

**- NORMA REGULAMENTADORA Nº 29**  
**NORMA REGULAMENTADORA DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO**

ada	pela	Portaria	SIT	nº	158	-	DOU	17/04/
da	pela	Portaria	SIT	nº	17	-	DOU	12/07/

ada pela Portaria SSST nº 53 - DOU 29/12/1997.

## DISPOSIÇÕES INICIAIS

### 1. Objetivos

ar a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.

### 2. Aplicabilidade

posições contidas nesta NR aplicam-se aos trabalhadores portuários em operações tanto a bordo como em terra, assim como aos trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retroportuárias, situados dentro ou fora do porto organizado.

### 3. Definições

os fins desta Norma Regulamentadora, considera-se:

#### 3.1 Terminal Retroportuário

terminal situado em zona contígua à de porto organizado ou instalação portuária, compreendida no perímetro de cinco quilômetros dos limites primária, demarcada pela autoridade aduaneira local, no qual são executados os serviços de operação, sob controle aduaneiro, com carga e exportação, embarcadas em contêiner, reboque ou semi-reboque.

#### 3.2 Terminal Primária

terminal alfandegado para a movimentação ou armazenagem de cargas destinadas ou provenientes do transporte aquaviário.

#### 3.3 Tomador de Serviço

qualquer pessoa jurídica de direito público ou privado que, não sendo operador portuário ou empregador, requisite trabalhador portuário avulso.

#### 3.4 Pessoa Responsável

qualquer pessoa designada por operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço, comandantes de embarcações, Órgão Gestor de Mão de Obra, sindicatos de classe, fornecedores de equipamentos mecânicos e outros, conforme o caso, para assegurar o cumprimento de uma ou mais funções específicas e que possuam suficientes conhecimentos e experiência, com a necessária autoridade para o exercício dessas funções.

## 4. Competências

4.1 Compete aos operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço e OGMO, conforme o caso:

4.1.1 cumprir e fazer cumprir esta NR no que tange à prevenção de riscos de acidentes do trabalho e doenças profissionais nos serviços portuários;

4.1.2 manter instalações, equipamentos, maquinários e acessórios em bom estado e condições de segurança, responsabilizando-se pelo correto uso;

4.1.3 garantir pelo cumprimento da norma de segurança e saúde nos trabalhos portuários e das demais normas regulamentadoras expedidas pela Portaria nº 3.214/78 e alterações posteriores.

4.2 Compete ao OGMO ou ao empregador:

4.2.1 proporcionar a todos os trabalhadores formação sobre segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário, conforme o previsto

responsabilizar-se pela compra, manutenção, distribuição, higienização, treinamento e zelo pelo uso correto dos Equipamentos de Proteção Individual - EPI e Equipamentos de Proteção Coletiva - EPC, observado o disposto na NR-6;

elaborar e implementar o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA no ambiente de trabalho portuário, observado o disposto na NR-9;

elaborar e implementar o Programa de Controle Médico em Saúde Ocupacional - PCMSO abrangendo todos os trabalhadores portuários, observado o disposto na NR-7.

4.3 Compete aos trabalhadores:

cumprir a presente NR, bem como as demais disposições legais de segurança e saúde do trabalhador;

informar ao responsável pela operação de que esteja participando, as avarias ou deficiências observadas que possam constituir risco para o trabalhador ou para a operação;

utilizar corretamente os dispositivos de segurança - EPI e EPC, que lhes sejam fornecidos, bem como as instalações que lhes forem destinadas;

4.4 Compete às administrações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, zelar para que os serviços se realizem com produtividade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente.

5 Instruções Preventivas de Riscos nas Operações Portuárias

5.1 Para adequar os equipamentos e acessórios necessários à manipulação das cargas, os operadores portuários, empregadores ou tomadores de serviço, deverão obter com a devida antecedência o seguinte:

informação dos volumes, unidades de carga e suas dimensões;

tipo e classe do carregamento a manipular;

características específicas das cargas perigosas a serem movimentadas ou em trânsito.

6 Plano de Controle de Emergência - PCE e Plano de Ajuda Mútua - PAM

6.1 Cabe à administração do porto, ao OGMO e empregadores, a elaboração PCE, contendo ações coordenadas a serem seguidas nas situações previstas neste subitem e compor com outras organizações o PAM.

6.2 Devem ser previstos os recursos necessários, bem como linhas de atuação conjunta e organizada, sendo objeto dos planos as seguintes situações:

incêndio ou explosão;

vazamento de produtos perigosos;

queda de homem ao mar;

condições adversas de tempo que afetem a segurança das operações portuárias;

contaminação ou acidente ambiental;

atropelamento de trabalhadores.

6.3 No PCE e no PAM, deve constar o estabelecimento de uma periodicidade de treinamentos simulados, cabendo aos trabalhadores individuais a participação das equipes e efetiva participação.

ORGANIZAÇÃO DA ÁREA DE SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO

## Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário - SESSTP.

1.1 Todo porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de um SESSTP, de acordo com o dimensionamento constante do Quadro I, mantido pelo OGMO, OGMO e empregadores ou empregadores conforme o caso, atendendo todas as categorias de trabalhadores.

1.1.1 O custeio do SESSTP será dividido proporcionalmente de acordo com o número de trabalhadores utilizados pelos operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço e pela administração do porto, por ocasião da arrecadação dos valores relativos à remuneração dos trabalhadores.

1.1.2 Os profissionais integrantes do SESSTP deverão ser empregados do OGMO ou empregadores, podendo ser firmados convênios em casos de uso privativo, os operadores portuários e administrações portuárias, compondo com seus profissionais o SESSTP local, que deverá ficar sob a administração do OGMO.

1.1.3 Nas situações em que o OGMO não tenha sido constituído, cabe ao responsável pelas operações portuárias o cumprimento deste subitem de forma análoga, as mesmas atribuições e responsabilidade do OGMO.

1.2 O SESSTP deve ser dimensionado, conforme o caso, de acordo com os seguintes fatores:

1.2.1 No caso do OGMO, pelo resultado da divisão do número de trabalhadores portuários avulsos escalados no ano civil anterior, pelo número de trabalhadores efetivamente trabalhados;

1.2.2 Nos demais casos pela média mensal do número de trabalhadores portuários com vínculo empregatício no ano civil anterior.

1.2.1 Nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo em início de operação, o dimensionamento terá por base o número de trabalhadores a serem tomados no ano.

### Quadro I - Dimensionamento mínimo do SESSTP

Profissionais especializados	Números de trabalhadores			
	20 - 250	251 - 750	751 - 2000	2001 - 3500
Engenheiro de Segurança	--	01	02	03
Técnico de Segurança	01	02	04	11
Médico do Trabalho	--	01*	02	03
Enfermeiro do Trabalho	--	--	01	03
Auxiliar Enf. do Trabalho	01	01	02	04

1.2.2.1 Trabalho parcial 3 horas.

1.2.2.2 Acima de 3500 (três mil e quinhentos) trabalhadores para cada grupo de 2000 (dois mil) trabalhadores, ou fração acima de 500, haverá um acréscimo de 01 profissional especializado por função, exceto no caso do Técnico de Segurança do Trabalho, no qual haverá um acréscimo de 02 profissionais.

1.2.3 Os profissionais do SESSTP devem cumprir jornada de trabalho integral, observada a exceção prevista no Quadro I.

1.3 Compete aos profissionais integrantes do SESSTP:

1.3.1 Realizar, com acompanhamento de pessoa responsável, a identificação das condições de segurança nas operações portuárias - a bordo dos navios, nas áreas de atracação, pátios e armazéns -antes do início das mesmas ou durante sua realização conforme o caso, priorizando as operações com maior vulnerabilidade para ocorrências de acidentes, detectando os agentes de riscos existentes, demandando as medidas necessárias para sua imediata eliminação ou neutralização, para garantir a integridade do trabalhador;

1.3.2 Registrar os resultados da identificação em relatório a ser entregue a pessoa responsável;

1.3.3 Realizar análise imediata e obrigatória - em conjunto com o órgão competente do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE -dos acidentes e

morte, perda de membro, função orgânica ou prejuízo de grande monta, ocorrido nas atividades portuárias.

atribuições previstas na NR-4 (Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho - SESMT), observados os mapas constantes do anexo I.

2.4 O SESSTP disposto nesta NR deverá ser registrado no órgão regional do MTE.

2.4.1 O registro deverá ser requerido ao órgão regional do MTE, devendo conter os seguintes dados:

Nome dos profissionais integrantes do SESSTP;

Número de registro dos componentes do SESSTP nos respectivos conselhos profissionais ou órgãos competentes;

Número de trabalhadores portuários conforme as alíneas "a" ou "b" do subitem 29.2.1.2;

Especificação dos turnos de trabalho do(s) estabelecimento(s);

Horário de trabalho dos profissionais do SESSTP;

2.5 Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário - CPATP

2.1 O OGMO, os empregadores e as instalações portuárias de uso privativo, ficam obrigados a organizar e manter em funcionamento a CPATP.

2.2 A CPATP tem como objetivo observar e relatar condições de risco nos ambientes de trabalho e solicitar medidas para reduzir até eliminar os riscos existentes, bem como discutir os acidentes ocorridos, encaminhando ao SESSTP, ao OGMO ou empregadores, o resultado da análise, solicitando medidas que previnam acidentes semelhantes e ainda, orientar os demais trabalhadores quanto a prevenção de acidentes.

2.3 A CPATP será constituída de forma paritária, por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por tempo indeterminado e avulsos representantes dos operadores portuários, empregadores e/ou OGMO, dimensionado de acordo com o Quadro II.

2.4 A duração do mandato será de 2 (dois) anos, permitida uma reeleição.

2.5 Haverá na CPATP tantos suplentes quantos forem os representantes titulares, sendo a suplência específica de cada titular.

2.6 A composição da CPATP obedecerá a critérios que garantam a representação das atividades portuárias com maior potencial de ocorrência de acidentes, respeitado o dimensionamento mínimo do quadro II.

Quadro II - Dimensionamento mínimo da CPATP

Nº médio de trabalhadores	20 50	a51 a 100	101 a 500	501 1.000	a1.001 2.000	a2.001 5.000	a5.001 10.000	aAcima de 10.000 a cada grupo de 2.500 acrescentar 02
Nº de Representantes Titulares do empregador	01	02	04	06	09	12	15	02
Nº de Representantes Titulares dos trabalhadores	01	02	04	06	09	12	15	02

2.7 A composição da CPATP será proporcional ao número médio do conjunto de trabalhadores portuários utilizados no ano anterior.

2.8 Os representantes dos trabalhadores na CPATP, titulares e suplentes, serão eleitos em escrutínio secreto.

2.9 Assumirão a condição de membros titulares os candidatos mais votados, observando-se os critérios dos subitens 29.2.2.6 e 29.2.2.7.

