

## ARTIGO ORIGINAL

LIMA, Willis Correia de <sup>[1]</sup>

LIMA, Willis Correia de. A Força Aérea Brasileira nas asas da segurança do trabalho. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano 05, Ed. 12, Vol. 11, pp. 92-118. Dezembro de 2020. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/educacao/forca-aerea>

## Contents

- RESUMO
- 1. INTRODUÇÃO
- 1.1 JUSTIFICATIVA
- 2. BREVE HISTÓRICO DA CRIAÇÃO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA
- 3. A PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS
- 4. BREVE HISTÓRICO DA GUARNIÇÃO DE AERONÁUTICA DE NATAL
- 5. CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE A SEGURANÇA DO TRABALHO
- 5.1 A COMISSÃO INTERNA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES NO BRASIL
- 6. A SEGURANÇA DO TRABALHO NA FAB
- 6.1 A SEGURANÇA DO TRABALHO NA GUARNAE-NT
- 7. METODOLOGIA
- 8. RESULTADOS E DISCUSSÃO
- 9. CONSIDERAÇÕES FINAIS
- REFERÊNCIAS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS
- APÊNDICES
- APÊNDICE – REFERÊNCIAS DE NOTA DE RODAPÉ

## RESUMO

Acidentes de trabalho são provocados (de maneira inconsciente ou consciente) a todo instante e na Força Aérea Brasileira (FAB) não é diferente, causando danos, perda de tempo, afastamentos, dor e morte! Mesmo a Força já adotando uma conduta prevencionista nesses eventos que são uma realidade que as Comissões Internas de Prevenção de Acidentes (CIPA) de trabalho se deparam nas Organizações Militares (OM) Brasil afora. A discussão de como se apresenta a segurança do trabalho no âmbito da Guarnição de Aeronáutica de Natal (GUARNAE-NT) é o objetivo máximo deste artigo. Abraçou-se nas Normas Regulamentadoras (NR) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) no que engloba a segurança do trabalho, bem como, nas normas da Força Aérea e do Relatório Anual de Segurança do Trabalho 2019 da Guarnição. Constatou-se que os acidentes e relatos se deram nos ambientes laborais e que a reflexão sobre a segurança do trabalho se faz necessária a todo instante.

Palavras-Chave: Acidente de trabalho, evento adverso, prevenção, conscientização.

## 1. INTRODUÇÃO

Este artigo apresenta no campo militar uma realidade que a sociedade civil também enfrenta, a prevenção de acidente de trabalho – evento adverso, e que nos quartéis essa prevenção vem sendo trabalhada diuturnamente.

Através do Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho – importante ferramenta do Ministério Público do Trabalho (MPT), identifica-se que no Brasil em 2017, ao menos um trabalhador foi vítima fatal de acidente de trabalho a cada quatro horas e meia. Nesse ano, foram registradas 675.025 Comunicações por Acidentes de Trabalho (CAT) e notificadas 2.351 mortes. (BRASIL, 2018)

A Revista CIPA<sup>[2]</sup> (2019), informa que diante desse quadro, o Brasil ocupa a quarta posição em número de mortes por acidentes de trabalho, com a China (1º), Estados Unidos (2º) e Rússia (3º). (REVISTA CIPA, 2019)

A Força Aérea Brasileira há algum tempo prioriza a conduta prevencionista, fato esse

ratificado pelo autor, que no ano de 1994 – 26 anos atrás, no então Parque de Material Aeronáutico de Recife (PE), realizou o Curso de Prevenção de Acidentes de Trabalho para membros da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes.

Todos merecem respeito e consideração, pois são importantes elos de uma corrente (processo) para se alcançar o objetivo geral da Organização Militar e da FAB, pois “somos os únicos recursos vivos e inteligentes de uma corporação, sendo capazes de lidar com todos os demais recursos”. (IBF, 2018)

Capacitação é o maior investimento que se faz para prevenção! Para tanto, concilia-se o voluntariado dos membros da CIPA (na atividade de prevenção de acidentes), culminando com o treinamento e desenvolvimento de pessoal para o aprimoramento teórico e prático.

Com isso, proporciona-se identificar as dificuldades apresentadas e promover a implementação da segurança do trabalho na realidade da FAB.

### 1.1 JUSTIFICATIVA

É melhor prevenir do que remediar! Jargão popular bastante conhecido no meio prevencionista. Todos os dias acidentes de trabalho são provocados – consciente ou inconscientemente, e geram dor e sofrimento, danos ao patrimônio, afastamento temporário ou permanente e inclusive a morte.

Dentro da Força Aérea Brasileira não é diferente, pois lidamos com seres humanos, e por mais que sejam capacitados e habilitados, o evento adverso poderá ser provocado.

É com o propósito de promover uma reflexão sobre a segurança do trabalho na caserna, onde homens e mulheres expõem-se aos riscos intrínsecos de cada atividade militar, que se almeja essa contemplação, promover a conscientização no efetivo da Guarnição de Aeronáutica de Natal, no que se alude a prevenção de acidentes de trabalho.

Para tanto, subjetivamente alicerçou-se no embasamento de Bisso (1990) e Tavares (1996), bem como, nas legislações pertinentes ao tema que nos apresenta na Norma Regulamentadora nº 5 (NR 5), Norma de Preparo (NOPREP/ADM/14) e Norma Padrão de Ação

(NPA\_CIPA/Ala 10/701), onde questiona-se: Como a FAB vem se adequando a segurança do trabalho no âmbito da GUARNAE-NT?

Discutir como se apresenta a segurança do trabalho no âmbito da GUARNAE-NT é o objetivo maior desse artigo, que será defendido através da identificação das dificuldades apresentadas no âmbito da guarnição e a submissão de implementações de condutas realistas de segurança do trabalho pela GUARNAE-NT como objetivos específicos.

### 2. BREVE HISTÓRICO DA CRIAÇÃO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Pilotado por um brasileiro, Alberto Santos Dumont (1873-1932), piloto e criador da máquina - o 14 BIS, realizando essa façanha em Paris (França), no Campo de Bagatelle em 12 de novembro de 1906, voando uma máquina (aparelho) mais pesada do que o ar. (NOVA ESCOLA, 2006).

