

RISCOS PSICOSSOCIAIS NO TRANSPORTE AEROMÉDICO: DESAFIOS PARA A ADEQUAÇÃO À NR-1 EM UMA EMPRESA DE UTI AÉREA EM MANAUS/AM

Psychosocial Risks in Aeromedical Transport: Challenges for Compliance with NR-1 in an Air ICU Company in Manaus/AM

Riesgos Psicosociales en el Transporte Aeromédico: Desafíos para la Adecuación a la NR-1 en una Empresa de UCI Aérea en Manaus/AM

Maria Silce Lima Brasil¹

Resumo: O transporte aeromédico integra assistência à saúde, aviação civil e gestão de riscos ocupacionais, expondo seus profissionais a intensos fatores psicossociais. Este artigo analisa de que forma uma empresa de UTI Aérea de Manaus/AM pode adequar suas práticas de gestão à Norma Regulamentadora nº 1 (NR-1), com ênfase na identificação e no gerenciamento dos riscos psicossociais. Trata-se de estudo de caso qualitativo, com relato de experiência, pesquisa bibliográfica e documental, questionário semiestruturado e análise de conteúdo por categorias definidas a priori. Os resultados apontam estresse ocupacional, sobrecarga emocional, jornadas irregulares, trabalho noturno, decisões sob pressão, exposição a óbitos, fadiga e risco de burnout, agravados pelas condições amazônicas. Propõem-se grupos de escuta psicossocial integrados ao Programa de Gerenciamento de Riscos.

Palavras-chave: NR-1. Riscos psicossociais. Transporte aeromédico. UTI Aérea. Gerenciamento de riscos ocupacionais

Abstract: Aeromedical transport combines health care, civil aviation and occupational risk management, exposing its professionals to intense psychosocial factors. This article analyzes how an Air ICU company in Manaus, Amazonas, Brazil, can adapt its management practices to Regulatory Standard No. 1 (NR-1), with emphasis on identifying and managing psychosocial risks. It is a qualitative case study, with an experience report, bibliographic and documentary research, a semi-structured questionnaire and content analysis based on categories defined a priori. The results point to occupational stress, emotional overload, irregular working hours, night work, decision-making under pressure, exposure to deaths, fatigue and risk of burnout, aggravated by Amazonian conditions. Psychosocial listening groups integrated into the Risk Management Program are proposed.

Keywords: NR-1. Psychosocial risks. Aeromedical transport. Air ICU. Occupational risk management.

Resumen: El transporte aeromédico integra atención a la salud, aviación civil y gestión de riesgos laborales, exponiendo a sus profesionales a factores psicossociales. Este artículo analiza de qué forma una empresa de UCI Aérea de Manaus/AM puede adecuar sus prácticas de gestión a la Norma Reglamentaria nº 1 (NR-1), con énfasis en los riesgos psicossociales. Se trata de un estudio de caso cualitativo, con relato de experiencia, investigación bibliográfica y documental, cuestionario semiestruturado y análisis de contenido por categorías a priori. Los resultados señalan estrés laboral, sobrecarga emocional, jornadas irregulares, trabajo nocturno, decisiones bajo presión, exposición a muertes, fatiga y riesgo de burnout, agravados por las condiciones amazónicas. Se proponen grupos de escucha psicossocial integrados al Programa de Gestión de Riesgos.

Palabras clave: NR-1. Riesgos psicossociales. Transporte aeromédico. UCI Aérea. Gestión de riesgos laborales.

¹ Especialista em Gestão da Inovação (UVA, 2026). Mestra em Gestão e Administração pela Faculdade do Norte do Paraná (2017). Graduada em Administração de Empresas pela Universidade Nilton Lins (2001). Especialista em Direito Tributário (CIESA); MBA em Empresas e Negócios (FGV); especializações em Gestão e Docência do Ensino Superior (CEL) e em Didática do Ensino Superior (UniNiltonLins). Conselheira do CRA-AM. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2470943932541892>. E-mail: silce.admesbam20@gmail.com.