2.10 Em caso de empate, assumirá o candidato que tiver maior tempo de serviço no trabalho portuário.

2.11 Os demais candidatos votados assumirão a condição de suplentes, obedecendo a ordem decrescente de votos recebidos, observado o disposto no item 29.2.2 e subitens.

2.12 A eleição deve ser realizada durante o expediente, respeitados os turnos, devendo ter a participação de, no mínimo, metade mais um do médio do conjunto dos trabalhadores portuários utilizados no ano anterior, obtido conforme subitem 29.2.1.4 desta NR.

2.13 Organizada a CPATP, a mesma deve ser registrada no órgão regional do MTE, até 10 (vinte) dias após a eleição, instalação e posse.

2.14 O registro da CPATP deve ser feito mediante requerimento ao Delegado Regional do Trabalho, acompanhado de cópia das atas de eleição e posse, contendo o calendário anual das reuniões ordinárias da CPATP, constando dia, mês, hora e local de realização das mesmas.

2.15 O OGMO, os empregadores e/ou as instalações portuárias de uso privativo designarão dentre os seus representantes titulares o presidente da CPATP que assumirá o primeiro ano do mandato.

2.15.1 Os trabalhadores titulares da CPATP elegerão, dentre os seus pares o vice-presidente, que assumirá a presidência no segundo ano do mandato.

2.15.2 O representante dos empregadores ou dos trabalhadores, quando não estiver na presidência, assumirá as funções do vice-presidente.

2.16 No impedimento eventual ou no afastamento temporário do presidente, assumirá as suas funções o vice-presidente. No caso de afastamento definitivo, os empregadores ou trabalhadores, conforme o caso, indicarão o substituto em até 2 (dois) dias úteis, obrigatoriamente em conjunto com os membros da CPATP.

2.17 A CPATP terá um secretário e seu respectivo substituto que serão escolhidos, de comum acordo, pelos membros titulares da comissão.

2.18 A CPATP terá as seguintes atribuições:

1. Investigar os acidentes ocorridos na área portuária, inclusive a bordo;

2. Propor medidas de prevenção de acidentes julgadas necessárias, por iniciativa própria ou indicadas por outros trabalhadores, encaminhando o requerimento ao OGMO, empregadores e/ou as administrações dos terminais de uso privativo;

3. Promover a divulgação e zelar pela observância das Normas Reguladoras de Segurança e Saúde no Trabalho;

4. Respeitar o interesse dos trabalhadores portuários pela prevenção de acidentes e de doenças ocupacionais e estimulá-los, permanentemente, a adotar comportamento preventivo durante o trabalho;

5. Promover, anualmente, em conjunto com o SESSTP, a Semana Interna de Prevenção de Acidente no Trabalho Portuário -SIPATP;

6. Registrar as atas das reuniões ordinárias e extraordinárias em livro próprio que deve ser registrado no órgão regional do MTE, enviando cópia, anualmente ao SESSTP, ao OGMO, aos empregadores e a administração dos terminais portuários de uso privativo;

7. Realizar em conjunto com o SESSTP, quando houver, a investigação de causas e conseqüências dos acidentes e das doenças ocupacionais, acompanhando a execução das medidas corretivas;

8. Realizar mensalmente e sempre que houver denúncia de risco, mediante prévio aviso ao OGMO, empregadores, administrações de instalações portuárias de uso privativo e ao SESSTP, inspeção nas dependências do porto ou instalação portuária de uso privativo, dando-lhes conhecimento dos resultados encontrados.

9. Promover a realização de cursos, treinamentos e campanhas que julgar necessárias para melhorar o desempenho dos trabalhadores portuários com relação à segurança e saúde no trabalho;

10. Manter o Anexo II desta NR, mantendo-o arquivado, de maneira a permitir acesso a qualquer momento, aos interessados, sendo de livre escolha o modo de arquivamento;

11. Elaborar o Mapa de Risco;

convocar pessoas, quando necessário, para tomada de informações, depoimentos e dados ilustrativos e/ou esclarecedores, por ocasião da investigação dos acidentes do trabalho;

2.19 As decisões da CPATP deverão ocorrer, sempre que possível, por consenso entre os participantes.

2.20 Não havendo consenso para as decisões da CPATP, deverá ser tomada pelo menos uma das seguintes providências, visando à solução dos casos:

constituir um mediador em comum acordo com os participantes;

solicitar no prazo de 8 (oito) dias, através do presidente da CPATP, a mediação do órgão regional do MTE.

2.21 Compete ao presidente da CPATP:

convocar os membros para as reuniões da CPATP;

presidir as reuniões, encaminhando ao OGMO, empregadores, administrações dos terminais portuários de uso privativo e ao SESSTP as recomendações aprovadas, bem como, acompanhar-lhes a execução;

designar membros da CPATP para investigar o acidente do trabalho ou acompanhar investigação feita pelo SESSTP, imediatamente após reconhecida a ocorrência do acidente;

determinar tarefas aos membros da CPATP;

ordenar todas as atribuições da CPATP;

manter e promover o relacionamento da CPATP com o SESSTP e demais órgãos dos portos organizados ou instalações portuárias de uso privativo;

delegar atribuições ao vice-presidente;

2.22 Compete ao vice-presidente da CPATP:

executar atribuições que lhe forem delegadas;

substituir o presidente nos impedimentos eventual ou temporário.

2.23 Compete ao Secretário da CPATP:

elaborar as atas da eleição, da posse e das reuniões, registrando-as em livro próprio;

preparar a correspondência;

manter o arquivo atualizado;

providenciar para que as atas sejam assinadas por todos os membros do CPATP;

realizar as demais tarefas que lhe forem atribuídas pelo presidente da CPATP.

2.24 Compete aos Membros da CPATP:

preparar o calendário anual de reuniões da CPATP;

participar das reuniões da CPATP, discutindo os assuntos em pauta e aprovando ou não as recomendações;

investigar o acidente do trabalho, quando designado pelo presidente da CPATP, e discutir os acidentes ocorridos;

participar do curso sobre prevenção de acidentes do trabalho, promovido pelo OGMO, empregadores e administrações dos terminais portuários de uso privativo;

dar para que todas as atribuições da CPATP previstas no subitem 29.2.2.18 sejam cumpridas durante a respectiva gestão.

diante denúncia de risco, realizar em conjunto com o responsável pela operação portuária, a verificação das condições de trabalho, encaminhamento a CPATP e ao SESSTP.

2.25 Compete ao OGMO ou empregadores:

remover para todos os membros da CPATP, titulares e suplentes, curso sobre prevenção de acidentes do trabalho, higiene e saúde ocupacional com carga horária mínima de 24 (vinte e quatro)

obedecendo ao currículo básico do Anexo III desta NR, sendo este de frequência obrigatória e realizada antes da posse dos membros do mandato, exceção feita ao mandato inicial;

fornecer e custodiar integralmente a CPATP, proporcionando aos seus componentes os meios necessários ao desempenho de suas atribuições;

convocar eleições para escolha dos membros da nova CPATP, com antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, realizando-as, no máximo, (trinta) dias antes do término do mandato da CPATP em exercício;

remover cursos de atualização para os membros da CPATP;

criar condições necessárias para que todos os titulares de representações na CPATP compareçam às reuniões ordinárias e/ou extraordinárias;

2.26 Compete aos trabalhadores:

eleger seus representantes na CPATP;

notificar a CPATP e ao SESSTP situações de risco e apresentar sugestões para melhoria das condições de trabalho;

atender às recomendações quanto à prevenção de acidentes, transmitidas pelos membros da CPATP e do SESSTP;

comparecer às reuniões da CPATP sempre que convocado.

2.27 A CPATP se reunirá pelo menos uma vez por mês, em local apropriado e durante o expediente, obedecendo ao calendário anual.

2.28 Sempre que ocorrer acidente que resulte em morte, perda de membro ou de função orgânica, ou que cause prejuízo de grande monta, a CPATP se reunirá em caráter extraordinário no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência, podendo ser exigida a presença do responsável pela operação portuária conforme definido no subitem 29.1.3 alínea "d" desta NR.

2.29 Registrada a CPATP no órgão regional do MTE, a mesma não poderá ter o número de representantes reduzido, bem como não poderá ser convocada pelo OGMO ou empregadores antes do término do mandato de seus membros, ainda que haja redução do número de trabalhadores portuários, exceto nos casos em que houver encerramento da atividade portuária.

2.30 No caso de instalações portuárias de uso privativo e os terminais retroportuários que possuam SESMT e CIPA nos termos dos itens 2.1 e 2.2, devem obedecer, respectivamente as NR-4 e NR-5, aprovadas pela Portaria nº 3.214/78 do MTE e alterações posteriores, e não utilizem mão-de-obra temporária. Os trabalhadores portuários avulsos, poderão mantê-los, com as atribuições especificadas nesta NR.

**SEGURANÇA, HIGIENE E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO.**

2.1 Nas operações de atracação, desatracação e manobras de embarcações.

2.1.1 Na atracação, desatracação e manobras de embarcações devem ser adotadas medidas de prevenção de acidentes, com cuidados especiais quanto aos riscos de prensagem, batidas contra e esforços excessivos dos trabalhadores.

2.1.2 É obrigatório o uso de um sistema de comunicação entre o prático, na embarcação, e o responsável em terra pela atracação, através de um receptor portátil, de modo a ser assegurada uma comunicação bilateral.

2.1.3 Todos os trabalhadores envolvidos nessas operações devem fazer uso de coletes salva-vidas, Classe IV, aprovados pela Diretoria de Portos e Hidroviação - DPC, 29.3.1.4 Durante as manobras de atracação e desatracação, os guindastes de terra e os de pórtico devem estar o mais afastados possível das extremidades dos navios.

## 2.2 Acessos às embarcações.

2.2.1 As escadas, rampas e demais acessos às embarcações devem ser mantidas em bom estado de conservação e limpeza, sendo preservadas as características das superfícies antiderrapantes.

2.2.2 As escadas e rampas de acesso às embarcações devem dispor de balaustrada - guarda-corpos de proteção contra quedas.

2.2.1 O corrimão deve oferecer apoio adequado, possuindo boa resistência em toda a sua extensão, não permitindo flexões que tirem o equilíbrio do usuário.

2.3 As escadas de acesso às embarcações ou as estruturas complementares a estas conforme o previsto no subitem 29.3.2.10, devem ser instaladas em terra, tendo em sua base um dispositivo rotativo, devidamente protegido que permita a compensação dos movimentos da embarcação.