Mais de trinta e cinco anos depois do primeiro voo, em 20 de janeiro de 1941 foi criado o Ministério da Aeronáutica, pelo Decreto-lei nº 2.961, e seu braço militar, Forças Aéreas Nacionais - que foi a 1ª designação da atual Força Aérea Brasileira. Foram, então, reunidos os meios que compunham as aviações da Marinha e do Exército, além do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC) que pertencia ao Ministério de Viação e Obras Públicas, começando a edificação do poder aéreo brasileiro e todas as transformações que a aviação proporcionou à Nação, Filho (2012) nos recorda que

No decorrer dos anos seguintes, a Aeronáutica ampliou sua atuação em áreas como a defesa da soberania do espaço aéreo brasileiro, o controle de tráfego aéreo, o fomento à indústria nacional, as missões de busca e salvamento, o projeto espacial, a ciência e tecnologia, a investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, e a integração nacional, por meio da construção de pistas de pouso e decolagem e dos voos de aeronaves de transporte. (FILHO, 2012)

### 3. A PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

Criado em 1971 através do Decreto-lei nº 69.565, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), que proporcionou o surgimento de uma nova filosofia a ser difundida no país, onde a palavra inquérito foi substituída e as investigações passaram a ser realizadas com o único objetivo de promover a “prevenção de acidentes aeronáuticos”, em concordância com normas internacionais.

A missão do CENIPA do Comando da Aeronáutica (COMAER) é “Promover a prevenção de acidentes aeronáuticos, preservando os recursos humanos e materiais, visando ao progresso da aviação brasileira”.

Logo, o acúmulo de conhecimento adquirido com outras organizações de Segurança de Voo mundo afora, consolidada com a experiência acumulada ao longo dos anos, que resultou no aprimoramento da doutrina de segurança operacional no Brasil e no estabelecimento das bases de pesquisa nesse campo: o trinômio “o homem, o meio e a máquina”, pilar da moderna filosofia SIPAER. (BRASIL, 2017)

Por consequência, a prevenção de acidentes aeronáuticos a muito teve sua preocupação voltada aos procedimentos e condutas corretas no trato diário, bem como contribuiu para a prevenção de acidentes de trabalho.

### 4. BREVE HISTÓRICO DA GUARNIÇÃO DE AERONÁUTICA DE NATAL

Em plena Segunda Guerra Mundial, foi criado pelo governo brasileiro o Núcleo da Base Aérea de Natal, em 02 de março de 1942 e sua ativação ocorreu em 07 de agosto. Em novembro do mesmo ano, passaram a conviver no mesmo aeródromo, em “Parnamirim Field”, duas Bases Aéreas. A brasileira, localizada no Setor Oeste do aeródromo, e a americana no Setor Leste. Conhecido como Trampolim da Vitória, assim chamado por ser ponto obrigatório de passagem das aeronaves aliadas que se destinavam ao Teatro de Operações da África.

Ao término da Guerra, a Base Aérea de Natal passou a ocupar as instalações da Base

Americana. As edificações da chamada Base Oeste tiveram, no decurso do tempo, as mais diferentes finalidades, tais como: Centro de Instrução Militar e Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), ativado em 06 de março de 1970, com a desativação da Base Aérea de Natal (BANT).

Conforme consta no Diário Oficial da União: A Guarnição de Aeronáutica de Natal – GUARNAE-NT,

criada conforme Portaria nº 192/GM2, de 29 de abril de 1954, com sede no município de Parnamirim, Estado do Rio Grande do Norte, constituída pelas seguintes organizações militares e frações:

- a) Ala 10 e unidades subordinadas;
  - b) Centro de Lançamento da Barreira do Inferno – CLBI;
  - c) Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Natal -DTCEA-NT;
  - d) Esquadrão de Saúde de Natal – ES-NT;
  - e) Grupamento de Apoio de Natal – GAP-NT;
  - f) Grupo de Instrução Tática e Especializada – GITE;
  - g) Prefeitura de Aeronáutica de Natal – PANT; e
  - h) Terceiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Comunicações e Controle – 3º/1º GCC.
- (BRASIL, 2018)

## 5. CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE A SEGURANÇA DO TRABALHO

Caminhando lado a lado estiveram os procedimentos de segurança – quer fossem de voo ou no chão das oficinas de trabalho, que não poderiam ser negligenciados por se tratar de uma atividade de riscos[3] [4]! Porém, desde o surgimento da aviação que a preocupação inicial

foi com a segurança de voo, mas com o passar dos tempos a segurança do trabalho foi incorporando-se a esse novo universo – o da prevenção laboral, e passou a ser vista com a relevância de sua atuação para evitar acidentes, pois apresentava (e apresenta) o cuidado inerente ao seu campo de atuação.

Sendo assim, a segurança do trabalho deu um salto na antecipação dos eventos adversos, que a muito se pedia, relatado por Bisso (1990) que vem e nos apresenta os trabalhos de personalidades como

George Bauer (1556) que publicou um livro sobre as principais doenças e acidentes de que eram vítimas os mineiros e fundidores de ouro e prata – asma dos mineiros; Para Celso (1567) elaborou uma monografia sobre a relação trabalho e doenças típicas de trabalhadores – intoxicação por mercúrio; o médico italiano Bernardino Ramazzini (1700) – Pai da Medicina do Trabalho – que editou o livro Doença dos Trabalhadores (*De Morbis Artificum Diatriba*). (BISSO, 1990, p. 15 – 16)

Esses protagonistas ratificaram sobremaneira como se buscou o entendimento da percepção de riscos voltada as atividades laborais e aos cuidados que deveriam ser dispensados na prevenção de acidentes.

Tavares (1996), é outro a contribuir nos esclarecimentos de que ao longo da vivência laboral profissionais se preocupavam (e preocupam-se) com as condições insalubres dos trabalhadores, nos trazendo que desde os anos de 1930 alguns estudavam os Fundamentos da Prevenção e Controle de Perdas, como citados em sua obra através dos engenheiros H. W. Heinrich e Frank E. Bird Jr.

Tavares (1996), informa que Heinrich

apresentou em sua obra *Industrial Accident Prevention* (Prevenção de Acidentes Industriais, tradução nossa) – editado em 1931, suas análises através da proporção de 1:29:300 e sendo entendida como uma lesão incapacitante para 29 lesões leves e 300 acidentes sem lesões. Proporção essa que originou a Pirâmide de Heinrich. (TAVARES, 1996, p. 9)

Logo após, Frank E. Bird Jr. atualiza a relação elaborada por Heinrich, em seu livro *Damage Control* (Controle de Danos, tradução nossa), que “durante o período de 1959 a 1966 foi analisado mais de 90 mil acidentes na Luckens Steel (siderúrgica) apresentando a mais atualizada proporção de 1:100:500 – uma lesão incapacitante para 100 lesões leves e 500 acidentes com danos à propriedade”. (TAVARES, 1996, p. 9)

Contudo, Bird continuou ampliando os seus estudos e após analisar os acidentes

ocorridos em 297 empresas, de 21 grupos industriais diferentes, chegou ao grandioso número de 1.750.000 operários e mais de 3 bilhões de horas de exposição nesse período, que resultou em mais uma nova proporção 1:10:30:600, onde aparece uma lesão grave ou incapacitante para 10 lesões leves para 30 acidentes com dano à propriedade e 600 incidentes. (TAVARES, 1996, p. 9)

Portanto, verifica-se o quanto se fez e se faz importante os conhecimentos na área de segurança do trabalho para prevenção de acidentes.

