

NORMAM-27 e sua relação com a segurança do trabalho

Paula Landim Nazaré

Advogada, formada pelo Instituto Vianna Júnior, em Juiz de Fora/MG. Pós-graduanda em Direito do Trabalho e Processo do Trabalho pela Faculdade Damásio. Atualmente atua como Consultora Júnior nas áreas de meio ambiente, saúde e segurança do trabalho, responsabilidade social, qualidade, alimento e gestão na empresa Alves Silva LTDA-EPP.

Daiane Landim Nazaré

Bacharel em Direito, formada pelo Instituto Vianna Júnior em Juiz de Fora/MG. Pós-graduanda em Direito do Trabalho e Processo do Trabalho pela Faculdade Damásio. Atualmente atua nas áreas de meio ambiente, saúde e segurança do trabalho, responsabilidade social, qualidade, alimento e gestão na empresa Alves Silva LTDA-EPP.

Resumo: A NORMAM-27 tem relação com a segurança do trabalho, inclusive, podendo ser tida como um amparo às demais Normas que tratam de segurança.

Palavras-Chave: NORMAM. Segurança. Trabalho.

Sumário: **1** Introdução – **2** Breve histórico sobre a NORMAM-27 – **3** NORMAM-27 e sua relação com a segurança do trabalho – **3.1** NORMAM-27 e o reforço à Norma Regulamentadora 30 – **4** NORMAM-27 e a segurança direta ao trabalhador no que tange a helideques – **5** Conclusão – Referencias.

1 Introdução

O tema que será abordado neste artigo, embora pareça um pouco complexo, não o é, uma vez que se demonstrará a relação que a NORMAM-27 tem com a segurança do trabalho. Geralmente, quando se fala em segurança do trabalho, as primeiras Normas que nos vêm à mente são as Normas Regulamentadoras e a CLT, mas a Norma em questão também tem relação com a segurança do trabalhador.

E, para demonstrar isso, será abordado um breve histórico sobre a referida norma e suas principais alterações. Também falaremos sobre a relação que esta tem com a segurança do trabalho, bem como com a Norma Regulamentadora 30, podendo dizer que, de certa forma, supre esta, pois, em algumas partes, trata, minuciosamente, da segurança em helideques.

O artigo abordará, ainda, a segurança que a NORMAM-27 traz ao trabalhador, diretamente no que tange a helideques, uma vez que, em alguns de seus capítulos, ela apresenta determinações referentes não só à sua proteção direta, como, por exemplo, quando exige capacitação dos envolvidos em determinadas atividades ou aborda a segurança contra incêndio; como, também, à sua proteção indireta,

que seria o caso dos parâmetros a serem observados quando da construção do helideque, a fim de que o mesmo seja aprovado.

É o que demonstraremos a seguir.

2 Breve histórico sobre a NORMAM-27

Para iniciar, vale a pena trazer um breve histórico sobre a NORMAM-27, a qual trata de registro de helideques instalados em embarcações e em plataformas marítimas:

Histórico da NORMAM-27

Documento	Assunto
Portomarinst nº 20-08, de 09 de maio de 1988.	Estabelece normas e procedimentos para construção, homologação, Modificação, registro, vistoria e certificação de helipontos em Plataformas Marítimas e Navios mercantes. Val. 5 anos. MM-DPC e MAer-DAC.
Portomartec nº 20T8502-A, de 09 de maio de 1988.	Especificam os parâmetros a serem seguidos durante a construção, homologação, instalação, Modificação de helipontos e operação de helicópteros em Plataformas Marítimas.
Capítulo-24	Portaria nº 005/97, de 15 de janeiro de 1997. Construção, instalação, homologação e Modificações de helipontos e operações de helicópteros em plataformas marítimas e em navios.
NORMAM-1	Aprovada pela Portaria nº 017/DPC, de 12 de maio de 1998. Criado o Cap. 6 – Regularização de Helipontos.
NORMAM-1 Cap. 6 Mod.1	Portaria nº 063/DPC, de setembro de 1998. Altera o tamanho da área de toque para ½ de B (p. 6-A-1). Inclui o limite da área de apro/dec (p. 6-A-2).
NORMAM-1 Cap. 6 Mod. 2	Fax nº 23149, de novembro de 1999. Altera o art. 0603, item b, dispensando o Atestado de Inscrição Temporária para embarcação estrangeira. Altera o art. 0630, item a, retirando a cor azul das luzes da AAFD.
NORMAM-1 Cap. 6 Mod. 3	Portaria nº 009/DPC, de 11 de fevereiro de 2000. Aprova a seguinte NORMAM, edição 2000: A NORMAM-01.
NORMAM-1 Cap. 6 Mod. 4	Portaria nº 039/DPC, de 19 de junho de 2000.
NORMAM-1 Cap. 6 Mod. 5	Portaria nº 099/DPC, de 16 de dezembro de 2003. Msg R-031230Z/NOV/2004 de AENAUT. Redução de um membro na EMCIA para embarcações de apoio marítimo.