2.4 As escadas de acesso às embarcações devem possuir largura adequada que permita o trânsito seguro para um único sentido de circulação e devem ser guarnecidas com uma rede protetora, em perfeito estado de conservação. Uma parte lateral da rede deve ser amarrada ao costado da embarcação, enquanto a outra, passando sob a escada, deve ser amarrada no lado superior de sua balaustrada (lado de terra), de modo que, em caso de queda, o trabalhador não venha a bater contra as estruturas vizinhas.

2.4.1 O disposto no subitem 29.3.2.4 não se aplica quando a distância do convés da embarcação ao cais não permita a instalação de rede protetora.

2.5 A escada de portaló deve ficar posicionada com a inclinação adequada em relação ao plano horizontal de modo que permita o acesso seguro à embarcação.

2.6 Os degraus das escadas, em face das variações de nível da embarcação, devem ser montados de maneira a mantê-los em posição horizontal, evitando qualquer declive que permita apoio adequado para os pés.

2.7 O acesso à embarcação deve ficar fora do alcance do raio da lança do guindaste, pau-de-carga ou assemelhado. Quando isso não for possível, o local de acesso deve ser adequadamente sinalizado.

2.8 É proibida a colocação de extensões elétricas nas estruturas e corrimões das escadas e rampas de acesso das embarcações.

2.9 Os suportes e os cabos de sustentação das escadas ligados ao guincho não podem criar obstáculos à circulação de pessoas e devem ser mantidos sempre tensionados.

2.10 Quando necessário o uso de pranchas, rampas ou passarelas de acesso, conjugadas ou não com as escadas, estas devem seguir as seguintes especificações:

2.10.1 Devem ser de concepção rígida;

2.10.2 Devem ter largura mínima de 0,80 m (oitenta centímetros);

2.10.3 Devem ser providas de tacos transversais a intervalos de 0,40 m (quarenta centímetros) em toda extensão do piso;

2.10.4 Devem possuir corrimão em ambos os lados de sua extensão dotado de guarda-corpo duplo com réguas situadas a alturas mínimas de 1,20 m (doze decímetros e vinte centímetros) e 0,70 m (setenta centímetros) medidas a partir da superfície do piso e perpendicularmente ao eixo longitudinal da embarcação;

2.10.5 Devem ser dotadas de dispositivos que permitam fixá-las firmemente à escada da embarcação ou à sua estrutura numa extremidade;

2.10.6 A extremidade, que se apóia no cais, deve ser dotada de dispositivo rotativo que permita acompanhar o movimento da embarcação;

2.10.7 Devem ser posicionadas no máximo a 30 (trinta) graus de um plano horizontal.

2.11 Não é permitido o acesso à embarcação utilizando-se escadas tipo quebra-peito, salvo em situações excepcionais, devidamente justificadas e acompanhadas pelo SESSTP e SESMT, conforme o caso.

2.12 É proibido o acesso de trabalhadores às embarcações em equipamentos de guindar, exceto em operações de resgate e salvamento, quando forem utilizados cestos especiais de transporte, desde que os equipamentos de guindar possuam condições especiais de segurança e ex



mentos específicos para tais operações.

2.13 Nos locais de trabalho próximos à água e pontos de transbordo devem existir bóias salva vidas e outros equipamentos necessários de vítimas que caiam na água, que sejam aprovados pela DPC.

2.13.1 Nos trabalhos noturnos as bóias salva-vidas deverão possuir dispositivo de iluminação automática aprovadas pela DPC.

3 Conveses.

3.1 Os conveses devem estar sempre limpos e desobstruídos, dispondo de uma área de circulação que permita o trânsito seguro dos trabalhadores.

3.2 Quaisquer aberturas devem estar protegidas de forma que impeçam a queda de pessoas ou objetos. Quando houver perigo de fechamento nas superfícies em suas imediações, devem ser empregados dispositivos ou processo que tornem o piso antiderrapante.

3.3 A circulação de pessoal no convés principal deve ser efetuada pelo lado do mar, exceto por impossibilidade técnica ou operatória aprovada.

3.4 Os conveses devem oferecer boas condições de visibilidade aos operadores dos equipamentos de içar, sinaleiros e outros, a fim de que não sejam prejudicadas as manobras de movimentação de carga.

3.5 As cargas ou objetos que necessariamente tenham que ser estivadas no convés, devem ser peadas e escoradas imediatamente após a chegada.

3.6 Olhais, escadas, tubulações, aberturas e cantos vivos devem ser mantidos sinalizados, a fim de indicar e advertir acerca dos perigos existentes.

3.7 Nas operações de abertura e fechamento de equipamentos acionados por força motrizes, os quartéis, tampas de escotilha e aberturas, devem possuir dispositivos de segurança que impeçam sua movimentação acidental. Esses equipamentos só poderão ser abertos por pessoa autorizada, após certificar-se de que não existe risco para os trabalhadores.

4. Porões.

4.1 As bocas dos agulheiros devem estar protegidas por braçolas e serem providas de tampas com travas de segurança.

4.2 As escadas de acesso ao porão devem estar em perfeito estado de conservação e limpeza.

4.3 Quando o porão possuir escada vertical até o piso, esta deve ser dotada de guarda-corpos ou ser provida de cabo de aço paralelo à escada e aplicar dispositivos do tipo trava-quadras acoplado ao cinto de segurança utilizado na operação de subida e descida da escada.

4.4 A estivagem das cargas nos porões não deve obstruir o acesso às escadas dos agulheiros.

4.4.1 Quando não houver condições de utilização dos agulheiros, o acesso ao porão do navio deverá ser efetuado por escada de mão com comprimento de no mínimo 7 m (sete metros) de comprimento, afixada junto à estrutura do navio, devendo ultrapassar a borda da estrutura de apoio em 1 m (um metro).

4.4.2 Não é permitido o uso de escada do tipo quebrapeito.

4.5 Recomenda-se a criação de passarelas para circulação de no mínimo 0,60 m (sessenta centímetros) de largura sobre as cargas estivadas para permitir o acesso seguro à praça de trabalho.

4.6 Os pisos dos porões devem estar limpos e isentos de materiais inservíveis e de substâncias que provoquem riscos de acidente.

4.7 A forração empregada deve oferecer equilíbrio à carga e criar sobre a mesma um piso de trabalho regular e seguro.

4.8 As plataformas de trabalho devem ser confeccionadas de maneira que não ofereçam riscos de desmoronamento e propiciem espaço suficiente para o trabalho.

4.9 Passarelas, plataformas, beiras de cobertas abertas, bocas de celas de contêineres e grandes vãos entre cargas, com diferença de

por a 2,00 m (dois metros), devem possuir guarda-corpos com 1,10 m (um metro e dez centímetros) de altura.

4.9.1 O trânsito de pessoas sobre os vãos entre cargas estivadas, só será permitido se cobertos com pranchas de madeira de boa qualidade sem nós ou rachaduras que comprometam a sua resistência e sem pintura, podendo ser utilizado material de maior resistência.

4.9.2 É obrigatório o uso de escadas para a transposição de obstáculos de altura superior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros).

4.10 Os quartéis devem estar sempre em perfeito estado de conservação e nivelados, a fim de não criarem irregularidades no piso.

4.10.1 Os quartéis devem permanecer fechados por ocasião de trabalho na mesma coberta.

4.11 Em locais em que não haja atividade, os vãos livres com risco de quedas, como bocas de agulheiros, cobertas e outros, devem ser fechados.

4.11.1 Quando em atividade, devem ser devidamente sinalizados, iluminados e protegidos com guarda-corpos, redes ou madeiramento resistente.

4.12 A altura entre a parte superior da carga e a coberta deve permitir ao trabalhador condições adequadas de postura para execução do trabalho.

4.13 Nas operações de carga e descarga com contêineres, ou demais cargas de altura equivalente, é obrigatório o uso de escadas. Quando portáteis devem ultrapassar 1,00 m (um metro) do topo do contêiner, ser providas de sapatas, sinalização reflexiva nos degraus e montadas com comprimento de mais de 7,00 m (sete metros) e ser construída de material comprovadamente leve e resistente.

4.14 Nas operações em embarcações do tipo transbordo horizontal (roll-on/roll-off) devem ser adotadas medidas preventivas de controle de exposição a gases tóxicos.

4.15 A carga deve ser estivada de forma que fique em posição segura, sem perigo de tombar ou desmoronar sobre os trabalhadores no porão.

4.16 O empilhamento de tubos, bobinas ou similares deve ser obrigatoriamente peado imediatamente após a estivagem e devidamente calçado. Os trabalhadores só devem se posicionar à frente desses materiais, por ocasião da movimentação, quando absolutamente necessário.

4.17 A iluminação de toda a área de operação deve ser adequada, adotando-se medidas para evitar colisões e/ou atropelamentos.

4.18 A estivagem de carga deve ser efetuada à distância de 1,00 m (um metro) da abertura do porão, quando esta tiver que ser utilizada posteriormente.

4.18.1 É proibida qualquer atividade laboral em cobertas distintas do mesmo porão e mesmo bordo simultaneamente.

5 Trabalho com máquinas, equipamentos, aparelhos de içar e acessórios de estivagem.

5.1 Os equipamentos: pás mecânicas, empilhadeiras, aparelhos de guindar e outros serão entregues para a operação em perfeitas condições.

5.2 Todo equipamento de movimentação de carga deve apresentar, de forma legível, sua capacidade máxima de carga e seu peso bruto, que deve ser colocado de ou para bordo.

5.2.1 A capacidade máxima de carga do aparelho não deve ser ultrapassada, mesmo que se utilizem dois equipamentos cuja soma das capacidades supere o peso da carga a ser transportada, devendo ser respeitados seus limites de alcance, salvo em situações excepcionais, com acompanhamento técnico que garanta a execução segura da operação, a qual será acompanhada pelo SESSTP ou SESMT conforme o caso.

5.3 Somente pode operar máquinas e equipamentos o trabalhador habilitado e devidamente identificado.

5.4 Não é permitida a operação de empilhadeiras sobre as cargas estivadas que apresentem piso irregular, ou sobre quartéis de madeira.

5.5 Todo trabalho em porões que utilize máquinas e equipamentos de combustão interna, deve contar com exaustores cujos dutos estejam em bom estado, em quantidade suficiente e instalados de forma a promoverem a retirada dos gases expelidos por essas máquinas ou equipamentos, a fim de garantir um ambiente propício à realização dos trabalhos em conformidade com a legislação vigente.