## 5.1 A COMISSÃO INTERNA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES NO BRASIL

Piza (1997, p. 24) nos traz, há algum tempo, o conhecimento de que a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) foi criada após recomendação da Organização Internacional do Trabalho (OIT) aos governos e indústrias a implementação de pessoas preocupadas com as condições de segurança envolvidas nas atividades trabalhistas.

Para tanto, foi criado o Decreto-lei nº 7.036, de 10 de novembro de 1944 o qual oficializava a CIPA no Brasil, e que inicialmente, não havia um título definido. Sua obrigatoriedade de instalação das referenciadas comissões nos locais de trabalho só vigorou em 19 de junho de 1945, por instrução do então Departamento Nacional de Trabalho através da Portaria nº 229.

## 6. A SEGURANÇA DO TRABALHO NA FAB

A Constituição Federal (1988) e a Consolidação das Leis do Trabalho (1943) versam, de maneira básica, sobre a segurança e saúde do trabalhador no Brasil.



No Estatuto dos Militares (1980), o parágrafo 2º do Art. 14 nos apresenta a definição de Disciplina:

é a rigorosa observância e o acatamento integral das leis, regulamentos, normas e disposições que fundamentam o organismo militar e coordenam seu funcionamento, regular e harmônico, traduzindo-se pelo perfeito cumprimento do dever por parte de todos e de cada um dos componentes desse organismo. (BRASIL, 1980, grifo nosso)

Mais adiante, no Art. 27 retrata as manifestações essenciais do valor militar através do seu “aprimoramento técnico-profissional” (inciso VI), complementado pelo Art. 28 que traz a ética militar em “cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos, as instruções e as ordens das autoridades competentes” (inciso IV). (BRASIL, 1980)

Já para os treinamentos, cursos e estágios no âmbito do COMAER foi confeccionada uma Instrução de Comando da Aeronáutica (ICA 205-42/2011) para os “Procedimentos Gerais de Segurança Aplicáveis aos Treinamentos, Cursos e Estágios”, logo, se constata que o cumprimento das normas de segurança também nos cabe fielmente cumpri-las. (BRASIL, 2011)

Basicamente a Segurança e Saúde Ocupacional na FAB se apresenta pelos elos de segurança através das Comissões Internas de Prevenção de Acidentes distribuídas nas Organizações Militares da Força Aérea pela imensidão do país.

Para esse fim, a CIPA tem como objetivo “a prevenção de acidentes e doenças decorrentes do trabalho, de modo a tornar compatível permanentemente o trabalho com a preservação da vida e a promoção da saúde do trabalhador”, de acordo com o item 5.1 da NR 5. (BRASIL, 1999a)

Endossa-se no âmbito do Comando de Preparo (COMPREP) através da Norma de Preparo (ADM/14\_2019 – Prevenção de Acidentes de Trabalho) que objetiva “estabelecer orientações básicas para o planejamento e a execução das atividades de Segurança do Trabalho, através da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes na Organização (CIPA).”

A FAB ressalta a importante temática aqui abordada, além da(s) norma(s) citada(s), através

de outras publicações específicas – na área de prevenção de acidentes de trabalho, que são utilizadas no COMPREP, no qual a GUARNAE-NT é subordinada operacionalmente, bem como, legislações de outros comandos[5].

Tal relevância se faz ímpar pelo curso ofertado de:

1) Curso de Segurança do Trabalho (CST)[6] – visa capacitar profissionais para trabalhar de forma mais segura, preservando a saúde individual e coletiva mediante a redução dos riscos inerentes ao processo produtivo de uma OM. (BRASIL, 2015)

Sendo assim, a atuação da CIPA deverá estar calcada

no espírito preventivo, que sempre norteará sua atuação, atenta para que esta visão permeie todas as áreas da Organização em que está inserida, estimulando a sugestão de medidas preventivas consideradas necessárias, a divulgação e a observância de normas de segurança e medicina do trabalho. (BRASIL, 2019<sup>a</sup>)

Para isso, nas Organizações Militares apresentam três situações distintas para cada tipo de elemento vitimado (militar, servidor público civil ou profissional terceirizado) que terá o amparo conforme legislação própria:

a) militar – sofre acidente em serviço de acordo com Decreto nº 57.272, de 6 de novembro de 1965 e as Perícias Médicas seguem de acordo com Portaria no 616/GM3, de 13 de maio de 1980;

b) servidor Público Civil – sobre acidente em serviço ou doença profissional, conforme Lei nº 8.112/90, Lei no 8.270/91 e Portaria nº 1.675, de 06 de outubro de 2006 (MPOG);

c) profissionais de empresas prestadoras de serviço – sofrem acidente do trabalho e estão sujeitos a doenças profissionais ou do trabalho, de acordo com o contido na CLT, Decreto – lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e na Legislação Previdenciária.

### 6.1 A SEGURANÇA DO TRABALHO NA GUARNAE-NT

Nas OM da FAB as legislações pertinentes à prevenção de acidentes de trabalho utilizadas no dia a dia têm como referência as Normas Regulamentadoras, em especial a NR 5 que trata da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes, a NOPREP/ADM/14/2019 direcionada a prevenção de acidentes de trabalho nas OM do COMPREP e as Normas Padrão de Ação, em particular a NPA\_CIPA/Ala 10/701/2019, da GUARNAE-NT que discorre sobre o funcionamento da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes da Ala 10.

Não foi possível precisar a data de criação da CIPA na Guarnição, porém acredita-se que se deu em 1º de abril de 1998 pela Instrução de Comando (IC 49/A1).

Assim, a CIPA é uma ferramenta de assessoria direta do comandante da Guarnição no que se refere a prevenção de acidentes de trabalho, e está constituída de aproximadamente[7] 91 militares (oficiais e graduados) dos mais variados setores, tendo atualmente como presidente um coronel do quadro de oficiais engenheiros (QOENG).