Documento	Assunto
NORMAM-1 Cap. 6 Mod. 6	Portaria nº 045/DPC, de 11 de maio de 2005.
NORMAM-1 Cap. 6, 2005, Mod. 7	Portaria nº 043/DPC, de 27 de março de 2007. Altera o Cap. 6 e o Anexo 6-B.
NORMAM-1 Cap. 6, 2005, Mod. 8	Portaria nº 028/DPC, de 17 de março de 2008. Item 0613, alínea h, subalínea 2; alínea i; item 0618, alínea c, observações 1 e 2; item 0620, alínea b, observação – alterar a dada de 31.03.2008 para 30.06.2009.
NORMAM-27, 2011	Portaria nº 172/DPC, de 08 de agosto de 2011. Cancela o Cap. 6 da NORMAM-01 e cria a NORMAM-27.
NORMAM-27, 2011, Mod. 1	Portaria nº 045/DPC, de 23 de março de 2012. Altera as luzes limites da AAFD de amarelas para verdes.
NORMAM-27, 2011, Mod. 2	Portaria nº 186/DPC, de 09 de julho de 2013. Altera o item 0404 e inclui Anexo 4-F.
NORMAM-27, 2014, Rev. 1	Portaria nº 281/DPC, de 18 de novembro de 2014. Aprova a Rev. 1. Altera as páginas 1-1 a 1-8; 2-1 a 2-3; 3-1 a 3-5; 4-1 a 4-4; 5-1 a 5-5; 6-1 a 6-6; 7-1 a 7-4; 8-1 a 8-5; 9-1a 9-5 e inclui o Cap. 10.
NORMAM-27, 2014, Rev. 1 Mod. 1	Portaria nº 334/DPC, de 27 de outubro de 2015. Altera as páginas: IV; V; 1-4; 1-5 a 1-7; 2-2; 2-3; 3-3; 3-4; 4-2; 4-3; 5-2; 6-1; 6-2; 6-5; 7-1 a 7-3; 8-4; 8-5; 10-5; 1-A-1; 1-B-1; 1-C-1; 1-D-2; 1-E-1; 1-G-1; 1-H-1; 1-I-1; 1-I-2; 1-J-1; 1-K-1; 1-K-2; 5-A-1; 5-C-1.
NORMAM-27, 2014, Rev. 1 Mod. 2	Portaria nº 414/DPC, de 20 de dezembro de 2016. Altera as páginas: III; IV; V; 1-3 a 1-8; 2-1 a 2-3; 3-1 a 3-3; 4-2 a 4-4; 5-1 a 5-5; 6-1; 6-2; 6-3; 6-5; 7-2 a 7-4; 8-4; 8-5; 9-2 a 9-4; 10-1; 1-A-1; 1-B-1; 1-C-1; 1-D-2; 1-D-3; 1-E-1; 1-F-1; 1-H-1; 1-I-1; 1-J-1; 1-L-1; 4-A-1; 4-G-1; 5-G-3; 5-G-4; 5-G-5; 5-G-6; 5-G-7 e inclui 11-1 a 11-5; 11-A-1.
NORMAM-27, 2017, Rev. 2	Portaria nº 294/DPC, de 17 de outubro de 2017. Altera as páginas: I; II; III; IV; V; VI; VII; VIII; IX; X; XI; XII; 1-1; 1-2; 1-3; 1-4; 1-5; 1-6; 1-7; 1-8; 1-9; 2-1; 2-2; 2-3; 3-1; 3-2; 3-3; 3-4; 4-1; 4-2; 4-3; 5-1; 5-2; 5-3; 5-4; 5-5; 6-1; 6-2; 6-3; 6-5; 6-6; 7-1; 7-2; 7-3; 7-4; 8-5; 9-2; 9-3; 9-5; 10-1; 10-2; 10-3; 10-4; 10-5; 10-6; 10-7; 10-8; 10-9; 11-1; 11-2; 11-3; 11-5; Cap. 12; Cap. 13; 1-A-1; 1-B-1; 1-C-1; 1-E-1; 1-G-1; 1-H-1; 1-I-1; 1-I-2; 2-D-1; 2-E-1; 3-B-1; 3-C-1; 4-A-1; 4-B-1; 4-C-1; 5-A-1; 5-H-1; 5-H-2; 12-A-1; 12-B-1; 13-A-1; 13-B-1; 13-C-1 e 13-D-1.

Documento	Assunto
NORMAM-27, 2018, Rev. 2 Mod. 1	Portaria nº 394/DPC, de 10 de dezembro de 2018. Altera as páginas: IV; V; VII; IX; X; XI; XII; XIII; XIV; XV; XVIII; 1-1; 1-3; 1-4; 1-5; 1-7; 1-8; 1-9; 1-10; 2-1; 2-2; 2-3; 2-4; 3-1; 3-2; 3-3; 3-4; 4-3; 4-4; 5-1; 5-2; 5-3; 5-4; 6-2; 6-3; 6-4; 6-5; 6-6; 7-1; 7-2; 7-3; 8-3; 9-1; 9-2; 9-3; 9-5; 9-6; 10-1; 10-4; 10-7; 11-3; 11-5; 11-6; 12-2; 13-1; 13-2; 13-3; 13-4; 13-5; 1-A-1; 1-C-1; 1-D-1; 1-D-2; 1-D-3; 1-D-4; 1-F-1; 1-G-1; 1-H-1; 1-I-1; 1-J-1; 2-B-1; 4-C-2; 5-F-1; 5-G-2; 5-G-3; 5-G-4; 5-G-5; 5-G-6; 5-G-7; 5-H-2 e 6-A-1. DOU no 238, de 12 de dezembro de 2018, seção 1, p. 14.

Fonte: NORMAM-27, 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>.

Aqui encontramos um breve histórico sobre a NORMAM-27, com suas principais alterações e suas respectivas normas alteradoras.

Assim, podemos verificar que, desde sua publicação, até o ano de 2018, tal norma passou por diversas modificações. A mais recente delas, até o presente momento, ocorreu em 2019, quando a Portaria nº 422, de 02.12.2019, aprovou a segunda revisão e a segunda modificação, cancelando e substituindo a NORMAM-27, de 10.12.2018.

3 NORMAM-27 e sua relação com a segurança do trabalho

Ao todo, atualmente, temos um total de 33 Normas da Autoridade Marítima tratando dos mais variados temas, porém, todas com um único objetivo: a segurança, não só das águas jurisdicionais brasileiras, mas, sobretudo, dos tripulantes das embarcações.

Quando falamos em segurança do trabalho, a primeira coisa que nos vem à cabeça são as grandes indústrias e a construção civil. É muito difícil alguém se lembrar dos trabalhadores em alto mar, das embarcações, até mesmos por ser um trabalho pouco divulgado, e pode-se dizer que desconhecido entre a população, ou seja, quando se fala em trabalho, é comum pensarmos em trabalho na terra, mas quase nunca no mar.

No entanto, o trabalho em alto mar existe, e é mais comum do que pensamos, por isso torna-se necessário conhecermos não só as leis trabalhistas, as normas regulamentadoras, mas também as Normas da Autoridade Marítima, que trazem regras a serem seguidas no processo de construção das embarcações, após estas serem construídas e, ainda, alguns procedimentos a serem observados por seus tripulantes.

E, para isso, nada mais adequado do que fazer um liame entre tais Normas e a saúde e segurança da tripulação das embarcações. O que talvez poucos já pararam para pensar, é que tais Normas também se aplicam, direta ou indiretamente, à saúde

e segurança. Pois, quando tratam da construção de embarcações ou plataformas, por exemplo, visam a segurança destas, a fim de evitar um naufrágio ou outro acidente, bem como falam sobre equipamentos de comunicação ou segurança. Tudo isso, tendo em mente a proteção daqueles que permanecerão nesses espaços flutuantes.

E a NORMAM-27 não é diferente. Ao tratar de helideques, esta visa proteger não só aqueles que se encontram em embarcações ou plataformas, mas também os pilotos e a tripulação de helicópteros, daí possuir relação direta com a segurança do trabalho, pois quando falamos em segurança do trabalho, falamos em toda a extensão do ambiente de trabalho, tudo neste local deve ser seguro.