1. INTRODUÇÃO

A Norma Regulamentadora nº 1 (NR-1) estabelece as disposições gerais e as diretrizes para o Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO), constituindo referência fundamental para a gestão da segurança e saúde no trabalho no Brasil (Brasil, 2020). A norma adota uma abordagem preventiva e sistemática para a identificação, avaliação e controle dos riscos presentes no ambiente laboral, articulando-se ao Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR). Com a nova redação conferida pela Portaria MTE nº 1.419/2024, os fatores de riscos psicossociais relacionados ao trabalho passaram a integrar expressamente o GRO, cuja fiscalização de caráter punitivo tem início em maio de 2026 (Brasil, 2024).

A gestão dos riscos ocupacionais passou, assim, a demandar das organizações uma atuação mais estratégica, especialmente diante da necessidade de identificar e gerenciar os fatores psicossociais relacionados à organização do trabalho. Esses fatores podem estar associados à sobrecarga, às exigências cognitivas e emocionais, às relações interpessoais, à pressão por resultados, à baixa autonomia e a condições organizacionais capazes de afetar a saúde dos trabalhadores. A Organização Internacional do Trabalho destaca a importância de sistemas estruturados de gestão de segurança e saúde no trabalho, reforçando a necessidade de medidas preventivas e contínuas (OIT, 2019).

Nesse contexto, o transporte aeromédico apresenta características particulares. O serviço de UTI Aérea pode ser compreendido como modalidade especializada de assistência à saúde, realizada por meio de aeronaves equipadas com recursos tecnológicos e profissionais especializados, que possibilita o transporte de pacientes em situações de urgência e emergência. De acordo com a Organização Mundial da Saúde, o transporte aeromédico constitui importante componente dos sistemas de atendimento às emergências, sobretudo em regiões de difícil acesso, ampliando o acesso da população aos serviços especializados (OMS, 2017).

No contexto brasileiro, o transporte aeromédico integra a rede de atenção às urgências, garantindo a continuidade do atendimento durante o deslocamento do paciente (Brasil, 2018). Sob a perspectiva da aviação civil, as operações aeromédicas envolvem requisitos técnicos, operacionais e de segurança específicos, que precisam conciliar simultaneamente as necessidades assistenciais e a segurança de voo. Tais características tornam necessária uma abordagem sistêmica dos fatores humanos, tecnológicos e organizacionais, pois, segundo

Dekker (2014), atividades complexas exigem que a segurança seja analisada a partir da interação entre pessoas, tecnologia e organização.

Na região amazônica, essa complexidade é ampliada pelas grandes distâncias territoriais, pelas condições climáticas variáveis, pelas limitações logísticas e pela dificuldade de acesso de determinadas comunidades aos serviços especializados de saúde. Consequentemente, pilotos, médicos, enfermeiros, técnicos e demais profissionais envolvidos nas operações aeromédicas podem estar submetidos a situações de elevada exigência física, cognitiva e emocional, destacando-se o estresse ocupacional, a sobrecarga emocional, as jornadas irregulares, o trabalho noturno, a tomada de decisão sob pressão, a exposição a situações críticas e a vivência de óbitos de pacientes.

Diante desse cenário, formulou-se a seguinte questão de pesquisa: **de que forma uma empresa de UTI Aérea localizada em Manaus/AM poderá adequar suas práticas de gestão à NR-1, utilizando dados coletados junto aos colaboradores para identificar fatores psicossociais e contribuir para o gerenciamento dos riscos ocupacionais?**