### 7. METODOLOGIA

O objeto de estudo deste artigo é resultado de discussões e de uma vivência na CIPA da GUARNAE-NT por mais de 20 (vinte) anos, ministrando aulas de “Segurança do Trabalho e Treinamentos (NR 5, NR 6 e NR 35)”, realizando “Vistorias de Segurança”, elaborando “Mapas de Riscos”, colaborando na organização da Semana Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho (SIPAT) e palestrando sobre “prevenção de acidentes com animais peçonhentos, percepção de riscos, prevenção de acidentes no trabalho em altura e atendimento pré-hospitalar”.

Para tal, o trabalho apresentado foi de cunho pesquisa-ação onde Severino (2007, p. 120) “propõe ao conjunto de sujeitos envolvidos mudanças que levem a um aprimoramento das práticas analisadas”, baseia-se ainda, no diagnóstico do que foi vivenciado e discutido ao longo desse tempo perpassado, em que procurou-se a fundamentação teórica sobre importante assunto nos estudos de Bisso (1990), Tavares (1996), Norma Regulamentadora nº 5 (NR 5), NOPREP/ADM/14/2019, NPA\_CIPA/Ala 10/701/2019 e do Relatório Anual de

Segurança do Trabalho 2019 da GUARNAE-NT.

## 8. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Apresenta-se aqui as ponderações sobre o item IV – Estatística e Conclusão, do Relatório Anual de Segurança do Trabalho 2019 produzido pela CIPA da Ala 10, onde apurou-se que nesse ano foram registrados 26 (vinte e seis) eventos adversos, dos quais 14 (quatorze) Acidentes de Trabalho e 12 (doze) Incidentes registrados, sendo 1 (um) relacionado a uma empresa terceirizada – prestação de serviço e os Relatórios de Riscos[8] (RR) que conferiram 51 (cinquenta e um) relatos entregues, dos quais 2 (dois) foram de funcionários de empresas contratadas (terceirizada).

### Eventos Adversos

Após análise dos eventos adversos, consumou-se as três causas latentes destacadas entre os eventos ocorridos:

- 1) Ambiente laboral (chão da oficina)
- 2) Procedimentos nas atividades
- 3) Deslocamento casa-trabalho-casa (acidente de trajeto)[9]

Com isso, indaga-se que mais da metade do número de acidentes se deu no ambiente laboral, perfazendo 57,7% do total ocorrido (15/26) em virtude de local desorganizado e com piso escorregadio e/ou danificado, espaço reduzido, instalações impróprias podendo gerar princípio de incêndio, desgaste do material, pouca ou nenhuma iluminação e etc. Em segundo, vem os erros de procedimentos que foram superiores a um quarto dos eventos (7/26) tendo apresentado falta de conhecimento e descumprimento das normas e condutas de segurança, uso indevido de ferramentas, falta de uso dos EPIs e de atenção na realização das atividades e etc., e por último, com 4/26 (quatro de vinte e seis) ocorrências os acidentes de trajeto, e computaram 29 (vinte e nove) dias de “Afastamento de todas as atividades[10]” e 51 (cinquenta e um) dias de “Afastamento total[11]”, conforme quadro 1.

Quadro 1

CAUSAS DOS EVENTOS ADVERSOS		
Ambiente	Procedimentos	Deslocamento
57,7% (15/26)	26,9% (7/26)	15,4% (4/26)

Fonte: Relatório Anual de Segurança do Trabalho 2019

### Relatórios de Riscos

Após análise dos Relatórios de Riscos, concluiu-se que três foram os relatos que mais se destacaram:

- 1) Ambiente laboral (chão da oficina)
- 2) Falta de uso dos EPIs
- 3) Procedimentos nas atividades

O ambiente laboral ou o chão da oficina apresentaram uma incidência de mais de 50% (cinquenta) dos Relatórios de Riscos em virtude de ser o local propício para as atividades de manutenção. Tais situações observadas fazem parte de uma apurada percepção de riscos por parte do efetivo, onde foi detectado desorganização, piso escorregadio, piso danificado, espaço reduzido, instalações impróprias, princípio de incêndio, desgaste do material, pouca ou nenhuma iluminação e etc.

Em segundo plano vem a falta de uso de EPI, onde verifica-se que tem a ver com a subjetividade de mensuração da gravidade e da probabilidade, principalmente, de incidência do evento adverso, como nos informa Ripley (2008). Se faz necessário informar que o uso dos EPIs não evitam acidentes! (em outras palavras, os EPIs amenizam as possíveis lesões provocadas pelo acidente) “A necessidade e importância que eles têm está na mitigação dos riscos e da severidade dos acidentes [...]”. (REVISTA CIPA, 2020<sup>a</sup>, p. 61)

Em uma determinada empresa os diretores cientes da importância quanto ao uso dos EPIs, pediram que fossem os primeiros a participarem dos treinamentos necessários e a

receberem e usarem os equipamentos. Vindo em seguida os gerentes e supervisores que cumpriram os treinamentos, receberam as orientações, usando os acessórios de segurança rotineiramente sem questionar. E por último, os demais trabalhadores que já haviam sabido da iniciativa por parte da diretoria, gerentes e supervisores em serem exemplos para que o programa tivesse aderência e o mínimo de resistência!

Responsável por essa narrativa, o Prof. Eng. Paulo Ribeiro Neres[12] nos apresenta a moral da história:

o que faz a mudança não é o discurso excelente, belos dizeres escritos em comunicados presos em murais e, tampouco, as ameaças de punição a respeito da obrigatoriedade do uso. O que resolve, de verdade, é o exemplo que vem de cima. (REVISTA CIPA, 2020<sup>a</sup>, p. 61)

Os procedimentos ficaram em terceiro plano e estão relacionados a falta de conhecimento, descumprimento das normas e condutas de segurança, uso indevido de ferramentas, falta de atenção e etc., conforme resumo do quadro 2.

Quadro 2

CAUSAS DOS RELATÓRIOS DE RISCOS		
Ambiente	EPI	Procedimentos
54,9% (28/51)	27,5% (14/51)	17,6% (9/51)

Fonte: Relatório Anual de Segurança do Trabalho 2019

### Divulgação aos membros CIPA

Os eventos adversos (acidentes e incidentes) são divulgados aos membros CIPA – por meio de formulário específico, para serem lidos em reuniões dos efetivos de suas OM/Grupo/Esquadrões, aspirando a conscientização de prevenção por todo efetivo da Guarnição.

Observa-se que no ambiente laboral (chão da oficina) foi o local que mais situações não-conformes foram relatadas (54,9% – 28/51) e que mais eventos adversos ocorreram (57,7% –

15/26).