3.1 NORMAM-27 e o reforço à Norma Regulamentadora 30

Antes de mais nada, vale trazer a definição de trabalhadores marítimos no mar e no porto apresentada pela Convenção OIT nº 163, em seu art. 1º:

1. Para efeitos da presente Convenção:

- a) a expressão ‘trabalhadores marítimos’ ou ‘marinheiros’ designa todas as pessoas empregadas, com qualquer cargo, a bordo de um navio dedicado a navegação marítima, de propriedade pública ou privada, que não seja um navio de guerra;
- b) a expressão ‘meios e serviços de bem-estar’ designa meios e serviços de bem-estar, culturais, recreativos e informativos.¹

Bem como o que diz a Convenção OIT nº 186 (2006) sobre Trabalho Marítimo, em seu Artigo IV:

DIREITOS NO EMPREGO E DIREITOS SOCIAIS DA GENTE DO MAR

1. Toda gente do mar tem direito a um local de trabalho seguro e protegido no qual se cumpram as normas de segurança.
2. Toda gente do mar tem direito a condições justas de emprego.
3. Toda gente do mar tem direito a condições decentes de trabalho e de vida a bordo.
4. Toda gente do mar tem direito a proteção da saúde, assistência médica, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social.
5. Todo Membro assegurará, nos limites de sua jurisdição, que os direitos de emprego e direitos sociais da gente do mar, a que se referem os parágrafos precedentes deste Artigo serão plenamente implementados conforme requer esta Convenção. Salvo disposição em contrário nesta Convenção, essa implementação poderá ser assegurada por meio de leis ou regulamentos nacionais, acordos e convenções coletivas, pela prática ou outras medidas aplicáveis.²

¹ ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Convenção 163 – Convenção sobre o bem-estar dos Trabalhadores Marítimos no mar e no porto*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2669.htm. Acesso em 28 fev. 2020.

² ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Convenção 186 – Convenção sobre Trabalho Marítimo*. 2006. Disponível em: https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_242714/lang-pt/index.htm. Acesso em 03 mar. 2020.

Aqui temos a definição de ‘trabalhadores marítimos’ ou ‘marinheiros’, bem como os direitos que devem ser resguardados a estes. Note que há uma determinação de que toda gente do mar tem direito a um local de trabalho seguro e protegido no qual se cumpram as normas de segurança.

Assim, aqui podemos citar a Norma Regulamentadora 30, que trata diretamente do tema, no que se refere à proteção do trabalhador no mar, e tem como objetivo e aplicabilidade o seguinte:

30.1.1 Esta norma regulamentadora tem como objetivo a proteção e a regulamentação das condições de segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários.

30.1.1.1 Para outras categorias de trabalhadores que realizem trabalhos a bordo de embarcações a regulamentação das condições de segurança e saúde dos trabalhadores se dará na forma especificada nos Anexos a esta norma.

30.2.1 Esta norma aplica-se aos trabalhadores das embarcações comerciais, de bandeira nacional, bem como às de bandeiras estrangeiras, no limite do disposto na Convenção da OIT nº 147 – Normas Mínimas para Marinha Mercante, utilizadas no transporte de mercadorias ou de passageiros, inclusive naquelas embarcações utilizadas na prestação de serviços.

30.2.1.1 O disposto nesta NR aplica-se, no que couber, às embarcações abaixo de 500 AB, consideradas as características físicas da embarcação, sua finalidade e área de operação.

30.2.1.2 Esta norma aplica-se na forma estabelecida em seus Anexos, aos trabalhadores das embarcações artesanais, comerciais e industriais de pesca, das embarcações e plataformas destinadas à exploração e produção de petróleo, das embarcações específicas para a realização do trabalho submerso e de embarcações e plataformas destinadas a outras atividades.

30.2.2 A observância desta Norma Regulamentadora não desobriga as empresas do cumprimento de outras disposições legais com relação à matéria e ainda daquelas oriundas de convenções, acordos e contratos coletivos de trabalho.

30.2.3 Às embarcações classificadas de acordo com a Convenção Solas, cujas normas de segurança são auditadas pelas sociedades classificadoras, não se aplicarem as NR-10, 13 e 23.

30.2.3.1 Às plataformas e os navios plataforma não se aplica o disposto no subitem anterior.

30.2.3.2 Para as embarcações descritas no subitem 30.2.3, são exigidas a apresentação dos certificados de classe.³

³ MINISTÉRIO DA ECONOMIA. *NR 30 – Segurança e saúde no Trabalho Aquaviário*. 2015. Disponível em: <http://trabalho.gov.br/seguranca-e-saude-no-trabalho/normatizacao/normas-regulamentadoras/norma-regulamentadora-n-30-seguranca-e-saude-no-trabalho-aquaviario>. Acesso em 03 mar. 2020.

A Norma Regulamentadora 30, como se pode notar, traz as devidas formas de proteção a trabalhadores aquaviários, bem como a outras categorias de trabalhadores que realizam trabalhos a bordo de embarcações e/ou em seus anexos.

Seguir os dizeres de tal norma é o caminho mais preciso para proteger o trabalhador do mar, posto que é a forma determinada pela legislação brasileira e trata diretamente dos aspectos de proteção.

Existem diversas Normas Regulamentadoras que regulam atividades distintas e, assim como as demais, a NR30 tem por objetivo a saúde e a segurança do trabalhador. Contudo, ela não é capaz de tratar de todos os assuntos nos mínimos detalhes, por isso, no que tange a segurança dos trabalhadores envolvidos em trabalhos em embarcações ou plataformas que possuam helideque, pode-se dizer que a NORMAM-27 vem em seu auxílio. Isso, porque ela trata especificamente de como os helideques devem ser construídos, para serem considerados seguros e, conseqüentemente, aprovados pelos órgãos competentes, visando assim, a proteção daqueles que utilizarão este espaço.

Exemplo desse reforço à NR30, podemos citar o capítulo 1 da NORMAM-27:

0101 – PROPÓSITO

Estabelecer instruções para certificação e registro de helideques localizados em embarcações ou plataformas marítimas operando nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

0102 – ATRIBUIÇÃO DE RESPONSABILIDADE

A Portaria Normativa Interministerial nº 1.422/MD/SAC-PR/2014 atribui responsabilidades à Marinha do Brasil para elaborar normas para o registro e a certificação de helideques em operação nas AJB. [...]

0105 – AUTORIZAÇÃO PROVISÓRIA, VISTORIAS E INSPEÇÃO DE FISCALIZAÇÃO

a) Autorização Provisória – tem a finalidade de atender às necessidades imediatas de operação. A DPC poderá recomendar a emissão de uma Autorização Provisória para a realização de operações aéreas em um determinado helideque que venha a ingressar nas AJB, desde que esteja em operação no estrangeiro. [...]