O objetivo geral do estudo é analisar de que forma uma empresa de UTI Aérea localizada em Manaus/AM poderá adequar-se às diretrizes da NR-1, com ênfase na identificação e no gerenciamento dos riscos psicossociais aos quais estão expostos pilotos, médicos, enfermeiros e operadores aeromédicos. Como objetivos específicos, buscou-se: identificar os principais fatores psicossociais presentes no ambiente de trabalho da UTI Aérea e as emoções associadas às situações de risco vivenciadas pelos profissionais; investigar a ocorrência de estresse ocupacional, sobrecarga emocional, jornadas irregulares, trabalho noturno, tomada de decisão sob pressão e exposição a situações críticas; coletar informações dos colaboradores de forma ética, preservando o sigilo e a confidencialidade; organizar e analisar os dados como indicadores para o gerenciamento dos riscos ocupacionais; analisar os desafios da adequação à NR-1; e propor estratégias de intervenção para a prevenção e mitigação dos riscos identificados.

A escolha do tema justifica-se pela relevância da saúde ocupacional no contexto das operações aeromédicas e pela necessidade de compreender os impactos dos fatores psicossociais sobre profissionais que atuam em ambientes de elevada complexidade. A gestão desses riscos não deve ser compreendida exclusivamente como cumprimento de exigências legais, pois também contribui para a melhoria das condições de trabalho, o fortalecimento das relações profissionais, a prevenção de adoecimentos e o aumento da segurança operacional. No

transporte aeromédico realizado na região amazônica, essa discussão assume importância adicional em razão das particularidades geográficas, logísticas e assistenciais existentes.

Além desta introdução, o artigo apresenta o referencial teórico, a metodologia, os resultados obtidos, a discussão, incluindo a proposta de intervenção, e a conclusão.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Norma Regulamentadora nº 1 e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais

A NR-1 estabelece diretrizes gerais para o Gerenciamento de Riscos Ocupacionais, orientando as organizações na identificação, avaliação e controle dos riscos existentes no ambiente de trabalho (Brasil, 2020). O GRO pressupõe uma abordagem sistemática e contínua, voltada a antecipar situações que possam comprometer a saúde e a segurança dos trabalhadores.

Nesse contexto, o Programa de Gerenciamento de Riscos constitui o instrumento de planejamento e acompanhamento das medidas destinadas ao controle dos riscos ocupacionais, composto pelo inventário de riscos e pelo plano de ação. A gestão preventiva requer que a organização conheça as características das atividades desenvolvidas, identifique os perigos existentes e estabeleça medidas de prevenção compatíveis com sua realidade.

A atualização promovida pela Portaria MTE nº 1.419/2024 tornou explícita a obrigação de incluir os fatores de riscos psicossociais relacionados ao trabalho no processo de identificação de perigos e avaliação de riscos (Brasil, 2024). Com isso, aspectos como a organização do trabalho, as exigências emocionais e a qualidade das relações laborais deixaram de ser tratados apenas como temas de gestão de pessoas e passaram a compor o escopo formal do GRO.

2.2 Riscos psicossociais no ambiente de trabalho

Os riscos psicossociais estão relacionados às condições de organização, gestão e realização do trabalho, podendo envolver exigências emocionais e cognitivas, relações interpessoais, carga de trabalho e grau de autonomia. Entre os possíveis efeitos associados a esses fatores encontram-se estresse, ansiedade, medo, frustração e esgotamento emocional. A Organização Mundial da Saúde reconhece que ambientes de trabalho com esses fatores de risco podem comprometer a saúde mental e o desempenho dos trabalhadores, recomendando intervenções organizacionais para preveni-los (OMS, 2022).

Dejours (1992) discute a relação entre organização do trabalho e sofrimento psíquico, enquanto Hochschild (1983) aborda os efeitos decorrentes da exigência de gerenciamento e controle das emoções no contexto profissional, conceito especialmente pertinente às atividades de assistência à saúde. Maslach e Leiter (2016), por sua vez, relacionam determinadas condições organizacionais ao desenvolvimento do burnout, caracterizado por exaustão emocional, cinismo ou despersonalização e redução da eficácia profissional.