Considerando os riscos do ambiente de trabalho (físicos, químicos e biológicos) de acordo com a intensidade, natureza e concentração, com potencial para causar agravos à saúde do militar (mantenedor[13]), logo, e de acordo com o Relatório Anual (2019), reitera-se a importância da

implantação do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA – de acordo com a NR 9) no intuito de evitar ou amenizar ocorrências com ferramentas danificadas ou defeituosas, maquinário sem proteção, sistema de ventilação inadequada, piso escorregadio, trabalho em altura e outras situações não conformes. (BRASIL, 2019c)

As melhorias nas condições de trabalho são de responsabilidade do empregador conforme as exigências da Norma Regulamentadora nº 9 (NR 9 – Riscos Ambientais), no seu texto do item 9.6.3.

O empregador deverá garantir que, na ocorrência de riscos ambientais nos locais de trabalho que coloquem em situação de grave e iminente risco um ou mais trabalhadores, os mesmos possam interromper de imediato as suas atividades, comunicando o fato ao superior hierárquico direto para as devidas providências. (BRASIL, 1999b)

Para garantir as condições seguras de trabalho as Vistorias de Segurança do Trabalho (VST) ou Inspeções de Segurança (IS) precisam ser frequentemente realizadas objetivando a prevenção de acidentes e evitando-os! Para esse fim, se faz necessária a efetivação da conscientização coletiva dos envolvidos nas atividades laborais, o comprometimento com princípios morais e condutas seguras mediante as situações de riscos e o acatamento das medidas preventivas que planejam evitar as condições inseguras, pelo empregador, sinalizando o cumprimento da lei e colaborando para saúde e integridade do efetivo de mantenedores.

Para tal, sugere-se algumas orientações para mitigar os acidentes de trabalho:

2. Realizar os treinamentos de capacitações e periódicos – ainda observa-se muitos gestores que não percebem o quanto é importante o conhecimento para garantir um ambiente laboral seguro na realização das atividades operacionais com segurança, conforto e qualidade para todos envolvidos.
4. Cumprir as normas específicas e afins – observá-las e cumpri-las poderá ser a diferença entre sofrer ou não sofrer um acidente!
4. Identificar, sinalizar, comunicar e monitorar as situações de riscos de acidentes – muitos acidentes acontecem por falta de proatividade no processo de prevenção, pois todos devem participar!
5. Brincadeiras são inadmissíveis durante as atividades de risco – essas contribuem para o fator de risco, desconcentra e é antiprofissional.
7. Realizar uma análise preliminar dos riscos potenciais implícitos – conhecendo os riscos, o acidente poderá ser evitado!
7. A pressa não existe – não transformar a pressa alheia em incompetência própria!
9. Pesquisar as melhorias para as atividades a serem realizadas – EPIs, técnicas e constante atualização.
11. Cumprir a NR 6 e fazer uso dos EPIs específicos – são dispositivos essenciais na minimização das lesões provocadas em caso de acidente.
13. Relatar os eventos adversos – comunicar aos setores competentes e divulgar aos responsáveis no local de trabalho.

### 9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Força Aérea Brasileira não é diferente da sociedade, pois eventos adversos (acidentes) também fazem parte da realidade “abiana[14]”, por mais que se tenha investido no capital humano (capacitando) o indesejável poderá ser provocado.

Foi no ambiente laboral que mais relatos foram registrados (54,9% – 28/51) e eventos adversos ocorreram (57,7% – 15/26) fazendo necessário informar que acidentes são provocados (inconsciente ou consciente), mas também os mesmos poderão ser evitados através do reforço da conscientização das condutas e medidas de prevenção.

O objetivo geral foi discutir como se apresenta a segurança do trabalho no âmbito da GUARNAE-NT, atrelado aos objetivos específicos de identificar as dificuldades apresentadas pela guarnição no que se refere a segurança do trabalho e propor a implementação de



condutas realistas de segurança do trabalho para todo o efetivo.

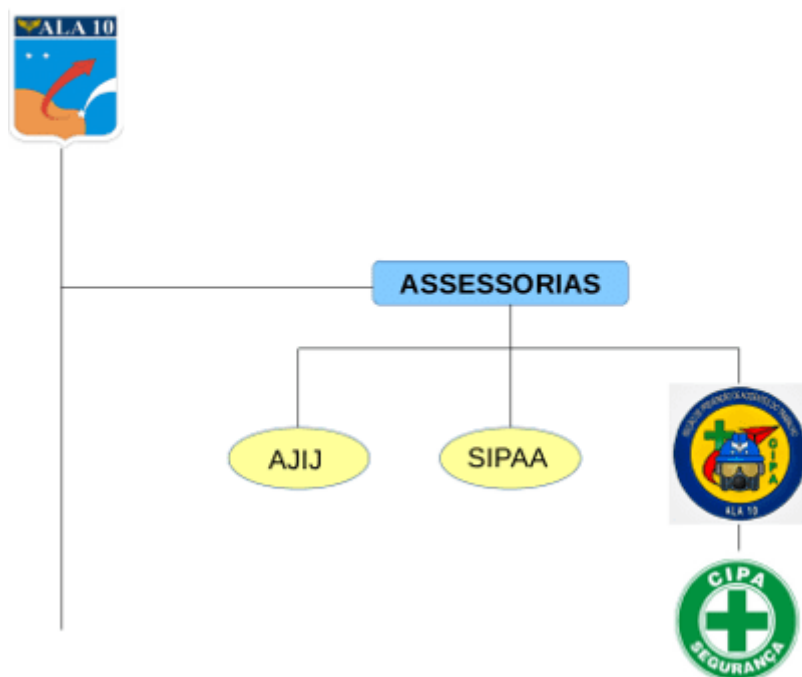
Acredita-se que tudo evolui e na segurança do trabalho não é diferente, logo almeja-se a possibilidade de melhorias através das seguintes ações:

2. Implementar a Seção de Prevenção de Acidentes de Trabalho (SPAT), subordinada diretamente ao comandante da GUARNAE-NT e a qual a CIPA estaria subordinada. O chefe da SPAT acumulará a função de presidente da CIPA, conforme modelo:

SPAT	CIPA
Chefe	Presidente
Adjunto	Vice-presidente
Encarregado	Secretário
Auxiliares	Auxiliares
Com acúmulo de funções	