A concessão de Autorização Provisória observará os seguintes aspectos:

1. Será necessário que o helideque já possua homologação com prazo de validade em vigor, emitida por órgão oficial de aviação civil estrangeiro ou por entidade que possua delegação de competência de tal órgão;
2. Caso a documentação apresentada seja avaliada como satisfatória, a DPC solicitará à ANAC a abertura do helideque ao tráfego aéreo para a realização de operações de pousos e decolagens por um período de até 30 (trinta) dias, corridos ou até o vencimento da homologação estrangeira em vigor, o que ocorrer primeiro, prorrogáveis por um único período de até 30 (trinta) dias, a critério da DPC. Somente poderá ser concedida uma Autorização Provisória, para um mesmo helideque a cada período de 3 (três) anos; e

3. Dentro do prazo de vigência da Autorização Provisória o helideque deverá ser adequado à presente norma e ser realizado o processo de vistoria, certificação e homologação aqui estabelecido.

4. Se a embarcação, mesmo com a homologação estrangeira válida, infringir alguma exigência impeditiva desta norma, não será concedida a autorização provisória.

5. As embarcações que tiverem sua portaria de homologação cancelada por descumprimento do item 0106 ou do processo da Estação Prestadora de Serviço de Telecomunicação e de Tráfego Aéreo (EPTA) não poderão solicitar nova autorização provisória.

b) Vistoria Inicial e de Renovação – para iniciar a condução de operações aéreas nas AJB os helideques deverão ser submetidos à Vistoria Inicial, para sua certificação e registro, os quais serão válidos por 3 (três) anos, podendo ser renovados antes do término do prazo de registro.

1. Os parâmetros técnicos estabelecidos para a autorização da realização de operações aéreas nos helideques serão avaliados por uma Comitativa de Vistoriadores, cuja constituição será determinada pela DPC;

2. Ao requerente cabe solicitar a Vistoria Inicial por meio do Anexo 1-C. A data do protocolo de entrada do requerimento na Secretaria da DPC deverá anteceder de, no mínimo, 45 (quarenta e cinco) dias da data desejada pelo requerente para a realização da vistoria;

3. Após o término da validade da portaria de registro inicial, os helideques deverão ser submetidos às Vistorias de Renovação;

4. As Vistorias de Renovação deverão ocorrer em até 30 (trinta) dias antes do término do prazo de vigência da Portaria de Registro, a fim de que seja verificada a manutenção das condições técnicas do helideque e renovadas a sua certificação e registro;

5. A solicitação de Vistoria de Renovação deverá ser feita por meio do Anexo 1-C. O requerente deverá apresentar sua solicitação com antecedência mínima de 50 (cinquenta) dias em relação à data de vencimento da portaria;

6. No caso de Vistoria Inicial ou de Renovação, deverão ser anexados ao requerimento os documentos previstos no Anexo 1-C. A FRH deverá ser preenchida com todos os dados atuais do helideque. A partir do início do processo de registro, quando houver qualquer alteração das informações contidas na última ficha entregue à DPC, o requerente deverá atualizá-la e encaminhá-la corretamente preenchida;

7. Com o objetivo de atender às embarcações recém-construídas no Brasil ou no exterior, poderá ser realizada uma Vistoria Inicial, fora de área de operação, caso seja considerado aceitável e exequível pela DPC. Para tanto, a embarcação deverá dispor de uma aeronave para pouso no helideque, ou ser colocado um peso equivalente à metade da tonelagem do mais pesado helicóptero que ele suportará, e deverão ser encaminhados à DPC, caso não sejam apresentados “in loco”, cópia dos certificados de habilitação do ALPH, dos Bombeiros de Aviação (BOMBAV), do Radioperador de Plataforma Marítima (RPM), da tripulação da embarcação de resgate e o comprovante de recebimento do processo de homologação da EPTA no Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo (CINDACTA)

responsável pela área de operação. Somente serão certificados os helideques aprovados nas verificações finais realizadas durante o primeiro pouso de aeronave com os peritos da DPC, em AJB; e

8. Após a Vistoria Inicial ou de Renovação será emitido o RVH (Anexo 1-D), com cópia para o requerente, no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

c) Vistoria para Retirada de Exigência – é utilizada para a verificação do cumprimento de exigência constatada durante uma vistoria Inicial, de Renovação ou de Inspeção de Fiscalização. Será agendada mediante solicitação do Armador/Operador ou seu representante legal. O requerente deverá comunicar o cumprimento da exigência à DPC por meio do documento “Informação do Cumprimento de Exigência” (Anexo 1-E). A comunicação deverá ser feita com, no mínimo, 10 (dez) dias de antecedência em relação ao vencimento do prazo estipulado para a retirada da exigência. O não cumprimento deste prazo resultará no cancelamento da Portaria de Registro. Será considerada como data da comunicação do cumprimento da exigência a do protocolo de recebimento do documento “Informação do Cumprimento de Exigência” pela Secretaria da DPC.

Estas Normas estabelecem uma lista de exigências impeditivas e as definem, genericamente, como aquelas cuja gravidade comprometa, de imediato, as condições mínimas para a realização de operações aéreas com segurança. A relação de Exigências Impeditivas, Anexo 1-F, não é taxativa e será dinâmica, sofrendo atualizações constantemente, em função do acúmulo de experiência dos vistoriadores, bem como da evolução dos recursos tecnológicos e dos procedimentos operacionais.

Após a Vistoria para a Retirada de Exigência será emitido o RVH (Anexo 1- D), com cópia para o requerente, no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

d) Inspeção de Fiscalização – a DPC poderá realizar perícias, sem aviso prévio, em qualquer época, denominadas Inspeções de Fiscalização, para verificar a manutenção das condições técnicas do helideque.

1. Após a Inspeção de Fiscalização será emitido o RVH (Anexo 1-D), com cópia para o requerente;

2. Para a retirada de exigências deverão ser adotados os procedimentos previstos na alínea c anterior;

3. Caso seja identificada exigência relativa ao projeto da plataforma ou do navio que não tenha sido observada por ocasião da Vistoria Inicial ou da Vistoria de Renovação anterior, será feita observação no RVH determinando o cumprimento da exigência até a próxima vistoria programada para o helideque; e

4). As Vistorias de Inspeções de Fiscalização não serão consideradas para extensão do prazo de validade da Portaria de Registro do helideque.

e) Vistoria de Alteração de Parâmetro – no caso de necessidade de alteração de parâmetros, o requerente deverá solicitá-la à DPC, mediante o preenchimento do Requerimento para Alteração de Parâmetro do Helideque (Anexo 1-G), ao qual deverão ser anexados os documentos nele citados, a solicitação deve anteceder de, no mínimo, 20 (vinte) dias da data desejada pelo requerente para a alteração.