Dessa forma, a análise dos riscos psicossociais precisa considerar não apenas as características individuais dos trabalhadores, mas sobretudo as condições organizacionais nas quais o trabalho é realizado, uma vez que é sobre essas condições que as medidas de prevenção previstas na NR-1 devem incidir.

2.3 UTI Aérea e transporte aeromédico na Amazônia

A UTI Aérea consiste em modalidade especializada de transporte de pacientes em condições clínicas que demandam suporte avançado durante o deslocamento. A atividade envolve equipe multiprofissional e exige integração entre assistência médica, enfermagem, operação aeronáutica e manutenção das condições de segurança da aeronave.

Nas operações realizadas na Amazônia, as características territoriais e logísticas ampliam a complexidade do trabalho. A necessidade de deslocamento para municípios distantes, as condições meteorológicas, a pressão temporal e a disponibilidade limitada de recursos podem aumentar as exigências físicas, cognitivas e emocionais dos profissionais. No caso dos tripulantes, a Lei nº 13.475/2017 e os requisitos de gerenciamento do risco de fadiga estabelecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil disciplinam limites de jornada e de repouso, que precisam ser compatibilizados com a natureza imprevisível das missões aeromédicas (Brasil, 2017; ANAC, 2019).

2.4 Fatores humanos e segurança operacional

As atividades aeromédicas constituem sistemas complexos nos quais pessoas, tecnologia, procedimentos e organização estão permanentemente interligados. Nesse sentido, a gestão dos riscos ocupacionais deve estar articulada à segurança operacional, uma vez que condições inadequadas de trabalho podem repercutir sobre a capacidade de concentração, julgamento, comunicação e tomada de decisão (Dekker, 2014).

Goleman (2012) destaca a influência das emoções sobre o comportamento e a importância da capacidade de reconhecer e administrar estados emocionais para favorecer respostas mais equilibradas. Em ambientes nos quais um erro de julgamento pode ter consequências para o paciente, para a tripulação e para a aeronave, o cuidado com a saúde emocional das equipes torna-se, também, uma medida de segurança de voo.

3. METODOLOGIA

3.1 Caracterização da pesquisa

O estudo caracteriza-se como qualitativo, descritivo e exploratório, desenvolvido por meio de estudo de caso (Yin, 2015; Gil, 2008), associado a elementos de relato de experiência, pesquisa bibliográfica e análise documental. O relato de experiência decorre da atuação profissional da autora na gestão da organização estudada, possibilitando analisar situações vivenciadas no contexto das operações de UTI Aérea, conforme os pressupostos que reconhecem essa modalidade como forma legítima de produção de conhecimento científico (Mussi; Flores; Almeida, 2021).

A pesquisa bibliográfica fundamentou-se em literatura sobre NR-1, gerenciamento de riscos ocupacionais, riscos psicossociais, saúde mental no trabalho, fadiga, burnout, aviação e transporte aeromédico, com base nos procedimentos de revisão descritos por Bastos e Keller (2006). A pesquisa documental considerou a legislação trabalhista, as normas regulamentadoras e as regulamentações aplicáveis à aviação e ao transporte aeromédico.

3.2 Campo de estudo e participantes

O estudo foi desenvolvido em uma empresa de aviação localizada em Manaus/AM, a Manaus Aerotáxi Participações Ltda., que atua no setor de transporte aéreo e possui operações de transporte aeromédico. A empresa atende demandas relacionadas ao transporte de pacientes, incluindo remoções provenientes de municípios do interior do Amazonas, e sua estrutura contempla ainda táxi aéreo, fretamento, gerenciamento de aeronaves, aviação executiva, hangaragem e serviços relacionados à manutenção aeronáutica. No contexto deste estudo, o foco está direcionado às atividades de UTI Aérea e aos profissionais envolvidos diretamente na operação.