- 5.6 Os maquinários utilizados devem conter dispositivos que controlem a emissão de poluentes gasosos, fagulhas, chamas e a produção de ruído.
- 5.7 É proibido o uso de máquinas de combustão interna e elétrica em porões e armazéns com cargas inflamáveis ou explosivas, salvo se as especificações das máquinas forem compatíveis com a classificação da área envolvida.
- 5.8 É proibido o transporte de trabalhadores em empilhadeiras e similares, exceto em operações de resgate e salvamento.
- 5.9 A empresa armadora e seus representantes no país são os responsáveis pelas condições de segurança dos equipamentos de guindar e acessórios de bordo, devendo promover vistoria periódica, conforme especificações dos fabricantes, através de profissionais, empresas e centros de testes devidamente habilitados, promovendo o reparo ou troca das partes defeituosas imediatamente após a constatação.
- 5.10 Os equipamentos terrestres de guindar e os acessórios neles utilizados para içamento de cargas devem ser periodicamente vistoriados por pessoa física ou jurídica devidamente registrada no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CREA.
- 5.10.1 A vistoria deve ser efetuada pelo menos uma vez a cada doze meses.
- 5.10.2 Deve ser estabelecido cronograma para vistorias e testes dos equipamentos, os quais terão suas planilhas e laudos encaminhados aos empregadores ou arrendatários dos mesmos ao OGMO, que dará conhecimento aos trabalhadores envolvidos na operação.
- 5.11 A vistoria realizada por Sociedade Classificadora, que atestar o bom estado de conservação e funcionamento dos equipamentos de guindar e acessórios do navio, deve ser comprovada através de certificado que será exibido pelo comandante da embarcação mediante solicitação da pessoa responsável envolvida nas operações que estiverem em curso na embarcação, cabendo ao agente marítimo sua tradução, quando de outro idioma.
- 5.12 Em se tratando de instalações portuárias de uso privativo, os laudos e planilhas das vistorias e testes devem ser encaminhados aos empregadores e/ou empregadores, que darão conhecimento aos trabalhadores envolvidos na operação e ao OGMO, quando utilizados por trabalhadores avulsos.
- 5.13 Os equipamentos em operação devem estar posicionados de forma que não ultrapassem outras áreas de trabalho, não sendo permitida a permanência de pessoas no setor necessário à rotina operacional do equipamento.
- 5.14 No local onde se realizam serviços de manutenção, testes e montagens de aparelhos de içar, a área de risco deve ser isolada e devidamente sinalizada.
- 5.15 Os aparelhos de içar e os acessórios de estivagem, devem trazer, de modo preciso e de fácil visualização, a indicação de sua carga máxima admissível.
- 5.16 Todo aparelho de içar deve ter afixado no interior de sua cabine tabela de carga que possibilite ao operador o conhecimento da capacidade máxima em todas as suas condições de uso.
- 5.17 Todo equipamento de guindar deve emitir sinais sonoros e luminosos, durante seus deslocamentos.
- 5.18 Os guindastes sobre trilhos devem dispor de suportes de prevenção de tombamento.
- 5.19 Os equipamentos de guindar quando não utilizados devem ser desligados e fixados em posição que não ofereça riscos aos trabalhadores envolvidos na operação portuária.
- 5.20 Toda embarcação deve conservar a bordo os planos de enxárcia/equipamentos fixos, e todos os outros documentos necessários para auxiliar a enxárcia correta dos mastros de carga e de seus acessórios que devem ser apresentados quando solicitados pela inspeção do trabalho.
- 5.21 No caso de acidente envolvendo guindastes de bordo, paus de carga, cábreas de bordo e similares, em que ocorram danos aos equipamentos que impeçam sua operação, estes não poderão reiniciar os trabalhos até que os reparos e testes necessários sejam feitos e aprovados em conformidade com os padrões ditados pela Sociedade Classificadora do navio.
- 5.22 Os acessórios de estivagem e demais equipamentos portuários devem ser mantidos em perfeito estado de funcionamento e conservação, sendo utilizados apenas por pessoal autorizado pela pessoa responsável, antes do início dos serviços.
- 5.23 Lingas descartáveis não devem ser reutilizadas, sendo inutilizadas imediatamente após o uso.

5.24 Os ganchos de içar devem dispor de travas de segurança em perfeito estado de conservação e funcionamento.

5.25 É obrigatória a observância das condições de utilização, dimensionamento e conservação de cabos de aço, anéis de carga, manilhas para cabos de aço utilizados nos acessórios de estivagem, nas lingas e outros dispositivos de levantamento que formem parte integrante conforme o disposto nas normas técnicas NBR 6327/83 (Cabo de Aço para Usos Gerais) - Especificações, NBR 11900/91 (Extremidade de Cabo de Aço - Especificações), NBR 13541/95 (Movimentação de Carga - Laço de Cabo de Aço - Especificações), NBR 13542/95 (Movimentação - Anel de Carga), NBR 13543/95 (Movimentação de Carga - Laço de Cabo de Aço - Utilização e Inspeção), NBR 13544/95 (Movimentação - Sapatilho para Cabo de Aço) e NBR 13545/95 (Movimentação de Carga - Manilha) e alterações posteriores.

## 6 Lingamento e deslingamento de cargas

6.1 O operador de equipamento de guindar deve certificar-se, de que os freios segurarão o peso a ser transportado.

6.2 Todos os carregamentos devem lincar-se na vertical do engate do equipamento de guindar, observando-se em especial:

impedimento da queda ou deslizamento parcial ou total da carga;

que nas cargas de grande comprimento como tubos, perfis metálicos, tubulões, tábuas e outros, sejam usadas no mínimo 02 (dois) estropos ou através de uma balança com dois ramais;

que o ângulo formado pelos ramais das lingas/estropos não exceda a 120º (cento e vinte graus), salvo em casos especiais;

que as lingas/estropos, estrados, paletes, redes e outros acessórios tenham marcada sua capacidade de carga de forma bem visível.

6.3 Nos serviços de lingamento e deslingamento de cargas sobre veículos com diferença de nível, é obrigatório o uso de plataforma de trabalho do lado contrário ao fluxo de cargas.

Em locais em que não exista espaço disponível, será utilizada escada.

6.4 É proibido o transporte de materiais soltos sobre a carga lincada.

6.5 A movimentação aérea de cargas deve ser necessariamente orientada por sinaleiro devidamente habilitado.

6.5.1 O sinaleiro deve ser facilmente destacável das demais pessoas na área de operação pelo uso de coletes de cor diferenciada.

6.5.2 Nas operações noturnas o mesmo deve portar luvas de cor clara e colete, ambos com aplicações de material refletivo.

6.5.3 O sinaleiro deve localizar-se de modo que possa visualizar toda área de operação da carga e ser visto pelo operador do equipamento de guindar. Quando estas condições não puderem ser atendidas deverá ser utilizado um sistema de comunicação bilateral.

6.5.4 O sinaleiro deve receber treinamento adequado para aquisição de conhecimento do código de sinais de mão nas operações de guindar.

## 7 Operações com contêineres.

7.1 Na movimentação de carga e descarga de contêiner é obrigatório o uso de quadro posicionador dotado de travas de acoplamento acionadas eletronicamente, de maneira automática ou manual, com dispositivo visual indicador da situação de travamento e dispositivo de segurança que travam o travamento dos quatro cantos.

7.2 No caso de contêineres fora de padrão, avariados ou em condições que impeçam os procedimentos do subitem 29.3.7.1, será permitida a movimentação por outros métodos seguros, sob a supervisão direta do responsável pela operação.

7.3 Nos casos em que a altura de empilhamento dos contêineres for superior a 2 (dois) de alto, ou 5 m (cinco metros), quando necessariamente para o transporte de trabalhadores dos conveses para os contêineres e vice-versa, deve ser empregada gaiola especial projetada para esta finalidade, com capacidade máxima de dois trabalhadores, dotada de guarda-corpos e de dispositivo para acoplamento de segurança. Esta operação deve ser realizada com o uso de um sistema de rádio que propicie comunicação bilateral adequada.

7.4 O trabalhador que estiver sobre o contêiner deve estar em comunicação visual e utilizar-se de meios de rádio comunicação com sinaleiro de guindaste, os quais deverão obedecer unicamente às instruções formuladas pelo trabalhador.

7.4.1. Não é permitida a permanência de trabalhador sobre contêiner quando este estiver sendo movimentado.

7.5 A abertura de contêineres contendo cargas perigosas deve ser efetuada por trabalhador usando EPI adequado ao risco.

7.5.1 Quando houver em um mesmo contêiner cargas perigosas e produtos inócuos, prevalecem as recomendações de utilização o contêiner destinado à carga perigosa.

7.6 Todos os contêineres que cheguem a um porto organizado, instalações portuárias de uso privativo, ou retroportuários para serem movimentados, devem estar devidamente certificados, de acordo com a Convenção de Segurança para Contêineres - CSC da Organização Marítima Internacional - OMI.

7.7 Todo contêiner que requeira uma inspeção detalhada, deve ser retirado de sua pilha e conduzido a uma zona reservada especialmente para esse fim, que disponha de meios de acesso seguros, tais como plataformas ou escadas fixas.

7.8 Os trabalhadores devem utilizar-se de hastes guia ou de cabos, com a finalidade de posicionar o contêiner quando o mesmo for descarregado do veículo.

7.9 Cada porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de um regulamento próprio, estabelecendo medidas a serem adotadas na ocorrência de condições ambientais adversas.

7.10 Nas operações com contêineres devem ser adotadas as seguintes medidas de segurança:

7.10.1 Movimentá-los somente após o trabalhador haver descido do mesmo;

7.10.2 Instruir o trabalhador quanto às posturas ergonômicas e seguras nas operações de estivagem, desestivagem, fixação e movimentação de contêiner;

7.10.3 Decidir à sinalização e rotulagem dos contêineres quanto aos riscos inerentes a sua movimentação d) instruir o trabalhador sobre o significado das sinalizações e das rotulagens de risco de contêineres, bem como dos cuidados e medidas de prevenção a serem observados;

8 Operações com graneis secos.

8.1 Durante as operações devem ser adotados procedimentos que impeçam a formação de barreiras que possam por em risco a segurança dos operadores.

8.2 Quando houver risco de queda ou deslizamento volumoso durante a carga ou descarga de graneis secos, nenhum trabalhador deve entrar no interior do porão e outros recintos similares.

8.3 Nas operações com pá mecânica no interior do porão, ou armazém, na presença de aerodispersóides, o operador deve estar protegido por uma cabine resistente, fechada, dotada de ar condicionado, provido de filtro contra pó em seu sistema de captação de ar.