1. Caso a DPC considere que as alterações não implicam em mudanças substanciais nas características do helideque, solicitará à ANAC a emissão da Portaria de Registro contendo as alterações solicitadas, cujo prazo de validade deverá ser o mesmo da Portaria de Registro anterior;
- 2). Caso a DPC identifique que as alterações solicitadas implicam na necessidade de realizar uma vistoria *in loco*, deverá notificar o requerente;
3. A realização da Vistoria para Verificação de Alteração de Parâmetro não implicará alteração no prazo de validade da Portaria de Homologação anterior; e
4. Após a Vistoria de Alteração de Parâmetro será enviado o RVH ao requerente.

Observação: Deverá ser cumprida a Lei nº 13.726, de 08 de outubro de 2018.

[...]

0109 – PROCESSO DE REGISTRO

a) *Certificação* – a Certificação de Helideque (Anexo 1-J) será emitida pela DPC, com a validade contando a partir da data de realização da Vistoria Inicial ou de Renovação.

Havendo Exigência Não Impeditiva por ocasião das Vistorias, a DPC solicitará à ANAC a abertura do helideque para a realização de operações aéreas. Após a verificação do cumprimento das exigências, a DPC emitirá o RVH final do Helideque, contando o prazo de certificação a partir da data da vistoria. O helideque poderá operar pelo prazo de até 60 (sessenta) dias, prorrogáveis por um único período de até 30 (trinta) dias, a critério da DPC. Terminado este prazo sem que a exigência tenha sido cumprida pelo armador e verificada pela DPC, será solicitado à ANAC o cancelamento da Portaria de Registro. Após o cancelamento da Portaria de Registro, deverá ser realizada uma nova Vistoria Inicial para que a embarcação/plataforma seja novamente autorizada a operar o helideque.

Havendo Exigência Impeditiva, a DPC solicitará à ANAC a interdição do helideque, em conformidade com o procedimento previsto na alínea c abaixo.

A Certificação de Helideque terá validade de 3 (três) anos, podendo ser renovada indefinidamente por iguais períodos mediante realização de Vistorias de Renovação com resultado satisfatório.

A DPC encaminhará a Certificação de Helideque para a ANAC juntamente com a FRH, a fim de subsidiar a emissão da Portaria de Registro. Será encaminhada cópia do RVH para o requerente.

A DPC poderá cancelar a Certificação, a qualquer momento, caso tome conhecimento de que os parâmetros técnicos ou que as condições da plataforma ou da embarcação comprometam a realização de operações aéreas de pouso e decolagem com segurança.

b) *Homologação Registro* – ocorrerá mediante o encaminhamento, pela DPC, da Certificação de Helideque juntamente com a respectiva FRH para ANAC.

A ANAC é responsável pela expedição da Portaria de Registro e a sua publicação no Diário Oficial da União (DOU).

A Portaria de Registro terá validade de 3 (três) anos, devendo seu término coincidir com a data de validade da Certificação de Helideque expedida pela DPC.

Observação: A ANAC sempre emitirá a Portaria de Registro com o seu prazo máximo. Se o helideque da embarcação/plataforma contiver exigências não impeditivas, estas serão listadas no RVH com os seus prazos de execução. Caso as mesmas não sejam cumpridas no respectivo prazo, a DPC solicitará à ANAC o cancelamento da Portaria (Anexo 1-J).

c) Notificação de Interdição e Desinterdição de Helideque – Caso seja verificado a existência de Exigência Impeditiva, será emitida a Notificação de Interdição de Helideque para pouso de helicópteros, sendo assinada pelos Vistoriadores e pelo responsável pela embarcação/helideque, conforme previsto no Anexo 1-K. Após a Vistoria para Retirada de Exigência, constatada a correção da(s) Exigência(s) Impeditiva(s), o representante da Autoridade Marítima emitirá a Notificação de Desinterdição do Helideque, Anexo 1-K, e solicitará à ANAC a abertura/reabertura do helideque para o tráfego aéreo. As notificações serão emitidas em 3 (três) vias, ficando a original com o responsável da Embarcação/Plataforma, uma cópia com a equipe de vistoria e uma cópia será entregue na Sala de Tráfego (AIS) do aeródromo correspondente.

0110 – CERTIFICADO DE MANUTENÇÃO DAS CONDIÇÕES TÉCNICAS
Anualmente, a contar da data da vistoria do helideque, deverá ser encaminhado à DPC o Certificado de Manutenção das Condições Técnicas de Helideque (CMCTH), conforme o Anexo 1-H, assinado pelo responsável pelo helideque, até 20 (vinte) dias antes da data de vencimento. Deverá ser encaminhado, juntamente com o CMCTH, o Certificado de Resistência da Tela de Proteção e o Certificado do Coeficiente de Atrito, quando aplicável.

A não apresentação desse documento, dentro do prazo previsto, cancelará automaticamente a validade da Certificação do Helideque, acarretando a revogação da portaria de registro.

Caberá à DPC solicitar à ANAC a interdição do helideque e o cancelamento da Portaria de Registro. Neste caso, para que o helideque possa retomar à realização das operações aéreas, deverá ser submetido a uma nova Vistoria Inicial. [...].

0114 – CUMPRIMENTO DE REQUISITOS

A DPC manterá atualizada, no seu sítio eletrônico (www.marinha.mil.br/dpc), uma tabela de prazos para o cumprimento de requisitos e de exceções; a Autoridade Marítima recomenda a consulta e o conhecimento prévio, pelos operadores de helicópteros e das embarcações, das exceções e prazos desta tabela, especialmente quando operando em áreas com difícil acesso à internet.

Caso a embarcação/plataforma, após a homologação de seu helideque, infrinja algum requisito dessa norma, receberá uma comunicação (Anexo 1-L) e informará seu cumprimento à DPC, caso contrário poderá ter as operações aéreas suspensas, definitiva ou temporariamente.

[...]

0117 – EMBARCAÇÕES COM HELIDEQUE NÃO REGISTRADO

As embarcações, que operarão em AJB, que possuem helideques, mas não desejam registrá-lo devem:

- nas perícias e inspeções, apresentar ao Inspetor Naval uma declaração que não utilizarão seu helideque, Anexo 1-M; e
- colocar a sinalização de helideque interdito, item 0504, subitem g desta norma.

0118 – DOCUMENTOS

Todos os documentos deverão ser encaminhados à DPC em meio eletrônico, utilizando o formato PDF (Adobe Reader). As plantas do helideque, na escala 1:100, além do formato eletrônico também deverão ser encaminhadas por meio impresso. Os documentos originais deverão ser mantidos arquivados pelo interessado até a finalização do processo para possível consulta.⁴

Quando a NORMAM-27 fala em autorizações, vistorias, inspeções, fiscalizações, registros, certificados, e das condições para que estes ocorram, ela reforça sua relação com a NR30 e seu cuidado para com aqueles que irão utilizar o helideque. E, mesmo que aparentemente seu objetivo pareça meramente estrutural, por trás dela está o intuito principal, que é a proteção dos trabalhadores que ali exercerão suas funções.