Os participantes estão relacionados à operação aeromédica, incluindo profissionais das áreas de enfermagem, medicina, pilotagem e demais funções ligadas ao atendimento e transporte dos pacientes. Os relatos são identificados de acordo com a função dos participantes, preservando-se o sigilo das informações pessoais, em observância aos princípios éticos da Resolução CNS nº 466/2012 (Brasil, 2012).

3.3 Instrumento e procedimentos de coleta

Utilizou-se questionário semiestruturado, organizado em três categorias definidas a priori: (1) emoções associadas aos riscos psicossociais, abrangendo as emoções vivenciadas pelos profissionais diante das características da atividade aeromédica; (2) estresse ocupacional e fatores de risco, contemplando estresse ocupacional, sobrecarga emocional, jornadas irregulares e trabalho noturno, tomada de decisão sob pressão, exposição frequente a situações críticas e óbitos e possibilidade de desenvolvimento de burnout; e (3) adaptação da empresa à NR-1, referente à percepção dos profissionais sobre as práticas organizacionais e as medidas necessárias ao gerenciamento dos riscos psicossociais.

A investigação foi desenvolvida em três etapas. Na primeira, realizou-se levantamento bibliográfico em bases científicas nacionais e internacionais, com descritores relacionados a NR-1, gerenciamento de riscos ocupacionais, riscos psicossociais, fadiga na aviação, burnout, UTI Aérea e segurança ocupacional, considerando principalmente estudos publicados entre 2020 e 2026, além de obras clássicas sobre saúde ocupacional, comportamento organizacional e metodologia científica.

Na segunda etapa, procedeu-se à análise documental da NR-1, da legislação relativa aos aeronautas, dos regulamentos da Agência Nacional de Aviação Civil, das normas de gerenciamento da fadiga, da Consolidação das Leis do Trabalho e das demais normas relacionadas aos riscos ocupacionais, buscando identificar as exigências de gestão de riscos aplicáveis ao contexto da empresa. Na terceira etapa, analisou-se o contexto organizacional, compreendendo a estrutura operacional da empresa, a natureza da atividade, o perfil dos profissionais e as particularidades regionais, com base nos elementos do GRO: identificação de perigos, avaliação qualitativa, classificação dos riscos psicossociais e análise dos possíveis impactos organizacionais.

3.4 Técnica de análise dos dados

Os dados obtidos por meio dos questionários e relatos foram examinados mediante análise de conteúdo, considerando as categorias previamente estabelecidas. Esse procedimento permitiu identificar padrões de respostas, fatores recorrentes e elementos relacionados às emoções e aos riscos psicossociais presentes no ambiente de trabalho, os quais foram posteriormente organizados como subsídios para o inventário de riscos do PGR.

4. RESULTADOS

4.1 Caracterização dos participantes

A análise contempla relatos de profissionais envolvidos na atividade de UTI Aérea, considerando suas funções e experiências no ambiente organizacional. O Quadro 1 apresenta a caracterização dos participantes.

Quadro 1 – Participantes do estudo

Participante	Função	Sexo	Admissão
Entrevistado 1	Enfermeiro Responsável – ET/UTI Aérea	Masculino	17/06/2008
Entrevistada 2	Administradora Judicial	Feminino	19/11/2024

Fonte: Dados da pesquisa (2026).

4.2 Relato do profissional de enfermagem

O relato do profissional de enfermagem evidencia a complexidade das operações aeromédicas realizadas na região amazônica. As condições geográficas, a extensão territorial, o isolamento de comunidades, as dificuldades logísticas e a variabilidade climática constituem elementos que aumentam a exigência física, cognitiva e emocional dos profissionais.