8.4 Nas operações com uso de caçambas, "grabs" e de pás carregadeiras, a produção de pó, derrames e outros incidentes, deve ser evitada através das seguintes medidas:

8.4.1 Identificação da carga, caso sua natureza o permita;

8.4.2 Realizar manutenção periódica das caçambas e pás carregadeiras;

8.4.3 Cuidado no carregamento adequado das pás carregadeiras, evitando a queda do material por excesso;

8.4.4 Redução da abertura das caçambas ou basculamento de pás carregadeiras, na menor altura possível, quando da descarga;

8.4.5 Estabilização de caçambas e pás carregadeiras, em sua posição de descarga, até que estejam totalmente vazias;

8.4.6 Uso de adaptadores apropriados ao veículo terrestre, com bocas de descarga e vedações em material flexível, lonas, mantas de plástico, sempre que a descarga se realize diretamente de navio para caminhão, vagão ou solo;

8.4.7 Instalação de proteção na carga e descarga de graneis, que garanta o escoamento do material que caia no percurso entre porão e costado do navio, não só local no cais.

3.5 Veículos e vagões transportando granéis sólidos devem estar cobertos, para trânsito e estacionamento em área portuária.

3.6 Transporte, movimentação, armazenagem e manuseio de materiais.

3.6.1 Cada porto organizado e instalação portuária de uso privativo, deve dispor de um regulamento próprio que discipline a rota de tráfego de veículos, equipamentos, ciclistas e pedestres, bem como a movimentação de cargas no cais, plataformas, pátios, estacionamentos, armazéns e espaços operacionais.

3.6.2 Os veículos automotores utilizados nas operações portuárias que trafeguem ou estacionem na área do porto organizado e instalações de uso privativo devem possuir sinalização sonora e luminosa adequada para as manobras de marcha-a-ré.

3.6.3 As cargas transportadas por caminhões ou carretas devem estar peadas ou fixas de modo a evitar sua queda acidental.

3.6.3.1 Nos veículos cujas carrocerias tenham assoalho, este deve estar em perfeita condição de uso e conservação.

3.6.4 As pilhas de cargas ou materiais devem distar, pelo menos, de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) das bordas do cais.

3.6.5 Embalagens com produtos perigosos não devem ser movimentadas com equipamentos inadequados que possam danificá-las.

3.7 Segurança nos trabalhos de limpeza e manutenção nos portos e embarcações.

3.7.1 Na limpeza de tanques de carga, óleo ou lastro de embarcações que contenham ou tenham contido produtos tóxicos, corrosivos ou inflamáveis, é obrigatório:

3.7.1.1 História antecipada do local por pessoa responsável, com atenção especial no monitoramento dos percentuais de oxigênio e de explosividade no ambiente;

3.7.1.2 Uso de exaustores, cujos dutos devem prolongar-se até o convés, para a eliminação de resíduos tóxicos;

3.7.1.3 Trabalho ser realizado em dupla, portando o observador um cabo de arrasto conectado ao executante;

3.7.1.4 Uso de aparelhos de iluminação e acessórios cujas especificações sejam adequadas à área classificada;

3.7.1.5 Não fumar ou portar objetos que produzam chamas, centelhas ou faíscas;

3.7.1.6 Uso de equipamentos de ar mandado ou autônomo em ambientes com ar rarefeito ou impregnados por substâncias tóxicas;

3.7.1.7 Depositar em recipientes adequados as estopas e trapos usados, com óleos, graxa, solventes ou similares para serem retirados de bordo logo ao término do trabalho;

3.7.1.1.1 As determinações do item anterior aplicam-se também, nos locais confinados ou de produtos tóxicos ou inflamáveis.

3.7.2 São vedados os trabalhos simultâneos de reparo e manutenção com os de carga e descarga, que prejudiquem a saúde e a integridade dos trabalhadores.

3.7.3 Nas pinturas, raspagens, apicoamento de ferragens e demais reparos em embarcações, é recomendada onde couber a proteção dos trabalhadores através de:

3.7.3.1 Cordões de segurança com guarda-corpos ou, preferencialmente, com cadeiras suspensas;

3.7.3.2 Uso de cinturão de segurança do tipo pára-quedista, fixado em cabo paralelo à estrutura do navio;

3.7.3.3 Uso dos demais EPI necessários;

3.7.3.4 Uso de colete salva-vidas Classe IV, aprovados pela DPC;

3.7.3.5 Realização de trabalhos de limpeza e manutenção quando necessário, da área abaixo desses serviços.

## 1 Recondicionamento de embalagens

1.1 Os trabalhos de recondicionamento de embalagens, nos quais haja risco de danos à saúde e a integridade física dos trabalhadores, devem ser realizados em local fora da área de movimentação de carga. Quando isto não for possível, a operação no local será interrompida até a conclusão dos trabalhos.

1.2 No recondicionamento de embalagens com cargas perigosas, a área deve ser vistoriada, previamente, por pessoa responsável, que deve tomar as medidas de proteção coletiva e individual necessárias.

## 2 Segurança nos serviços do vigia de portaló.

2.1 No caso do portaló não possuir proteção para o vigia se abrigar das intempéries, aplicam-se as disposições da NR-21 (Trabalho em Altura) - itens 21.1 e 21.2.

2.2 Havendo movimentação de carga sobre o portaló ou outros postos onde deva permanecer um vigia portuário, este se posicionará fora do portaló de forma segura.

2.3 Deve ser fornecido ao vigia assento com encosto, com forma levemente adaptada ao corpo para a proteção da região lombar.

## 3 Sinalização de segurança dos locais de trabalho portuários.

3.1 Os riscos nos locais de trabalho, tais como: faixa primária, embarcações, abertura de acesso aos porões, conveses, escadas, equipamentos de força e depósitos de cargas devem ser sinalizados conforme NR-26 (Sinalização de Segurança).

3.2 Quando a natureza do obstáculo exigir, a sinalização incluirá iluminação adequada.

3.3 As vias de trânsito de veículos ou pessoas nos recintos e áreas portuárias, com especial atenção na faixa primária do porto, rampas, armazéns e pátios devem ser sinalizadas, aplicando-se o Código Nacional de Trânsito do Ministério da Justiça e do Poder Judiciário (Sinalização de Segurança) no que couber.

## 4 Iluminação dos locais de trabalho.

4.1 Os porões, passagens de trabalhadores e demais locais de operação, devem ter níveis adequados de iluminação, obedecendo a NR-17 (Ergonomia). Não sendo permitido níveis inferiores a 50 lux.

4.2 Os locais iluminados artificialmente devem ser dotados de pontos de iluminação de forma que não provoquem ofuscamento, reflexos, sombras e contrastes excessivos aos trabalhadores, em qualquer atividade.

## 5 Transporte de trabalhadores por via aquática.

5.1 As embarcações que fizerem o transporte de trabalhadores, devem observar as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima.

5.2 Os locais de atracação sejam fixos ou flutuantes, para embarque e desembarque de trabalhadores, devem possuir dispositivos que garantam o transbordo seguro.

## 6 Locais frigorificados.

6.1 Nos locais frigorificados é proibido o uso de máquinas e equipamentos movidos a combustão interna.

6.2 A jornada de trabalho em locais frigorificados deve obedecer a seguinte tabela:

a 1

Faixa de temperatura de bulbo seco (°C)

Máxima exposição diária permissível para pessoas adequadamente vestidas para exposição ao frio

+15,0 a -17,9 *	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 6 horas e 40 minutos, sendo quatro períodos de 1 hora e 40 minutos alternados com 20 minutos de repouso e recuperação térmica fora do ambiente de trabalho.
+12,0 a -17,9 **	
+10,0 a -17,9 *** -18,0 a -33,9	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 4 horas alternando-se 1 hora de trabalho com 1 hora para recuperação térmica fora do ambiente frio.
-34,0 a -56,9	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 1 hora, sendo dois períodos de 30 minutos com separação mínima de 4 horas para recuperação térmica fora do ambiente frio.
-57,0 a -73,0	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 5 minutos sendo o restante da jornada cumprida obrigatoriamente fora de ambiente frio.
Abaixo de -73,0	Não é permitida a exposição ao ambiente frio, seja qual for a vestimenta utilizada.

faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática quente, de acordo com o mapa oficial do IBGE.

faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática sub-quente, de acordo com o mapa oficial do IBGE.

faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática mesotérmica, de acordo com o mapa oficial do IBGE.

#### CONDIÇÕES SANITÁRIAS E DE CONFORTO NOS LOCAIS DE TRABALHO.

1. As instalações sanitárias, vestiários, refeitórios, locais de repouso e aguardo de serviços devem ser mantidos pela administração do porto organizado, pelo titular da instalação portuária de uso privativo e retroportuária, conforme o caso, e observar o disposto na NR-24 (Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho).

2. As instalações sanitárias devem estar situadas à distância máxima de 200 m (duzentos metros) dos locais das operações portuárias.

3. As embarcações devem oferecer aos trabalhadores em operação a bordo, instalações sanitárias, com gabinete sanitário e lavatório, em conformidade com as normas de higiene e funcionamento. Quando não for possível este atendimento, o operador portuário deverá dispor, a bordo, de instalações móveis, similares às descritas (WC - Químico).

4. O transporte de trabalhadores ao longo do porto deve ser feito através de meios seguros.

#### PRIMEIROS SOCORROS E OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

1. Todo porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de serviço de atendimento de urgência próprio, mantido pelo OGMO ou empregadores, possuindo equipamentos e pessoal habilitado a prestar os primeiros socorros e prover a rápida remoção de acidentado.

2. Para o resgate de acidentado em embarcações atracadas devem ser mantidas, próximas a estes locais de trabalho, gaiolas e macas.

3. Nos trabalhos executados em embarcações ao largo deve ser garantida comunicação eficiente e meios para, em caso de acidente, providenciar a remoção do acidentado, devendo os primeiros socorros ser prestados por trabalhador treinado para este fim.

4. No caso de acidente a bordo em que haja morte, perda de membro, função orgânica ou prejuízo de grande monta, o responsável pela embarcação deve comunicar, imediatamente, à Capitania dos Portos, suas Delegacias e Agências e ao órgão regional do MTE.

4.1 O local do acidente deve ser isolado, estando a embarcação impedida de suspender (zarpar) até que seja realizada a investigação do acidente por especialistas desses órgãos e posterior liberação do despacho da embarcação pela Capitania dos Portos, suas Delegacias ou Agências.

4.2 Estando em condições de navegabilidade e não trazendo prejuízos aos trabalhos de investigação do acidente e a critério da Capitania dos Portos, suas Delegacias e Agências, o navio poderá ser autorizado a deslocar-se do berço de atracação para outro local, onde será concluída a investigação do acidente.

#### OPERAÇÕES COM CARGAS PERIGOSAS



2. Cargas perigosas são quaisquer cargas que, por serem explosivas, gases comprimidos ou liqüefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, radioativas, corrosivas ou poluentes, possam representar riscos aos trabalhadores e ao ambiente.