4 NORMAM-27 e a segurança direta ao trabalhador no que tange a helideques

No que tange a segurança daqueles que trabalham direta ou indiretamente em navios ou plataformas que possuem helideques, podemos citar alguns capítulos da NORMAM-27, nos quais se pode enxergar uma proteção que podemos definir como sendo direta não só ao trabalhador marítimo, mas também às demais pessoas que passam por estes locais.

Iniciemos citando o Capítulo 4, que trata dos setores e superfícies:

0401 – DISPOSIÇÕES GERAIS

Com o propósito de garantir que as operações com helicópteros sejam conduzidas de maneira segura, são definidos setores e superfícies, ao redor do helideque, que podem possuir obstáculos desde que com alturas limitadas.

As dimensões mínimas exigidas para essas superfícies variam de acordo com as dimensões (D) do maior helicóptero considerado no projeto.

[..]

0402 – SETOR LIVRE DE OBSTÁCULOS (SLO)

⁴ MARINHA DO BRASIL. *Normas da Autoridade Marítima para Registro de Helideques instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas – NORMAM-27/DPC. 2ª Revisão. 2ª Modificação.* 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>. Acesso em 28 fev. 2020.

É um setor de 210º, no mínimo, onde não é permitida existência de obstáculos.

[...]

0403 – GRADIENTE NEGATIVO

É necessário considerar a possibilidade da aeronave perder altura de voo durante os últimos momentos da sua aproximação ou de não conseguir manter o voo horizontal nos primeiros instantes após a decolagem. Dessa forma, deve-se fornecer proteção abaixo do nível do helideque neste setor crítico.

[...]

0404 – SETOR DE OBSTÁCULOS COM ALTURAS LIMITADAS

É um setor de 150º, adjacente ao SLO, onde são permitidos obstáculos com alturas limitadas em relação ao nível do helideque, conforme o Anexo 4-D.⁵

Neste capítulo podemos ver o cuidado que se dedica aos obstáculos existentes em setores próximos ao helideque. O que nos permite até dizer que a proteção maior é dada ao piloto e aos tripulantes da aeronave, reforçando com isso o que já foi dito antes, que a NORMAM-27 protege não só aqueles que trabalham em embarcações e plataformas, mas também que atuam em helicópteros. Reforçando isso, temos, ainda, o seguinte trecho que o Capítulo 1 da referida normam dispõe:

0112 – COMUNICAÇÃO ENTRE EMBARCAÇÃO/PLATAFORMA X AERONAVE

Se não houver uma frequência aeronáutica alocada pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), por meio do Certificado de Aprovação de Projeto (CAP), para um determinado helideque, por questões de segurança, as comunicações essenciais entre o helicóptero e a unidade marítima deverão trafegar pelo VHF marítimo, até a homologação da respectiva Estação Prestadora de Serviço de Telecomunicação e de Tráfego Aéreo (EPTA).

A utilização de frequências não homologadas na faixa aeronáutica é crime, conforme previsto no art. 183, da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997.⁶

Neste capítulo vemos, claramente, que a intenção é proteger não só o trabalhador das embarcações e plataformas, mas também os que atuam em helicópteros.

Temos, também, o que diz o Capítulo 5, que trata dos auxílios visuais:

⁵ MARINHA DO BRASIL. *Normas da Autoridade Marítima para Registro de Helideques instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas – NORMAM-27/DPC. 2ª Revisão. 2ª Modificação.* 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>. Acesso em 28 fev. 2020.

⁶ MARINHA DO BRASIL. *Normas da Autoridade Marítima para Registro de Helideques instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas – NORMAM-27/DPC. 2ª Revisão. 2ª Modificação.* 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>. Acesso em 28 fev. 2020.

0501 – PROPÓSITO

Este capítulo tem o propósito de apresentar os auxílios visuais de sinalização e de iluminação dos helideques a bordo de plataformas marítimas e de embarcações.

0502 – DISPOSIÇÕES GERAIS

Os auxílios de sinalização e iluminação foram desenvolvidos, principalmente, para auxiliar aproximações de não precisão e operações em condições meteorológicas visuais.

0504 – AUXÍLIOS DE SINALIZAÇÃO

- a) *Sinal de Identificação* [...]
- b) *Carga Máxima Admissível* [...]
- c) *Limite da Área de Aproximação Final e Decolagem* [...]
- d) *Área de Toque* [...]
- e) *Sinalização do nome e/ou indicativo visual e indicativo de localidade da plataforma/embarcação* [...]
- f) *Chevron* [...]
- g) *Sinalização de Helideque interditado* [...]
- h) *Avisos de Segurança* [...]
- i) *Marcação do valor de “D”* [...]

0505 – AUXÍLIOS DE ILUMINAÇÃO

Os auxílios de iluminação necessários para cumprir o disposto no artigo 0502 estão listados a seguir. Nenhum outro dispositivo luminoso da plataforma poderá interferir com a iluminação do helideque quando este estiver sendo utilizado para a orientação de aproximação, pouso e decolagem de aeronaves, em condições de visibilidade reduzida e principalmente no período noturno, em caráter de emergência.

- a) *Luzes de Limite da Área de Aproximação Final e Decolagem* [...]
- b) *Luzes de Obstáculos* [...]
- c) *Luzes de condição do helideque (status light)* [...]
- d) *Iluminação da Área de Toque* [...].⁷

Neste Capítulo também podemos perceber que a intenção é proteger não só o trabalhador das embarcações e plataformas, mas igualmente os que atuam em helicópteros, pois a iluminação correta dos helideques beneficia diretamente a estes, posto que passam a ter uma visualização melhor. Por consequência, essa proteção acaba se estendendo também aos trabalhadores do helideque, que ficam resguardados de eventuais acidentes aéreos.

Podemos citar, também, o Capítulo 6, que trata dos procedimentos operacionais:

0601 – PROPÓSITO

O propósito deste capítulo é descrever os procedimentos operacionais a serem adotados pelos tripulantes diretamente envolvidos com as operações aéreas.

0602 – PESSOAL HABILITADO

⁷ MARINHA DO BRASIL. *Normas da Autoridade Marítima para Registro de Helideques instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas – NORMAM-27/DPC. 2ª Revisão. 2ª Modificação.* 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>. Acesso em 28 fev. 2020.

Por ocasião das operações aéreas, os helideques das plataformas marítimas habitadas e das embarcações deverão estar guarnecidos por:

- a) *Equipe de Manobra e Combate a Incêndio de Aviação (EMCIA) [...]*.
- b) *Radioperador em Plataforma Marítima (RPM) [...]*.
- c) *Tripulação da Embarcação de Resgate e Salvamento [...]*

0603 – ATRIBUIÇÕES OPERACIONAIS E RESPONSABILIDADES

Cada tripulante engajado com as operações aéreas deverá estar devidamente habilitado e treinado para exercer as funções de suas responsabilidades.