Fonte: Autor

## ORGANOGRAMA



*Fonte: Organograma da ALA 10*

3. Alterar o item 4.3.1 da NOPREP/ADM/14/2019, de “semestral” para “mensal”, no tocante ao período extenso de realização da reunião ordinária, nos termos do item 5.23 da norma NR 5;
5. Incluir um item na NOPREP/ADM/14/2019 que indisponibilize o membro CIPA para outras comissões, enquanto esse fizer parte da comissão CIPA. A referida indisponibilidade visa garantir a intensificação da supervisão das atividades da CIPA e de forma comprometida, permanente e atuante, calcada no espírito preventivo e na promoção de uma relação de constante diálogo e conscientização do efetivo da Guarnição. Além disso, considera-se também, a necessidade de especialização e disponibilidade dos membros CIPA, para estarem preparados e disponíveis a concorrerem as Escalas Internas à CIPA (elaboração de Relatórios de Eventos Adversos, Análise de Relatórios de Riscos e instruções – aulas, assim como, no acompanhamento da implementação das recomendações correlatas) em paralelo com as atribuições de rotina dos respectivos setores de trabalho. (conforme redação do item 3.2 da NPA/CIPA\_Ala 10/701/2019)
7. Articular junto aos órgãos públicos e privados convênios ou intercâmbios que promovam a realização de capacitações aos membros CIPA inerentes as atividades de prevenção de acidentes de trabalho, tais como: NR 5, NR 6, NR 10, NR 20, NR 23, NR 33, NR 35, assim como, incentivar as capacitações pelos membros CIPA que possuam habilitações para essa finalidade.
9. Criar a menção destaque “Segurança do Trabalho”, a ser concedida anualmente aos membros da comissão que apresentarem relevantes serviços prestados na prevenção de acidentes de trabalho, através da Comissão, no âmbito da Força Aérea.
11. Criar para os membros SPAT/CIPA um diferencial no uniforme, com o intuito de motivar e incentivar, para que os façam ser reconhecidos como membro de uma importante comissão, perante o efetivo e que poderá ser um gorro ou cordel na cor verde segurança (bandeira) – para uso no 8º ou 10º RUMAER.
13. Solicitar vagas para o Quadro de Convocados (temporários) de Oficiais (QOCON) e Sargentos (QSCON) no que tange profissionais com a Especialização em Segurança do Trabalho e Curso Técnico de Segurança do Trabalho, respectivamente, para atuarem junto à SPAT/CIPA.
15. Incentivar aos integrantes da SPAT/CIPA possuidores de conhecimentos na área de Segurança do Trabalho (Engenheiros/Técnicos) o compartilhamento de saberes através da realização de treinamentos aos demais integrantes.

Por conseguinte, acidentes de trabalho são noticiados todos os dias em todos os ramos da sociedade causando dor, sofrimento, danos ao patrimônio, afastamentos temporários ou permanentes e matando!

Tendo isso em vista, o conhecimento popular nos ensina que: “Seguro morreu de velho e desconfiado ainda vive!” Com esse propósito, a promoção e reflexão sobre a prevenção de acidentes através de uma prática sistemática de segurança do trabalho na caserna, onde militares (ambos os sexos) expõem-se aos riscos intrínsecos de cada atividade militar, que se almeja essa contemplação, promovendo ao efetivo da Guarnição de Aeronáutica de Natal (GUARNAE-NT), no que se alude a prevenção de acidentes de trabalho.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). Disponível em: <[http://cesv.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/57-artigos/81-historico-do\\_sipaer/publicado:segunda, 17 de julho de 2017, 16h50 | acessos: 9880](http://cesv.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/57-artigos/81-historico-do_sipaer/publicado:segunda,17%20de%20julho%20de%202017,16h50%20|%20acessos:9880)>. Acesso em: 29/09/2020.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Comando Geral de Apoio. Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 37-644, de 2015. Currículo Mínimo do Curso de Segurança do Trabalho. Boletim do Comando da Aeronáutica nº 049, de 16 de março de 2015.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Comando Geral de Apoio. Tabela do Comando da Aeronáutica (TCA) 37-11, de 2020. Cursos da Área do COMGAP. Boletim do Comando da Aeronáutica nº 002, de 06 de janeiro de 2020.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Comando de Preparo. Norma de Preparo (NOPREP) ADM/14, de 16 de outubro de 2019. Prevenção de Acidentes de Trabalho.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Guarnição de Aeronáutica de Natal. Norma Padrão de Ação (NPA) CIPA\_Ala 10/701, de 1º de abril de 2019. Funcionamento da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho (CIPA) da Ala 10.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Guarnição de Aeronáutica de Natal. Relatório Anual de Segurança do Trabalho 2019 da Ala 10, de 28 de novembro de 2019.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 205-42, de 2011. Procedimentos Gerais de Segurança Aplicáveis aos Treinamentos, Cursos e Estágio.

Boletim do Comando da Aeronáutica nº 247, de 29 de dezembro de 2011.

\_\_\_\_\_. Diário Oficial da União – DOU. Página 13 da Seção 1, de 9 de fevereiro de 2018. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/177346553/dou-secao-1-09-02-2018-pg-13>>. Acesso em: 04/06/2020.

\_\_\_\_\_. Lei nº 6.880 de 09 de dezembro 1980. Estatuto dos Militares. Diário Oficial da União, D.O.U. de 11 de dezembro de 1980.

\_\_\_\_\_. Ministério da Aeronáutica. Base Aérea de Natal. Instrução de Comando (IC) 49/A1, de 1º de abril de 1998.

\_\_\_\_\_. Ministério do Trabalho e Emprego. NR 05 – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes – CIPA. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 1999a. Disponível em: <[https://enit.trabalho.gov.br/portal/images/Arquivos\\_SST/SST\\_NR/NR-05.pdf](https://enit.trabalho.gov.br/portal/images/Arquivos_SST/SST_NR/NR-05.pdf)>. Acesso em: 09/09/2020.

\_\_\_\_\_. Ministério do Trabalho e Emprego. NR 09 – Riscos Ambientais. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 1999b. Disponível em: <[https://enit.trabalho.gov.br/portal/images/Arquivos\\_SST/SST\\_NR/NR-09-atualizada-2019.pdf](https://enit.trabalho.gov.br/portal/images/Arquivos_SST/SST_NR/NR-09-atualizada-2019.pdf)>. Acesso em: 21/09/2020.

\_\_\_\_\_. Ministério Público do Trabalho. Observatório Digital de Saúde e Segurança no Trabalho. Disponível em: <<https://www.gov.br/mdh/pt-br/assuntos/noticias/2018/marco/mpt-lanca-nova-versao-do-observatorio-digital-de-saude-e-seguranca-no-trabalho>>. Acesso em: 09/09/2020.

BISSO, Ely Moraes. O que é segurança do trabalho. São Paulo: Editora Brasiliense, 1990.