3.1 O termo cargas perigosas inclui quaisquer receptáculos, tais como tanques portáteis, embalagens, contentores intermediários para gases e contêineres tanques que tenham anteriormente contido cargas perigosas e estejam sem a devida limpeza e descontaminação que anulou os efeitos prejudiciais.

3.2 As cargas perigosas embaladas ou a granel, serão abrangidas conforme o caso, por uma das convenções ou códigos internacionais adotados da OMI, constantes do Anexo IV.

3.3 As cargas perigosas se classificam de acordo com tabela de classificação contida no Anexo V desta NR.

3.4 Deve ser instalado um quadro obrigatório contendo a identificação das classes e tipos de produtos perigosos, em locais estratégicos e com os símbolos padronizados pela OMI, conforme Anexo VI.

3.5 Obrigações e competências.

3.6 Do armador ou seu preposto 29.6.3.1.1 O armador ou seu preposto, responsável pela embarcação que conduzir cargas perigosas embarcadas ao porto organizado e instalação portuária de uso privativo, dentro ou fora da área do porto organizado, ainda que em trânsito, deve informar à administração do porto, ao OGMO e ao operador portuário, pelo menos 24 (vinte e quatro) horas antes da chegada da embarcação para movimentação, em português, contendo:

3.6.1 Declaração de mercadorias perigosas conforme o Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas - código IMDG, com as seguintes informações, conforme modelo do Anexo VII:

3.6.1.1 Nome técnico das substâncias perigosas, classe e divisão de risco;

3.6.1.2 Número ONU - número de identificação das substâncias perigosas estabelecidas pelo Comitê das Nações Unidas e grupo de embalagem;

3.6.1.3 Ponto de fulgor, e quando aplicável, a temperatura de controle e de emergência dos líquidos inflamáveis;

3.6.1.4 Quantidade e tipo de embalagem da carga;

3.6.1.5 Identificação de carga como poluentes marinhos;

3.6.1.6 Plano de emergência da carga perigosa contendo, no mínimo, as informações constantes do modelo do Anexo VIII;

3.6.1.7 Descrição das cargas perigosas - qualitativa e quantitativa - segundo o código IMDG, informando as que serão descarregadas no porto e permanecerão a bordo, com sua respectiva localização.

3.7 Do exportador e seu preposto.

3.7.1 Na movimentação de carga perigosa embalada para exportação, o exportador ou seu preposto é responsável por garantir que a documentação de que tratam as alíneas "a" e "b" do subitem 29.6.3.1.1 esteja disponível para a administração do porto, OGMO e ao operador portuário, com antecedência mínima de 48 h (quarenta e oito horas), da entrega da carga no porto para armazenagem ou para embarque direcionado.

3.8 Do responsável pela embarcação com cargas perigosas.

3.8.1 Durante todo o tempo de atracação de uma embarcação com carga perigosa no porto, o seu comandante deve adotar os procedimentos no seu plano de controle de emergências o qual, entre outros, deve assegurar:

3.8.1.1 Manobras de emergência, reboque ou propulsão;

3.8.1.2 Armazenagem segura de carga e lastro;

3.8.1.3 Controle de avarias.

3.8.2 O comandante deve informar imediatamente à administração do porto e ao operador portuário, qualquer incidente ocorrido com as

as que transporta, quer na viagem, quer durante sua permanência no porto.

#### 3.4 Cabe à administração do porto:

colgar à guarda portuária toda a relação de cargas perigosas recebida do armador ou seu preposto;

nter em seu arquivo literatura técnica referente às cargas perigosas, devidamente atualizadas;

r e coordenar o Plano de Controle de Emergência (PCE);

rticipar do Plano de Ajuda Mútua (PAM);

#### 3.5 Cabe ao OGMO, titular de instalação portuárias de uso privativo ou empregador:

riar aos sindicatos dos trabalhadores envolvidos com a operação, cópia da documentação de que trata os subitens 29.6.3.1.1 e 29.6.3.2.1  
m antecedência mínima de 24 h (vinte e quatro horas) do início da operação;

truir o trabalhador portuário, envolvido nas operações com cargas perigosas, quanto aos riscos existentes e cuidados a serem obser  
ce o manejo, movimentação, estiva e armazenagem nas zonas portuárias;

rticipar da elaboração e execução do PCE;

onsabilizar-se pela adequada proteção de todo o pessoal envolvido diretamente com a operação;

ervisionar o uso dos equipamentos de proteção específicos para a carga perigosa manuseada;

#### 3.6 Cabe ao trabalhador:

ilitar-se por meio de cursos específicos, oferecidos pelo OGMO, titular de instalação portuária de uso privativo ou empregador, para oper  
arga perigosa;

hunicar ao responsável pela operação as irregularidades observadas com as cargas perigosas;

rticipar da elaboração e execução do PCE e PAM;

ar pela integridade dos equipamentos fornecidos e instalações;

er uso adequado dos EPI e EPC fornecidos.

Nas operações com cargas perigosas devem ser obedecidas as seguintes medidas gerais de segurança:

mente devem ser manipuladas, armazenadas e estivadas as substâncias perigosas que estiverem embaladas, sinalizadas e rotuladas de a  
código marítimo internacional de cargas perigosas (IMDG);

cargas relacionadas abaixo devem permanecer o tempo mínimo necessário próximas às áreas de operação de carga e desc arga:

osivos em geral;

es inflamáveis (classe 2.1) e venenosos (classe 2.3);

lioativos;

ambo tetraetila;

estireno expansível;

clorato de amônia, e VII mercadorias perigosas acondicionadas em containeres refrigerados;

cargas perigosas devem ser submetidas a cuidados especiais, sendo observadas, dentre outras, as providências para adoção das medidas previstas nas fichas de emergências a que se refere o subitem 29.6.3.1.1 alínea "b" desta NR, inclusive aquelas cujas embalagens estejam avulsas e estejam armazenadas próximas a cargas nessas condições;

Proibido lançar na águas, direta ou indiretamente, poluentes resultantes dos serviços de limpeza e trato de vazamento de carga perigosa.

#### 4.1 Nas operações com explosivos - Classe 1:

Manter a permanência de explosivos nos portos ao tempo mínimo necessário;

Evitar a exposição dos explosivos aos raios solares;

Manipular em separado as distintas divisões de explosivos, salvo nos casos de comprovada compatibilidade;

Adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões no local de operação, incluindo proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição ou de calor;

Proibir o abastecimento de combustíveis na embarcação, durante essas operações;

Evitar a operação com explosivos sob condições atmosféricas adversas à carga;

Utilizar somente aparelhos e equipamentos cujas especificações sejam adequadas ao risco;

Estabelecer zona de silêncio na área de manipulação -proibição do uso de transmissor de rádio, telefone celular e radar -exceto por permissão do responsável;

Proibir a realização de trabalhos de reparos nas embarcações atracadas, carregadas com explosivos ou em outras, a menos de 40 m (quarenta metros) dessa embarcação;

Determinar que os explosivos sejam as últimas cargas a embarcar e as primeiras a desembarcar.

#### 4.2 Operações com gases e líquidos inflamáveis - Classes 2 e 3:

Adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar, o controle de qualquer fonte de ignição, os aterramentos elétricos necessários, bem como a utilização dos equipamentos elétricos adequados à área classificada;

Depositar os recipientes de gases em lugares arejados e protegidos dos raios solares;

Proteger os capacetes protetores das válvulas dos cilindros durante, a movimentação afim de protegê-las contra impacto ou tensão;

Evitar impactos e quedas dos recipientes nas plataformas do cais, nos armazéns e porões;

Evitar, em todas as etapas das operações, os gases, líquidos inflamáveis e tóxicos dos produtos alimentícios e das demais classes incompatíveis;

Observar as seguintes recomendações, nas operações com gases e líquidos inflamáveis, sem prejuízo do disposto na NR-16 (Atividades e Operações em Espaços Confinados) e NR-20 (Líquidos Combustíveis e Inflamáveis):

Delimitar a área a partir do ponto de descarga durante as operações;

Mantiver a fiação e terminais elétricos com isolamento perfeito e com os respectivos tampões, inclusive os instalados nos guindastes;

Mantiver os guindastes totalmente travados, tanto no solo como nas superestruturas;

Realizar inspeções visuais e testes periódicos nos mangotes, mantendo-as em boas condições de uso operacional;

Paralisar permanentemente a operação, paralisando-a sob qualquer condição de anormalidade operacional;

Disponibilizar, nos abrigos de material de combate a incêndio, os equipamentos necessários ao controle de emergências;

instalar na área delimitada, durante a operação e em locais de fácil visualização, placas em fundo branco, com os seguintes dizeres pintados em fundo reflexivo: NÃO FUME - NO SMOKING; NÃO USE LÂMPADAS DESPROTEGIDAS - NO OPEN LIGHTS;

instalar na área delimitada da faixa do cais, onde se encontram as tomadas e válvulas de gases e líquidos inflamáveis, placa com fundo branco e letras em vermelho reflexivo e em local de fácil visualização, com os dizeres: NÃO FUME - NO SMOKING;

NÃO USE LÂMPADAS DESPROTEGIDAS - NO OPEN LIGHTS.

Manter os caminhões tanques usados nas operações com inflamáveis líquidos a granel em conformidade com a legislação sobre transportes perigosos.

#### 4.3 Operações com sólidos e outras substâncias inflamáveis - Classe 4:

Adotar medidas preventivas para controle não somente do risco principal, como também dos riscos secundários, como toxidez e corrosividade, adotados em algumas substâncias desta classe;

Adotar as práticas de segurança, relativas às cargas sólidas a granel, que constam do suplemento ao código IMDG;

Adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição, como por exemplo, o soldador;

Adotar medidas que impeçam o contato da água com substâncias das subclasses 4.2 - substâncias sujeitas a combustão espontânea e substâncias perigosas em contato com a água;

Adotar medidas que evitem a fricção e impactos com a carga;

Limpar o local de operação que contém ou conteve substâncias da Classe 4, antes dos trabalhadores terem acesso ao mesmo.

Em caso de concentração de gases, os trabalhadores que adentrem neste espaço devem portar aparelhos de respiração autônoma, cintos de segurança com dispositivos de engate, travamento e cabo de arrasto;

Monitorar, antes e durante a operação de descarga de carvão ou pré-reduzidos de ferro, a temperatura do porão e a presença de hidrogênio e outros gases no mesmo, para as providências devidas.

#### 4.4 Operações com substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos - Classe 5:

Adotar medidas de segurança contra os riscos específicos desta classe e os secundários, como corrosão e toxidez, que ela possa apresentar;

Adotar medidas que impossibilitem o contato das substâncias dessa classe com os materiais ácidos, óxidos metálicos e aminas;

Monitorar e controlar a temperatura externa, até seu limite máximo, dos tanques que contenham peróxidos orgânicos;

Adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição, como por exemplo, o soldador.

