permitir acesso ao trabalho, pois isto contraria os postulados éticos.”¹²

Vale ressaltar que uma das preocupações da sociedade médica é que se a legislação determina o monitoramento de substâncias psicoativas em determinado seguimento produtivo, então deve haver também programas de prevenção e reabilitação em caso de resultado positivo.¹¹

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista os números alarmantes de acidentes de trabalho medidas precisam ser implementadas. Debate-se que o programa de monitoramento toxicológico deva ser aplicado a todos os trabalhadores, sem exceções, a fim de evitar discriminação, ou se deve restringir-se àquelas atividades com maiores riscos de acidentes. Como foi mencionado anteriormente nesse artigo, diversos países avaliam os riscos inerentes às funções desses trabalhadores para somente determinar os testes toxicológicos em tais seguimentos.

De acordo com o relatório de 2008 da Secretaria Nacional Antidrogas (SENAD), 90% das empresas americanas possuem programa de prevenção, assim como em outros países desenvolvidos.² Devemos questionar não somente a implantação de uma legislação visando à diminuição no número de acidentes de trabalho, mas mais importante que isso são programas de promoção e prevenção que as empresas devem ter para acolher essas pessoas, e assim efetivamente melhorar a qualidade de vida de seus funcionários. A literatura mostra que a forma de tratamento com melhores resultados é a que trabalha com a motivação do dependente. A pessoa deve aceitar ser submetida ao tratamento e assim será feita a melhor intervenção de

forma individualizada. E a família será parte importante, participando ativamente de todo esse processo.⁷

Diante dos artigos revisados, é questionável a vinculação do exame toxicológico ao exame da carteira nacional de habilitação de determinadas categorias. Sugere-se a inclusão do médico do trabalho nesse processo, com a devida autonomia na tomada de decisões, em que determinadas funções de ramos produtivos (ferroviária, mineração, etc) deveriam ser avaliadas e os testes toxicológicos direcionados às áreas que expõem o trabalhador e terceiros a maiores riscos, sempre visando à confidencialidade do resultado e o seguimento desse trabalhador em caso de um exame positivo. Mas esse assunto deve ser mais discutido em meios acadêmicos e mais estudos devem ser feitos abrangendo essa área. O assunto é de extrema relevância visto sua complexidade e impacto direto na vida dos trabalhadores, do médico do trabalho e da sociedade como um todo.

REFERÊNCIAS

1. Sinagawa, D.M. Uso de substâncias psicoativas por motoristas profissionais no Estado de São Paulo [dissertação]. São Paulo: Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. Programa de Fisiopatologia experimental; doi:10.11606/D.5.2015.tde-100622015-103435. Acesso em: 12.nov.2017; 2015.
2. Jabbour, F.M.H. A importância dos programas de prevenção e tratamento do uso indevido de álcool e outras drogas para empresas e profissionais que exercem atividades de risco nos setores de transporte ferroviário, rodoviário e aéreo: Um paralelo entre legislações dos estados unidos, Austrália e Brasil. Universidade Federal de São Paulo; 2015.
3. Peixe, T.S., ALAMEIDA, R.M., GIROTTO, E., ANDRADE, S.M., MESAS, A.E. *Use of illicit drugs by truck drivers arriving at Paranaguá port terminal, Brazil*. *Traffic Inj Prev.*;15(7):673-7. Disponível em:<<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/24313348>>;Acesso em 20.dez.2017; 2013
4. Ministério da Previdência Social – INSS (Instituto Nacional do Seguro Social). Disponível em:<<http://www.previdencia.gov.br/dados-abertos/estatisticas/tabelas-cid-10/>> Acesso em:10.set.2017
5. NIDA - National Institute on Drug Abuse and National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism. Disponível em:<<http://www.drugabuse.gov/related-topics/drug-testing/drug-free-workplace-resources>>. Acesso em: 20.dez.2017.
6. Brasil. CONTRAN, *Resolução nº 517 de 29 de janeiro de 2015*. Disponível em:<<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5172014.pdf>> Acesso em: 10.ago.2017.

7. Nascimento, A.M., MASSONI, T.O. Exames toxicológicos no ambiente de trabalho. Revista LTr. 77-11/1289 - Vol. 77, nº 11; 2013.
8. Brasil. Presidência da República. Lei nº 13.103. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei no 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 03 mar 2015.
9. Bombana, H.S. Análise de anfetamina, cocaína e tetrahydrocannabinol em fluido oral de motoristas de caminhão que trafegam em rodovias do estado de São Paulo, 2016. [dissertação] Mestrado em fisiopatologia experimental. Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponveis/5/5160/tde-06032017-164651/>. Acesso em: 12.nov.2017.
10. Eckschmidt, F. Efeitos do consumo de álcool combinado a bebidas energéticas (AmED) entre motoristas de caminhão no Estado de São Paulo: uma combinação de risco. [dissertação] Mestrado em Ciências. Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/5/5137/tde-04022016-102843/publico/FredericoEckschmidt.pdf>. Acesso em: 12.nov.2017.
11. Brasil. Associação Nacional de Medicina do Trabalho (ANAMT) <http://www.anamt.org.br/site/>

12. Conselho Federal de Medicina (CFM). Parecer CFM nº 26. Monitoramento de drogas ilícitas em urina e sangue, para permitir acesso ao trabalho. Brasília: CFM, 2012.

13. Brasil. Presidência da República. *Constituição da República Federativa de 1988*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.html>. Acesso em 15.nov.2017

14. Brasil. ANAC. *RBAC nº 120* (Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 120). Emenda nº 02. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbac/RBAC120EMD02.pdf>>. Acesso em 20.dez.2017.

15. Belmonte, A.A. A novel lei dos motoristas profissionais (nº 13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes. Publicado na Revista do Tribunal Superior do Trabalho. Vol.82;nº1; jan/mar 2016.

16. Nunes, O.P. Mortes violentas relacionadas ao consumo de drogas psicoativas na região metropolitana de Belém: estudo prospectivo no período de janeiro a dezembro de 2011. [dissertação] Programa de Pós-Graduação Multiinstitucional em Saúde, Sociedade e Endemias na Amazônia da Universidade Federal do Amazonas, Universidade Federal do Pará e Centro de Pesquisa Leônidas & Maria Deane. Disponível em: <http://200.129.163.131:8080/bitstream/tede/4946/2/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20-%20Oseias%20Pimenta%20Nunes.pdf> Acesso em: 12.nov.2017; 2012.

17. Campos, B.H. Regulação de mercado: impactos da lei 13.103/2015 sobre o sistema rodoviário de carga. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em:

<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/138325/000989141.pdf?sequence=1>>Porto Alegre; 2015.

18. Reis, A.A. Caminhoneiras e drogas – descontruindo a resolução 460 do Conselho Nacional de Transito. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em:<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/112039>Acesso em 12.nov.2017; 2014