FORÇA AÉREA BLOG. Segurança e prevenção de acidentes do trabalho: como a FAB trabalha. Disponível em: <[http://www.forcaareablog.aer.mil.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=139:seguranca-e-prevencao-de-acidentes-do-trabalho-como-a-fab-trabalha&catid=2&Itemid=104](http://www.forcaareablog.aer.mil.br/index.php?option=com_content&view=article&id=139:seguranca-e-prevencao-de-acidentes-do-trabalho-como-a-fab-trabalha&catid=2&Itemid=104)>. Acesso em: 31/08/2020.

FILHO, Hermelindo Lopes. Nas Asas da História da Força Aérea Brasileira. 2012. Disponível em :

<<http://www.faap.br/hotsites/asas-da-historia/livreto%20Nas%20Asas%20da%20Hist%C3%B3ria%20Da%20For%C3%A7a%20A%C3%A9rea%20Brasileira.pdf>>. Acesso em 27/08/2020.

IBC. Instituto Brasileiro de Coaching. Quais são os recursos de uma empresa? Disponível em: <<https://www.ibccoaching.com.br/portal/quais-sao-os-recursos-de-uma-empresa/>>. Acesso em: 09/09/2020.

NOVA ESCOLA. Voar: o sonho, o projeto e a realização de Santos Dumont. Disponível em: <<https://novaescola.org.br/conteudo/1149/voar-o-sonho-o-projeto-e-a-realizacao-de-santos-dumont>>. Acesso em: 31/08/2020.

PIZA, Fábio de Toledo. Informações básicas sobre saúde e segurança no trabalho. São Paulo: CIPA, 1997, p.24.

REVISTA CIPA: Caderno Informativo de Prevenção de Acidentes. Contra quedas. São Paulo: Editora Casa Nova, 2019, ano 41, n. 478, p. 55-58.

\_\_\_\_\_. Linha de frente. São Paulo: Editora Casa Nova, 2020, ano 42, n. 488, p. 60-61.

\_\_\_\_\_. Solidariedade na crise. São Paulo: Editora Casa Nova, 2020, ano 42, n. 489, p. 82-83.

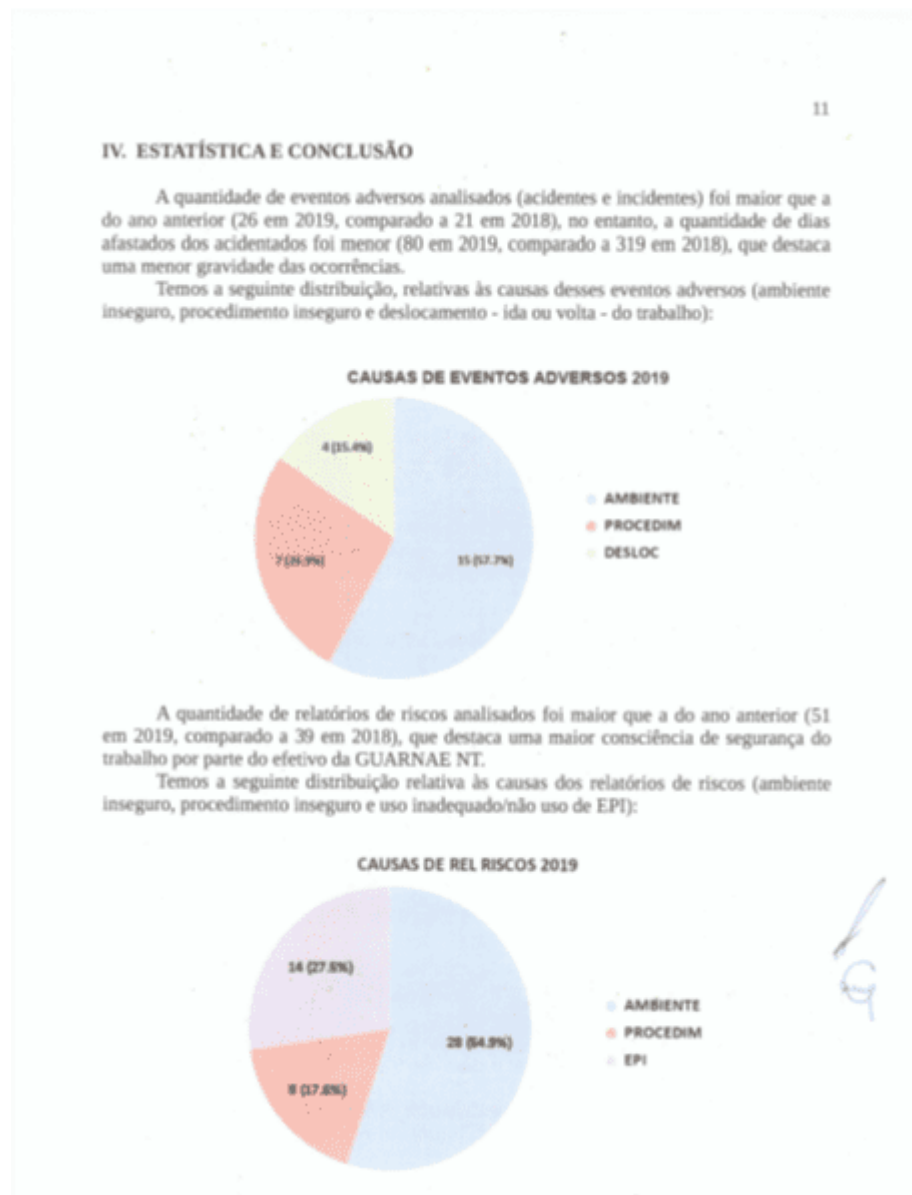
RIPLEY, Amanda. O impensável – quem sobrevive quando ocorre um desastre e por quê? Disponível em: <<https://prolifeengenharia.com.br/percepcao-de-riscos-no-ambiente/>>. Acesso em: 05/10/2020.

#### AGRADECIMENTOS

Ao comandante da Guarnição de Aeronáutica de Natal, o Senhor Brigadeiro do Ar Marcelo Fornasiari Rivero pela confiança no trato acadêmico das informações e ao Senhor Coronel Engenheiro Enio Macêdo do Nascimento – Presidente da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes da Ala 10 pela generosidade, força e parceria de um professor que através de suas orientações permitiram concluir este trabalho.

## ANEXOS

### 2. Extrato das páginas 11 e 12 do Relatório Anual de Segurança do Trabalho 2019.



Tendo em vista a causa "ambiente inseguro" ter elevada incidência nos eventos adversos (57,7%) e nos relatórios de riscos (54,9%), os Membros da CIPA responsáveis pelas respectivas análise têm orientado às respectivas OM/Grupos/Esquadrões a solicitarem, por meio dos processos existentes, os serviços de manutenção para excluir os riscos envolvidos.