#### 4.5 Nas operações com substâncias tóxicas e infectantes - Classe 6:

Evitar o contato com alimentos e bebidas, e guardar substâncias desta classe dos produtos alimentícios;

Manipular cuidadosamente as cargas, especialmente aquelas simultaneamente tóxicas e inflamáveis;

Restringir o acesso à área operacional e circunvizinha, somente ao pessoal envolvido nas operações;

Utilizar conjuntos adequados de EPC e EPI, para o caso de avarias ou na movimentação de graneis da Classe 6 ;

Disponibilizar, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similar, para absorver e conter derramamentos;

Evitar a participação de trabalhadores, na manipulação destas cargas, principalmente da Classe 6.2 (Substâncias Infectantes)

o portadores de erupções, úlceras ou cortes na pele;

Proibir comer, beber ou fumar na área operacional e nas proximidades;

#### 4.6. Nas operações com materiais radioativos - Classe 7:

Exigir que as embarcações de bandeira estrangeira que transportem materiais radioativos apresentem, para a admissão no porto, a documentação no "Regulamento para o Transporte com Segurança de Materiais Radioativos", da Agência Internacional de Energia Atômica. No caso das embarcações de bandeira brasileira, deverá ser atendida a "Norma de Transporte de Materiais Radioativos" - Resolução da Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN 13/80 e Norma CNEN-NE 5.01/88 e alterações posteriores;

Obedecer as normas de segregação desses materiais, constantes no IMDG, com as distâncias de afastamento aplicáveis;

A autorização para a atracação de embarcação com carga da Classe 7 - materiais radioativos, deve ser precedida de adoção de medidas de segurança indicadas por pessoa competente em proteção radiológica. Entende-se por pessoa competente, neste caso, o Supervisor de Proteção Radiológica - SPR conforme a Norma 3.03 da CNEN e alterações posteriores;

Monitorar e controlar a exposição de trabalhadores às radiações conforme critérios estabelecidos pela NE-3.01 e NE-5.01 -Diretrizes Básicas de Proteção da CNEN e alterações posteriores;

Adotar medidas de segregação e isolamento com relação a pessoas e outras cargas, estabelecendo uma zona de segurança para o trabalho com placas de segurança, sinalização, cordas e dispositivos luminosos, definidos pelo SPR, conforme o caso.

#### 4.7 Nas operações com substâncias corrosivas - Classe 8:

Adotar medidas de segurança que impeçam o contato de substâncias dessa classe com a água ou com temperatura elevada;

Adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição;

Disponibilizar, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similar, para absorver e conter eventuais derramamentos.

#### 4.8 Nas operações com substâncias perigosas diversas -Classe 9:

Adotar medidas preventivas dos riscos dessas substâncias, que podem ser inflamáveis, irritantes e, afora outros riscos, passíveis de alteração de composição ou alteração durante o transporte;

Etiquetar as embalagens com o nome técnico dessas substâncias, marcados de forma indelével;

Adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição;

Disponibilizar, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similar, para absorver e conter derramamentos;

Adotar medidas de controle de aerodispersóides.

#### 5 Armazenamento de cargas perigosas.

5.1 A administração portuária, em conjunto com o SESSTP, deve fixar em cada porto, a quantidade máxima total por classe e subclasse de cargas a serem armazenadas na zona portuária, obedecendo-se as recomendações contidas na tabela de segregação, Anexo IX.

5.2 Os depósitos de cargas perigosas devem ser compatíveis com as características dos produtos a serem armazenados.

5.3 Não serão armazenadas cargas perigosas em embalagens inadequadas ou avariadas.

5.4 Deve ser realizada vigilância permanente e inspeção diária da carga armazenada, adotando-se, nos casos de avarias, os procedimentos na respectiva ficha de emergência referida no subitem 29.6.3.1 alínea "b" desta norma.

5.6 Armazenamento de explosivos 29.6.5.6.1 Não é permitido o armazenamento de explosivos na área portuária, e a sua movimentação

da conforme o disposto na NR-19 (Explosivos).

#### 5.7 Armazenamento de gases e de líquidos inflamáveis.

5.7.1 No armazenamento de gases e de líquidos inflamáveis será observada a NR-20 (Combustíveis Líquidos e Inflamáveis), a NBR 7042 (Armazenamento de Petróleo e seus Derivados Líquidos) e as seguintes prescrições gerais:

gases inflamáveis ou tóxicos devem ser depositados em lugares adequadamente ventilados e protegidos contra as intempéries, incidência solar e água do mar, longe de habitações e de qualquer fonte de ignição e calor que não esteja sob controle;

em caso de suspeita de vazamento de gases, devem ser adotadas as medidas de segurança constantes do PCE, a que se refere o item 29.6.6.

gases inflamáveis serão armazenados, adequadamente segregados de outras cargas perigosas, conforme tabela de segregação (Anexo IX), e adequadamente isolados de alimentos;

armazéns e os tanques de inflamáveis a granel devem ser providos de instalações e equipamentos de combate a incêndio.

#### 5.8 Armazenamento de inflamáveis sólidos

5.8.1 No armazenamento de inflamáveis sólidos devem ser utilizados depósitos especiais e observadas as seguintes prescrições gerais:

recipientes devem ser armazenados em compartimentos bem ventilados ou ao ar livre, protegidos de intempéries, água do mar, bem como de calor e de ignição que não estejam sob controle;

inflamáveis sólidos da subclasse 4.1 podem ser armazenados em lugares abertos ou fechados;

os da subclasse 4.2 e 4.3 devem ser depositados em lugares ventilados, rigorosamente protegidos do contato com a água e a umidade;

em caso de substâncias tóxicas, isolar rigorosamente dos gêneros alimentícios;

as substâncias desta classe devem ser armazenadas de conformidade com a tabela de segregação no Anexo IX.

#### 5.9 Armazenamento de oxidantes e peróxidos.

5.9.1 O armazenamento de produtos da Classe 5 será feito em depósitos específicos.

5.9.2 Antes de armazenar estes produtos, verificar se o local está limpo, sem a presença de material combustível ou inflamável.

5.9.3 Obedecer à segregação das cargas desta Classe 5, com outras incompatíveis, de conformidade com a tabela de segregação (Anexo IX).

5.9.4 Durante o armazenamento, os peróxidos orgânicos devem ser mantidos refrigerados e longe de qualquer fonte artificial de calor ou ignição.

#### 5.10 Armazenamento de substâncias tóxicas e infectantes.

5.10.1 Substâncias tóxicas devem ser armazenadas em depósitos especiais, espaços bem ventilados e em recipientes que poderão ficar expostos desde que protegidos do sol, de intempéries ou da água do mar.

5.10.2 Quando as substâncias tóxicas forem armazenadas em recintos fechados, estes locais devem dispor de ventilação forçada. O armazenamento dessas substâncias deve ser feito mantendo sob controle o risco das fontes de calor, incluindo faíscas, chamas ou canalizações.

5.10.3 Para evitar contaminação, as substâncias desta classe devem ser armazenadas em ambientes distintos dos de gêneros alimentícios.

5.10.4 No armazenamento será observada a tabela de segregação, constante do anexo IX.

5.10.5 As substâncias da subclasse 6.2 só poderão ser armazenadas em caráter excepcional e mediante autorização da vigilância sanitária.

5.11 Armazenamento de substâncias radioativas.

5.11.1 O armazenamento de substâncias radioativas será feito em depósitos especiais, de acordo com as recomendações da CNEN;

5.11.2 No armazenamento destas cargas, será obedecida a tabela de segregação do anexo IX.

5.12 Armazenamento de substâncias corrosivas.

5.12.1 As substâncias corrosivas devem ser armazenadas em locais abertos ou em recintos fechados bem ventilados.

5.12.2 Quando a céu aberto, as embalagens devem ficar protegidas de intempéries ou de água, mantendo sob controle os riscos das fontes de calor, faíscas ou canalizações de vapor.

5.12.3 No armazenamento destas cargas, deve ser obedecida a tabela de segregação do anexo IX.

5.13 Armazenamento de substâncias perigosas diversas.

5.13.1 As substâncias desta classe, armazenadas em lugares abertos ou fechados, devem receber os cuidados preventivos aos seus efeitos primários e secundários.

5.13.2 No armazenamento destas cargas, aplica-se a tabela de segregação, conforme anexo IX, ficando segregadas de alimentos.

5.14 Plano de Controle de Emergência - PCE e Plano de Ajuda Mútua - PAM.

5.14.1 Devem ser adotados procedimentos de emergência, primeiros socorros e atendimento médico.

5.14.2 Deve ser elaborado um formulário, anexando para cada classe de risco a respectiva ficha, nos locais de operação dos produtos perigosos.

5.14.3 Os trabalhadores devem ter treinamento específico em relação às operações com produtos perigosos.

5.14.4 O plano de atendimento às situações de emergência deve ser abrangente, permitindo o controle dos sinistros potenciais, como explosões, vazamentos, contaminação ambiental por produto tóxico, corrosivo, radioativo e outros agentes agressivos, incêndio, abaloamento e colisão de embarcação.

5.14.5 Os PCE e PAM devem prever ações em terra e a bordo, e deverá ser exibido aos agentes da inspeção do trabalho, quando solicitado.

6.1.1 - MAPAS

I

Nome do responsável: \_\_\_\_\_ Data do Mapa: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

Nº absoluto	Nº abs c/afast.	Nº abs c/afast.	Nº abs c/afast.	Índice relativo	total de	Taxa	de	Índice de
(Abs)	£ 15 dias	> 15 dias	s/afast	trabalhadores	Dias/homem perdidos	Frequência	Óbitos	avaliação da gravidade

II

Doenças Ocupacionais: \_\_\_\_\_ Data do Mapa: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Responsável: \_\_\_\_\_  
 Assinatura: \_\_\_\_\_  
 Tipo de doença de N° absoluto de casos de Setores de atividades dos portadores de N° relativo de casos de N° de óbitos de N° de trabalhadores transferidos p/ atividade de N° de trabalhadores definitivamente incapacitados

indicar no verso. Por exemplo, 1 - Serviço de estiva, 2 - Conserto de Carga, 3 - Capatazia.