Deverão ser apresentados, por ocasião das vistorias nos helideques, os certificados de habilitação técnica (CHT) dos cursos, do ALPH, dos BOMBAV, do RPM e da tripulação da Embarcação de Resgate, dentro da validade.⁸

E, por fim, o Capítulo 7, que trata da prevenção e combate a incêndio, bem como de salvamento:

0701 – PROPÓSITO

Descrever os requisitos básicos para a prevenção e o combate a incêndio nos helideques de plataformas e de embarcações.

[...]

703 - COMBATE A INCÊNDIO

a) *Sistema de aplicação de espuma* – todo helideque deverá possuir sistema de combate a incêndio, dotado de ramais geradores de espuma, preferencialmente equidistantes, que garanta sua aplicação em todo o helideque e atenda aos requisitos constantes da tabela da alínea c abaixo. O tempo máximo para o início do emprego da espuma deverá ser de 15 (quinze) segundos a partir do acionamento dos monitores de espuma.

[...]

b) *Extintores de Pó Químico e de Gás Carbônico* – todo helideque deverá possuir, também, extintores de pó químico e de gás carbônico, com as quantidades e a capacidade, de acordo com a sua categoria, listadas no item a seguir.

c) *Quantidade mínima dos agentes extintores [...]*

0704 – EMBARCAÇÕES DE RESGATE

As plataformas e embarcações deverão possuir uma embarcação de resgate, homologada pela DPC, para o resgate dos naufragos conforme as publicações Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*Safety of Life at Sea – SOLAS*) e Código Internacional de Dispositivos Salva-Vidas (*International Life Saving Appliance Code – LSA*).

[...]

0705 – FERRAMENTAS, MATERIAL DE APOIO E SALVAMENTO

⁸ MARINHA DO BRASIL. *Normas da Autoridade Marítima para Registro de Helideques instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas – NORMAM-27/DPC. 2ª Revisão. 2ª Modificação.* 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>. Acesso em 28 fev. 2020.

Os helideques devem estar providos de ferramentas e material de apoio e salvamento, que serão armazenados em armários pintados de vermelho, adequadamente sinalizados, próximos ao helideque e devidamente protegidos do sol e da chuva. O local escolhido deve permitir, em caso de acidente, que os materiais sejam deslocados para o helideque imediatamente.

Deverão estar disponíveis, para pronto uso, os seguintes itens:

a) Ferramentas:

- 1) 1 (um) machado de bombeiro para salvamento (superior a 3kg);
- 2) 1 (um) pé de cabra de no mínimo 1m;
- 3) 1 (um) tesourão corta-vergalhão de no mínimo 0,60m;
- 4) 1 (uma) serra manual para metais;
- 5) 1 (um) alicate universal, isolado, de 8 (oito) polegadas;
- 6) 1 (uma) chave de fenda de 10 (dez) polegadas;
- 7) 2 (dois) corta-cinto; e
- 8) 3 (três) lanternas portáteis.

b) Material de Apoio:

- 1) 1 (uma) balança com capacidade mínima para 150kg, com certificado de aferição válido, colocada nas proximidades do helideque, a fim de efetuar a pesagem de pessoal, bagagem ou material a ser embarcado na aeronave;
- 2) 3 (três) pares de calços;
- 3) no mínimo, 4 (quatro) peias metálicas, ou de *nylon*, específicas para amarração de aeronaves, cujos engates sejam compatíveis com as búricas. Caso não seja possível o encaixe entre peias e búricas, poderão ser utilizadas manilhas, ou cintas de amarração de carga, com resistência igual ou superior a das peias;
- 4) 1 (uma) escada articulada ou de apoio, com altura compatível com as dimensões do maior helicóptero a operar a bordo; e.
- 5) 1 (uma) lona de sinalização de helideque interdito, Anexo 5-H. [...].

c) Roupas de combate a incêndio:

Cada BOMBAV deverá possuir um traje de combate a incêndio composto de:

- 1) roupa de aproximação e combate a incêndio ou capa 7/8 para bombeiro de aproximação e combate a incêndio;
- 2) máscara tipo balaclava;
- 3) protetor auricular;
- 4) capacete de bombeiro;
- 5) luvas de bombeiro; e
- 6) botas de bombeiro.

d) Material de salvamento:

- 1) um kit portátil de primeiros socorros;
- 2) 3 (três) macas rígidas flutuantes com imobilizador de cabeça; e
- 3) 1 (uma) ampola portátil de oxigênio e 2 (duas) máscaras.

0706 – PLATAFORMAS DESABITADAS

O helideque situado em plataforma desabitada, onde a capacidade de salvamento é reduzida, deverá ser empregado apenas para pouso ocasional.

Quando existirem pessoas a bordo, a plataforma deverá ter pelo menos uma com o curso de ALPH, portando um rádio transceptor VHF

aeronáutico ou marítimo portátil, na frequência a ser combinada com a tripulação durante o briefing. Os demais não precisam ter o curso de BOMBAV, porém, necessitam saber utilizar os equipamentos e estar equipados com o traje de combate a incêndio.

As plataformas desabilitadas por não possuírem EPTA não necessitam de gravador de voz. Nas unidades desabilitadas a extração das imagens de vídeo poderá ser realizada remotamente.

Quando não existirem pessoas a bordo, as plataformas desabilitadas deverão receber pessoal habilitado ao guarnecimento do helideque. A EMCIA deverá ser conduzida no primeiro voo e retirada no último voo para/da plataforma desabilitada.