Em decorrência das análises de eventos adversos e relatórios de riscos do ano anterior (8 ocorrências em 2018) e deste ano (14 ocorrências em 2019), em que se verificou que a maioria dos militares/civis que trabalham em altura não tem treinamento específico, foi viabilizado pela CIPA da Ala 10 (com supervisão de engenheiro de segurança do trabalho do CLBI) o Treinamento de Padronização de Trabalho em Altura que capacitou 30 pessoas no período.

De maneira geral, todas as ações tomadas pela CIPA priorizaram a conscientização do efetivo para a prevenção de acidentes do trabalho, como se pode ver nos relatórios de risco de acidentes elaborados, que tiveram cunho educativo, sendo usados como ferramentas para alertar sobre os riscos de acidente nos setores e para adotar as providências cabíveis.

Por fim, devido à complexidade e quantidade de demandas de assuntos técnicos de segurança do trabalho, é necessário que haja militares nas especialidades engenheiro, médico e técnico de segurança do trabalho no efetivo da CIPA, o que atualmente não acontece. Esta necessidade consta da NR 4 - Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina e Trabalho, do Ministério do Trabalho e Emprego.

Campo Parnamirim, 28 de novembro de 2019

Elaborado por:

  
Enio Macêdo do Nascimento Cel Eng  
Presidente da CIPA

Aprovado por:

  
Brig Ar Marcelo Forgasiani Rivero  
Comandante da Ala 10

## APÊNDICES

### 1. Solicitação para uso dos dados do Relatório Anual de Segurança do Trabalho 2019.



**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA  
ALA10**

Ofício s/nº  
Protocolo COMAER nº 67371.007346/2020-43

Parnamirim, 15 de setembro de 2020.

Do SO SML WILLIS CORREIA DE LIMA  
Ao Sr. Comandante da GUARNAE-NT

Assunto: Autorização.

1. Informo ao Senhor Comandante que estamos realizando uma Especialização (*stricto sensu*) em Ciências da Educação (mestrado) pela Faculdade de Sidrolândia - MS, e que ao longo do percurso acadêmico se faz necessário a produção de conhecimento(s) em forma de artigo(s) científico(s).
2. Para tanto, estamos desenvolvendo um novo artigo e o objeto de pesquisa abordará a temática "**A FORÇA AÉREA BRASILEIRA NAS ASAS DA SEGURANÇA DO TRABALHO**", onde discutiremos como se apresenta a segurança do trabalho no âmbito da GUARNAE-NT.
3. Logo, precisaremos de algumas informações que se fazem constar no **Relatório Anual de Segurança do Trabalho 2019**, confeccionado pela CIPA.

WILLIS CORREIA DE LIMA SO SML

3. Despachos para utilização dos dados do Relatório Anual de Segurança do Trabalho 2019.



DE/AO	Data	Despacho	Prazo	Recebido	Ciente	Resolvido
DE: SO WILLIS 2413191(ALA10_CIPA.ENC2) AO: ALA10_CIPA.CH - Conhecimento	15/09/20 às 11:55 AM	Encaminho ao Senhor.		SIM	SIM	
DE: CEL ENIO 2596130(ALA10_CIPA.CH) AO: ALA10_CMT - Conhecimento	05/10/20 às 12:12 PM	Encaminho ao. Senhor. Informo que o trabalho do militar está sendo acompanhado por esta chefia, e que seu resultado será útil e aplicável a esta CIPA		SIM	SIM	
DE: BRIGRIVERO 1562584(ALA10_CMT) AO: ALA10_CIPA.CH - Conhecimento	05/10/20 às 02:41 PM	Ciente. Pode dar acesso a informações não classificadas		SIM	SIM	
DE: CEL ENIO 2596130(ALA10_CIPA.CH) AO: ALA10_CIPA.ENC2 - Conhecimento	07/10/20 às 03:24 PM	Encaminho a V Sa para conhecimento do despacho de autorização do Sr CMT constante do encaminhamento a esta chefia		SIM	SIM	

#### APÊNDICE – REFERÊNCIAS DE NOTA DE RODAPÉ

2. Caderno Informativo de Prevenção de Acidentes é uma publicação específica para as áreas de Higiene, Segurança e Infelizmente Laboral, destinada à segurança total do homem, do trabalho e da empresa, pertence a Cipa Fiera Milano Publicações e Eventos Ltda.
3. Entende-se por risco – a probabilidade de ocorrência de um evento, podendo ser positivo (oportunidades) ou negativo (danos – perda/sinistro).
4. Riscos – no plural, pois estes são constituídos por cinco, a saber: Físicos, Químicos, Biológicos, Ergonômicos e de Acidente (Mecânico), conforme anexo IV – Mapa de Riscos da NR 5.
5. Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Comando Geral de Pessoal (COMGAP).
6. Curso de Segurança do Trabalho (CST) – previsto na Tabela do Comando da Aeronáutica (TCA) 37-11/2020, “Cursos da Área do Comando Geral de Apoio (COMGAP).

7. Esse número é oscilante em virtude das especificidades da carreira militar (movimentações, cursos, estágios, comissionamentos, etc) onde constantemente membros têm que ser substituídos.
8. São os comunicados de situações de riscos ou condição insegura.
9. Após revogação da Medida Provisória nº 905, de 11 de novembro de 2019 volta a vigorar para fins previdenciários o disposto na Lei nº 8.213/91 (acidente no trajeto até emprego volta a ser considerado como de trabalho).
10. O acidentado após os atendimentos devidos cumpre expediente com restrições.
11. O acidentado após os atendimentos fica dispensado do expediente.
12. Paulo Ribeiro Neres – Engenheiro de Segurança do Trabalho, perito assistente em processos de periculosidade e insalubridade, professor de curso técnico de Segurança do Trabalho, instrutor de treinamento de NR-12 (Segurança no Trabalho em Máquinas e Equipamentos).
13. Profissionais (militares) que trabalham na manutenção.
14. Inerente a FAB (fabiano/fabiana).

<sup>[1]</sup> Mestrando em Ciências da Educação pela FACSIDRO (Faculdade de Sidrolândia/MS); Especialista em Docência no Ensino Superior pela UnP (Universidade Potiguar); Tecnólogo em Gerência de Segurança de Empreendimentos pela UnP; Suboficial da Força Aérea Brasileira, Instrutor Militar, Multiplicador de Segurança do Trabalho e membro da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) da Guarnição de Aeronáutica de Natal (GUARNAE-NT) há mais de 20 (vinte) anos.

Enviado: Dezembro, 2020.

Aprovado: Dezembro, 2020.