Durante as missões, as equipes podem encontrar pacientes em condições clínicas graves e, em determinadas situações, deparam-se com o óbito antes mesmo da realização da remoção. Essas experiências podem produzir sentimentos de frustração, tristeza e luto, o que demonstra a necessidade de estratégias institucionais de acolhimento e suporte psicossocial. O relato evidencia, ainda, que o trabalho aeromédico não deve ser compreendido exclusivamente sob a perspectiva assistencial: trata-se de atividade ocupacional complexa, que demanda identificação, avaliação e controle sistemático dos riscos psicossociais.

4.3 Relato da gestão administrativa

A experiência da gestão administrativa demonstra que a operação de uma UTI Aérea exige integração entre diferentes áreas profissionais. A equipe envolve médicos, enfermeiros, técnicos, pilotos, mecânicos e profissionais administrativos, cada qual desempenhando funções essenciais para a realização das missões.

A rotina operacional inicia-se com o recebimento das demandas de remoção, seguida da organização da equipe aeromédica e da avaliação da viabilidade operacional das missões. Entretanto, nem todas as solicitações podem ser atendidas imediatamente, em razão de limitações operacionais, logísticas ou climáticas. Além disso, as equipes frequentemente deslocam-se para municípios distantes sem dispor previamente de todas as informações sobre as condições clínicas dos pacientes. Essa imprevisibilidade constitui importante fator de pressão emocional e operacional.

4.4 Exposição a situações críticas e óbitos

Um dos aspectos mais relevantes identificados nos relatos refere-se à exposição dos profissionais a situações de sofrimento e morte. Foi relatado o acompanhamento da remoção de uma recém-nascida com grave malformação, cuja remoção aeromédica foi realizada com sucesso; entretanto, após quatro dias de internação em Manaus, a paciente evoluiu para óbito.

Situações dessa natureza demonstram que a atuação dos profissionais não termina com a conclusão do voo. A experiência emocional decorrente do contato com pacientes graves e seus familiares pode permanecer após a missão, reforçando a necessidade de mecanismos institucionais de prevenção, acolhimento e acompanhamento dos trabalhadores expostos a situações potencialmente traumáticas.

4.5 Fatores de riscos psicossociais identificados

A partir da fundamentação teórica e dos relatos analisados, foram identificados os fatores de risco psicossocial apresentados no Quadro 2, que podem subsidiar o inventário de riscos do PGR da empresa.

Quadro 2 – Principais fatores de riscos psicossociais identificados

Fator de risco	Característica observada
Estresse ocupacional	Pressão e exigências da atividade
Sobrecarga emocional	Contato com sofrimento e situações críticas
Jornada irregular	Necessidade de atendimento conforme a demanda
Trabalho noturno	Possibilidade de missões fora do horário convencional
Tomada de decisão sob pressão	Necessidade de respostas rápidas
Exposição a óbitos	Vivência de perdas durante ou após as missões
Fadiga	Relação com jornadas e características operacionais
Burnout	Possível consequência da exposição prolongada a estressores

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados da pesquisa (2026).

Esses fatores demonstram que o gerenciamento de riscos deve considerar não apenas os aspectos físicos e operacionais, mas também as dimensões psicológica, emocional e organizacional do trabalho aeromédico.

5. DISCUSSÃO

5.1 Emoções, estresse ocupacional e segurança operacional

As emoções exercem influência sobre o comportamento humano, especialmente diante de acontecimentos adversos e situações de elevada pressão. No contexto organizacional, sentimentos como medo, ansiedade, tensão e estresse podem interferir na concentração, no julgamento e na tomada de decisão. Goleman (2012) destaca a importância da inteligência emocional para o reconhecimento e o gerenciamento das emoções, contribuindo para respostas mais equilibradas.

No transporte aeromédico, essa questão assume especial relevância, pois os profissionais frequentemente precisam tomar decisões rápidas diante de situações clínicas críticas, condições meteorológicas adversas, limitações logísticas e pressão temporal. Os relatos analisados confirmam essa leitura: a imprevisibilidade das missões e o contato com o sofrimento e a morte exigem das equipes um controle emocional permanente, aproximando-se do que Hochschild (1983) denomina trabalho emocional. Quando essa exigência se prolonga sem mecanismos de suporte, cresce o risco de exaustão emocional e burnout, conforme descrito por Maslach e Leiter (2016).