Deverão estar disponíveis, para pronto uso, no mínimo, os seguintes itens:

a) Ferramentas:

- 1) 1 (um) machado de bombeiro para salvamento (superior a três 3kg);
- 2) 1 (um) pé de cabra de no mínimo um metro;
- 3) 1 (um) tesourão corta-vergalhão de no mínimo 0,60m;
- 4) 1 (uma) serra manual para metais;
- 5) 1 (um) alicate universal, isolado, de 8 (oito) polegadas;
- 6) 1 (uma) chave de fenda de 10 (dez) polegadas;
- 7) 2 (dois) corta-cinto; e
- 8) 3 (três) lanternas portáteis.

b) Material de apoio:

- 1) 3 (três) pares de calços;
- 2) no mínimo 4 (quatro) peias metálicas, ou de *nylon*, específicas para amarração de aeronaves, cujos engates sejam compatíveis com as búricas;
- 3) 1 (uma) escada articulada ou de apoio, com altura compatível com as dimensões do maior helicóptero a operar a bordo; e
- 4) 1 (uma) lona de sinalização de helideque interditado, Anexo 5-H.

c) Material de salvamento:

- 1) 1 (um) kit portátil de primeiros socorros;
- 2) 1 (uma) maca rígida flutuante com imobilizador de cabeça; e
- 3) 1 (uma) ampola portátil de oxigênio e 2 (duas) máscaras.

d) Material de combate a incêndio:

- 1) 3 (três) extintores portáteis de pó químico de 6kg;
- 2) 3 (três) extintores portáteis de gás carbônico de 6kg; e
- 3) 1 (um) sistema de combate a incêndio dotado de “monitor de espuma” que garanta a aplicação em todo o helideque e atenda aos requisitos constantes da tabela da alínea c do artigo 0703.

e) Roupas de combate a incêndio:

Cada componente da EMCIA, exceto o ALPH, deverá possuir um traje de combate a incêndio composto de:

- 1) roupa de aproximação e combate a incêndio ou capa 7/8 para bombeiro de aproximação e combate a incêndio;
- 2) máscara tipo balaclava;
- 3) protetor auricular;
- 4) capacete de bombeiro;
- 5) luvas de bombeiro; e
- 6) botas de bombeiro.

f) Balsa salva-vidas:

Homologada conforme requisitos previstos na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e com capacidade compatível com as aeronaves que podem operar naquele helideque. Esta balsa deve possuir dispositivo para o seu rápido lançamento em caso de necessidade.

Observação: Os itens acima são as exceções, todos os demais itens desta norma deverão ser atendidos pelas plataformas desabilitadas.⁹

Podemos dizer que estes dois capítulos citados por último são os que mais zelam pela segurança do trabalhador de forma direta, uma vez que tratam da qualificação dos tripulantes diretamente envolvidos em operações aéreas, da qualificação necessária para que não ocorra nenhum acidente no local e, por fim, da segurança contra incêndio, respectivamente.

Além desses capítulos apontados existem outros que também tratam da segurança do trabalhador, ainda que de forma mais indireta, como é o caso do Capítulo 8, que fala dos cuidados que se deve ter no abastecimento de combustível, pois uma falha nesse processo pode causar sérios danos à tripulação.

Ainda o Capítulo 9 trata de sistemas de comunicações e de navegação. O Capítulo 10 trata do gerenciamento e da segurança operacional, do relatório de análise de risco e do plano de emergência aeronáutica. O Capítulo 11 trata de helideque sobre balsa. O Capítulo 12 trata de helideque adaptado à meia-nau e à lateral de navios. E, por fim, o Capítulo 13 trata de área de *pick-up* de helicóptero em embarcação.

Alguns desses capítulos têm uma relação maior com a segurança do trabalhador que atua em embarcações, plataformas ou em helicóptero, mais do que os outros, mas nenhum deles foge ao ímpeto original que é a proteção ao trabalhador.

E, graças a isso, podemos dizer que a NORMAM-27 garante, sim, a segurança direta ao trabalhador no que tange a helideques. Um de seus intuitos, senão o principal, é a proteção do trabalhador, englobando não só os trabalhadores que atuam em embarcações e plataformas, mas também os que atuam em helicópteros, o que demonstra sua abrangência. Ela também, como já citado em outra ocasião, se relaciona e apoia outras normas de proteção ao trabalhador, como é o caso da NR30 por exemplo.

5 Conclusão

Com tudo o que foi demonstrado neste artigo, podemos concluir que a NORMAM-27 tem como um de seus fundamentos a proteção e a segurança do trabalhador, ao passo que ajuda na garantia de segurança dos trabalhadores no

⁹ MARINHA DO BRASIL. *Normas da Autoridade Marítima para Registro de Helideques instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas – NORMAM-27/DPC. 2ª Revisão. 2ª Modificação.* 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>. Acesso em 28 fev. 2020.

mar, e não só destes, mas também daqueles que tripulam helicópteros que utilizam helideques, o que demonstra sua força e amplitude, pois de uma só vez engloba trabalhadores distintos.

Assim sendo, concluímos que não é absurda a correlação da NORMAM-27 com a garantia de segurança do trabalho.

Dizer que tal norma ajuda nesse sentido não é algo fora de cabimento, pelo contrário, é cabível necessário demonstrar, tendo em vista que as Normas da Autoridade Marítima são pouco faladas no nosso dia a dia, posto que o trabalho no mar é pouco divulgado.

E trazer a proximidade desta norma com outras mais conhecidas é a melhor forma de torná-la mais conhecida e, talvez, até mesmo incentivar a sua aplicação em defesa do trabalhador, nos casos em que ela se enquadre.

Concluindo, a NORMAM-27 não é apenas uma simples norma que trata da construção e segurança de helideques, mas sim, uma norma que, além disso, também trata da segurança de trabalhadores envolvidos em atividades com helideques, devendo por isso ser observada da forma mais criteriosa possível, além de ser lhe dado o seu devido valor.

E que seus reais benefícios possam ser utilizados da maneira como deve ser, ajudando ainda mais na proteção do trabalhador, principalmente daqueles que trabalham no mar, os quais acabam sendo esquecidos, uma vez que como já dito anteriormente, o trabalho no mar é um trabalho pouco divulgado.

NORMAM-27 and their relationship with occupational safety

Abstract: NORMAM-27 related to safety at work, and may even be considered as a support to other Standards dealing with safety.

Keywords: NORMAM. Safety. Job.

Referências

MARINHA DO BRASIL. *Normas da Autoridade Marítima para Registro de Helideques instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas – NORMAM-27/DPC. 2ª Revisão. 2ª Modificação.* 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>. Acesso em 28 fev. 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. *NR 30 – Segurança e saúde no Trabalho Aquaviário.* 2015. Disponível em: <http://trabalho.gov.br/seguranca-e-saude-no-trabalho/normatizacao/normas-regulamentadoras/norma-regulamentadora-n-30-seguranca-e-saude-no-trabalho-aquaviario>. Acesso em 03 mar. 2020.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Convenção 163 – Convenção sobre o bem-estar dos Trabalhadores Marítimos no mar e no porto.* Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2669.htm. Acesso em 28 fev. 2020.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Convenção 186 – Convenção sobre Trabalho Marítimo.* 2006. Disponível em: https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_242714/lang-pt/index.htm. Acesso em 03 mar. 2020.

Informação bibliográfica deste texto, conforme a NBR 6023:2018 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT):

NAZARÉ, Paula Landim; NAZARÉ, Daiane Landim. NORMAM-27 e sua relação com a segurança do trabalho. *Revista Fórum Trabalhista – RFT*, Belo Horizonte, ano 9, n. 37, p. 129-148, abr./jun. 2020.