Os resultados reforçam, ainda, a perspectiva de Dejours (1992) de que o sofrimento no trabalho está vinculado à forma como o trabalho é organizado. No caso estudado, a irregularidade das jornadas, o trabalho noturno e a dependência de condições externas, como o clima e a disponibilidade de informações clínicas, são características organizacionais da atividade, e não apenas reações individuais, o que as torna passíveis de gestão no âmbito do GRO. Ao mesmo tempo, a interdependência entre fadiga, emoção e desempenho confirma a abordagem sistêmica de Dekker (2014): a saúde psicossocial das equipes é componente da própria segurança operacional.

5.2 Desafios da adequação à NR-1 e proposta de intervenção

A adequação da empresa à NR-1 envolve desafios específicos. O primeiro consiste em incorporar ao inventário de riscos fatores que não são facilmente mensuráveis, como a sobrecarga emocional e a exposição a óbitos, o que requer instrumentos de escuta e coleta sistemática junto aos trabalhadores. O segundo refere-se à conciliação entre a natureza imprevisível das missões e o controle de jornadas e fadiga exigido pela legislação aeronáutica e trabalhista. O terceiro diz respeito à mudança cultural necessária para que o cuidado com a saúde mental seja percebido como parte da segurança, e não como sinal de fragilidade profissional.

Diante dos fatores identificados, propõe-se a adoção de ações institucionais destinadas à prevenção e mitigação dos riscos psicossociais. A principal estratégia sugerida consiste na implementação de grupos de escuta e apoio psicossocial, conduzidos por profissional habilitado, que possibilitem aos colaboradores compartilhar experiências relacionadas às situações críticas vivenciadas nas operações. A proposta busca criar um espaço institucional de acolhimento, escuta e orientação, contribuindo para a redução do estresse ocupacional, o fortalecimento das relações interpessoais, a melhoria da comunicação entre as equipes, o desenvolvimento de estratégias de enfrentamento, a prevenção do esgotamento emocional, a identificação precoce de situações de sofrimento e o fortalecimento da cultura de segurança.

Além dos grupos de apoio, recomenda-se que a empresa adote ações complementares, apresentadas no Quadro 3.

Quadro 3 – Ações complementares recomendadas para o gerenciamento dos riscos psicossociais

Nº	Ação recomendada
1	Mapeamento periódico dos riscos psicossociais
2	Capacitação das equipes para reconhecimento dos sinais de estresse e esgotamento
3	Monitoramento das jornadas e da fadiga
4	Criação de protocolos para situações envolvendo óbitos e eventos críticos
5	Fortalecimento da comunicação entre gestão e trabalhadores
6	Acompanhamento de indicadores de afastamentos, absenteísmo e ocorrências
7	Revisão periódica das medidas preventivas previstas no PGR

Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Essas ações devem ser integradas ao sistema de gerenciamento de riscos da organização, e não tratadas como iniciativas isoladas. Para verificar sua efetividade, as ações de capacitação podem ser avaliadas segundo os quatro níveis propostos por Kirkpatrick (1994): reação, aprendizagem, comportamento e resultados, permitindo que os indicadores organizacionais retroalimentem a revisão periódica do PGR.

6. CONCLUSÃO

O estudo analisou os desafios relacionados à adequação de uma empresa de UTI Aérea localizada em Manaus/AM às diretrizes da NR-1, especialmente quanto à identificação e ao gerenciamento dos riscos psicossociais. A análise demonstrou que o transporte aeromédico constitui atividade de elevada complexidade, na qual estão presentes, simultaneamente, fatores aeronáuticos, assistenciais e organizacionais.

Pilotos, médicos, enfermeiros e demais profissionais envolvidos nas operações estão sujeitos a situações que podem provocar estresse, sobrecarga emocional, fadiga, pressão na tomada de decisão, jornadas irregulares e exposição frequente a situações críticas e óbitos. Os relatos analisados reforçam que as características próprias da região amazônica ampliam esses desafios, em razão das grandes distâncias, das dificuldades logísticas, das condições climáticas e da necessidade de atendimento a populações localizadas em áreas de difícil acesso.

Em resposta à questão de pesquisa, conclui-se que a empresa pode adequar-se à NR-1 ao tratar o GRO como processo contínuo, que utilize a escuta sistemática dos colaboradores para alimentar o inventário de riscos e integre saúde, segurança, organização do trabalho e

segurança operacional. A adequação não deve limitar-se ao cumprimento formal de requisitos normativos, mas constituir oportunidade para o desenvolvimento de uma cultura organizacional preventiva, na qual os trabalhadores sejam considerados elementos fundamentais para a segurança e a qualidade da atividade.

Como estratégia de intervenção, destaca-se a implantação de grupos de escuta e apoio psicossocial, associados a ações de capacitação, monitoramento dos riscos, gestão da fadiga e acompanhamento de indicadores organizacionais. A adoção dessas medidas poderá contribuir para a proteção da saúde dos trabalhadores, o fortalecimento da segurança operacional, a melhoria das condições de trabalho e a sustentabilidade organizacional.

Como limitação, registra-se o número reduzido de participantes, característico de um estudo de caso com elementos de relato de experiência, o que não permite generalizações. Recomenda-se que estudos futuros ampliem a amostra, envolvendo todas as funções da equipe aeromédica, e avaliem os efeitos das intervenções propostas após sua implantação.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **RBAC nº 117**: requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana. Brasília: ANAC, 2019.

BASTOS, Cleverson Leite; KELLER, Vicente. **Aprendendo a aprender**: introdução à metodologia científica. 19. ed. Petrópolis: Vozes, 2006.

BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. **Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012**. Brasília: CNS, 2012.

BRASIL. **Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017**. Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta. Brasília, 2017.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Atenção às Urgências**. Brasília: Ministério da Saúde, 2018.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Regulamentadora nº 1**: disposições gerais e gerenciamento de riscos ocupacionais. Brasília: MTE, 2020.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Portaria MTE nº 1.419, de 27 de agosto de 2024**. Aprova a nova redação do capítulo 1.5 – Gerenciamento de Riscos Ocupacionais da Norma Regulamentadora nº 1. Brasília: MTE, 2024.

DEJOURS, Christophe. **A loucura do trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. São Paulo: Cortez, 1992.

DEKKER, Sidney. **The field guide to understanding human error**. 3. ed. Boca Raton: CRC Press, 2014.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

GOLEMAN, Daniel. **Inteligência emocional**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

HOCHSCHILD, Arlie Russell. **The managed heart: commercialization of human feeling**. Berkeley: University of California Press, 1983.

KIRKPATRICK, Donald L. **Evaluating training programs: the four levels**. San Francisco: Berrett-Koehler, 1994.

MASLACH, Christina; LEITER, Michael P. Burnout. In: FINK, George (ed.). **Stress: concepts, cognition, emotion, and behavior**. Amsterdam: Academic Press, 2016.

MUSSI, Ricardo Franklin de Freitas; FLORES, Fábio Fernandes; ALMEIDA, Cláudio Bispo de. Pressupostos para a elaboração de relato de experiência como conhecimento científico. **Práxis Educacional**, Vitória da Conquista, v. 17, n. 48, p. 60-77, 2021.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **Segurança e saúde no trabalho: diretrizes internacionais**. Genebra: OIT, 2019.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Emergency medical services systems: a guide for development**. Geneva: WHO, 2017.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Mental health at work**. Geneva: WHO, 2022.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2015.