III

Insalubridade: \_\_\_\_\_ Data do Mapa: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Responsável: \_\_\_\_\_  
 Assinatura: \_\_\_\_\_  
 Setor/atividade Agentes identificados Intensidade ou concentração N° de trabalhadores expostos

IV

Acidentes Sem Vítima \_\_\_\_\_ Data do Mapa: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_ Responsável: \_\_\_\_\_  
 Assinatura: \_\_\_\_\_

Total do Estabelecimento

D II - FICHA DE IDENTIFICAÇÃO

Ministério do Trabalho e Emprego  
 Ficha de Identificação  
 Identificação

NR-29  
 Anexo

01. Razão Social \_\_\_\_\_

02. Endereço: \_\_\_\_\_

Bairro: \_\_\_\_\_ Município \_\_\_\_\_ UF: \_\_\_\_\_

CEP: \_\_\_\_\_ Telefone: ( ) \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

03. Número do CGC: \_\_\_\_\_ 04. CNAE: \_\_\_\_\_ 05. N° Registro: \_\_\_\_\_

Data do Início da Atividade: \_\_\_\_\_



Dados gerais	Quant.	Informações gerais	Sim	Não
07. Nº de Reuniões Ordinárias no Trimestre		13. O responsável pelo setor do acidentes compareceu a reunião extraordinária?		
08. Nº de representantes na CPATP		14. A CPATP tem recebido sugestões dos trabalhadores?		
09. Nº de Trabalhadores capacitados em prevenção de acidentes		15. Existe SESSTP?		
10. Nº total de horas empregadas em capacitação		16. A CPATP foi orientada pelo SESSTP?		
11. Nº de investigações e inspeções realizadas pela CPATP		17. A CPATP recebeu orientação da DRT ou Fundacentro?		
12. Nº de reuniões extraordinárias no semestre		18. Todos os representantes da CPATP foram capacitados em Prevenção de Acidentes?		

Informações Estatísticas Ano Base: \_\_\_\_\_ Semestre \_\_\_\_\_

19. Nº médio de trabalhadores no semestre: \_\_\_\_\_

20. Nº de homens horas trabalhadas no semestre: \_\_\_\_\_

Número	Acidente típico	Doença profissional	Acidente de trajeto
Mortes	21.	22.	23.
Acidentes	24.	25.	26.
Dias Perdidos	27.	28.	29.
Dias Debitados	30.	31.	32.

33. Resumo das Recomendações

A presente declaração é a expressão da verdade

Local: \_\_\_\_\_ Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Assinatura do Representante da CPATP

ções de preenchimento do anexo  
ção social ou denominação do empregador, do operador portuário ou OGMO.

dos referentes a localização do estabelecimento (Porto, Instalação Portuária de uso privativo e retroportuária.

mero de inscrição no cadastro geral de contribuintes do Ministério da Fazenda - CGC da empresa, incluindo complemento e dígito de controle de inscrição.

AE - Código Nacional de Atividade Econômica 5. Número do registro da CPATP na DRT.

s e ano do início da atividade da empresa.

Gerais

mero de reuniões ordinárias no semestre realizadas pela CPATP

mero de representantes na CPATP (empregadores + trabalhadores)

mero de trabalhadores capacitados em prevenção de acidentes do trabalho no semestre.

úmero de horas utilizados para a capacitação dos trabalhadores indicados no item 9.

úmero de investigações e inspeções realizadas pelos representantes da CPATP durante o semestre.

úmero de reuniões realizadas no semestre, em caráter extraordinário, em face de ocorrência de morte ou de acidentes que tenham ocasionado danos pessoais ou materiais.

nações Gerais

a 18, assinalar com "X" a resposta conveniente.

nações Estatísticas

úmero médio de Trabalhadores no semestre: é a soma total dos trabalhadores Portuários (por mês) com contrato por tempo indeterminado, divididos pelo número de meses tomados no semestre divididos por seis.

oras-Homem trabalhadas no semestre (HHT): é o número total de horas efetivamente trabalhadas no semestre, incluídas as horas trabalhadas em reuniões ordinárias.

total de trabalhadores no semestre, vítimas por acidentes do trabalho, com perda de vida.

total de trabalhadores no semestre vitimados por doenças profissionais com perdas de vida.

total de trabalhadores, no semestre, vítimas de acidentes de trajeto com perda de vida.

total de vítimas de acidentes do trabalho, no semestre, com lesão pessoal que cause incapacidade total, temporária ou permanente, com perda de vida.

total de doentes no semestre, vitimados por doenças profissionais com incapacidade temporária total e incapacidade permanente parcial ou total.

total de dias no semestre, perdidos em decorrência de acidentes de trajeto com perda total ou temporária da capacidade de trabalho.

total de dias, no semestre, perdidos em decorrência de acidentes do trabalho com perda total ou temporária da capacidade de trabalho.

total de dias, no semestre, perdidos em decorrência de doenças profissionais, com perda total e temporária da capacidade de trabalho.

total de dias, no semestre, perdidos em decorrência de acidentes de trajeto com perda total ou temporária da capacidade de trabalho.

total de dias, no semestre, debitado em decorrência de acidente do trabalho com morte ou perda permanente, parcial ou total, da capacidade de trabalho. Para atribuição de dias debitados será utilizada a tabela do Quadro 1A da NR-5.

total de dias, no semestre, debitados em decorrência por doenças profissionais com morte ou perda permanente parcial ou total da capacidade de trabalho. Para atribuição de dias debitados será utilizada a tabela do Quadro 1A da NR-5.

total de dias, no semestre, debitado em decorrência de acidentes de trajeto com morte ou perda permanente parcial ou total da capacidade de trabalho. Para atribuição de dias debitados será utilizada a tabela do Quadro 1A da NR-5.

ser preenchido pela CPATP, com o resumo das recomendações enviadas ao do empregador, ao OGMO, ao tomador de serviço, conforme o Anexo 1 do ESSTP, referentes ao semestre, bem como o resumo das medidas adotadas.

0  
módulo básico do curso para componentes da CPATP.

organização do trabalho e riscos ambientais.

avaliamento de risco.

riscos físicos;

riscos químicos;

riscos biológicos;

riscos ergonômicos;

riscos de acidentes.

contribuição à segurança do trabalho.

tipos de acidentes do trabalho.

conceito legal; conceito prevencionista; outros casos considerados como acidentes do trabalho;

causas dos acidentes do trabalho;

documentos portuários sob os aspectos da segurança.

inspeção de segurança.

conceito de importância; objetivos; levantamento das condições ambientais e de trabalho; relatório.

investigação dos acidentes.

análise das causas do acidente; fonte da lesão; fator pessoal de insegurança; natureza da lesão, localização da lesão, levantamento das condições ambientais e de trabalho.

análise dos acidentes.

comunicação do acidente; cadastro de acidentados; levantamento das causas dos acidentes; medidas de segurança a serem adotadas;

estatísticas de frequência; taxa de gravidade e estatística de acidentes.

Campanhas de segurança.

CPATP (Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário); CANPAT (Campanha Nacional de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário); Campanhas internas.

Equipamento de Proteção Individual/Coletivo - EPI/EPC - Exigência legal para empresa e empregados; EPI/EPC de uso permanente; EPI/EPC de uso temporário; relação dos EPI/EPC mais usados e as formas de sua utilização.

Princípios básicos de prevenção de incêndios - Normas básicas; procedimentos em caso de incêndio; classe de incêndio e tipos de equipamentos de combate, tática e técnicas de combate a incêndios.

Conteúdo da NR-29 e NR-5

Organização e funcionamento da CPATP, preenchimento do Anexo I da NR-29.

Reuniões da CPATP - Organização e finalidade; forma de atuação dos representantes; reuniões ordinária e extraordinária; realização prática de reunião da CPATP.

Primeiros socorros.

Material necessário para emergência; tipos de emergências; como prestar primeiros socorros.

Análise de riscos e impactos ambientais.

Recomendações básicas sobre produtos perigosos.

D IV

Produtos	Regulamentos
1. Óleos	Convenção Marpol 73/78, Anexo I. Lei nº 9.966/2000 (Lei do Óleo)
2. Gases	- Código Internacional para Construção e Equipamentos de Navios que transportam Gases Liquefeitos a Granel (IGC Code).  - Código para Construção e Equipamentos de Navios que Transportam Gases Liquefeitos a Granel (Gas Carrier Code - GC Code).  - Código para Navios Existentes que Transportam Gases Liquefeitos a Granel (Existing Ships Code).
3. Químicos perigosos com substâncias líquidas nocivas.	- Regras para o Controle da Poluição por Substâncias Líquidas Nocivas Transportadas a Granel (Convenção Marpol /73/78, Anexo II).  - Código para Construção de Navios e Equipamentos que Transportam Produtos Químicos a Granel (BCH Code).  - Código Internacional Para Construção de Navios e Equipamentos que transportam Produtos Químicos a Granel (IBC Code).
4. Substâncias embaladas, materiais e artigos perigosos ou potencialmente perigosos, incluindo resíduos e prejudiciais ao meio ambiente	- Código Marítimo Internacional para Transporte de Mercadorias Perigosas - (IMDG Code)
5. Materiais sólidos que granel, incluindo resíduos.	- Código de Práticas Seguras para Cargas Sólidas a Granel - BC Code da IMO, Apêndice B

D V

## Mercadorias Perigosas

### Classe 1 - Explosivos

Divisão	Descrição da substância ou artigo
1.1	Substâncias ou produtos que apresentam um risco de explosão de toda a massa
1.2	Substâncias ou produtos que apresentam um risco de projeção, mas não um risco de explosão de toda a massa
1.3	Substâncias e produtos que apresentam um risco de ignição e um risco de que se produzam pequenos efeitos de onda de choque ou projeção, ou de ambos os efeitos, mas que não apresentam um risco de explosão de toda a massa
1.4	Substâncias e produtos que não apresentam qualquer risco considerável
1.5	Substâncias e produtos muito insensíveis e produtos que apresentam um risco de explosão de toda a massa.
1.6	Produtos extremamente insensíveis que não apresentam risco de explosão de toda a massa.

### Classe 2 - Gases Comprimidos, Liquefeitos, Dissolvidos Sob Pressão

Divisão	Descrição da substância ou artigo
2.1	Gases inflamáveis
2.2	Gases não inflamáveis, não venenosos.
2.3	Gases venenosos (tóxicos)

### Classe 3 - Líquidos Inflamáveis

Descrição da substância ou artigo
Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor baixo: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é inferior a $-18^{\circ}\text{C}$ ( $0^{\circ}\text{F}$ ).
Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor médio: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é igual ou superior a $-18^{\circ}\text{C}$ ( $0^{\circ}\text{F}$ ) e inferior a $23^{\circ}\text{C}$ ( $73^{\circ}\text{F}$ ).
Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor alto: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é igual ou superior a $23^{\circ}\text{C}$ ( $73^{\circ}\text{F}$ ) porém não superior a $61^{\circ}\text{C}$ ( $141^{\circ}\text{F}$ ).

### Classe 4 - Sólidos Inflamáveis, Substâncias Sujeitas à Combustão Espontânea, Substâncias que, em Contato com a Água, emitem Gases Inflamáveis

Divisão	Descrição da substância ou artigo
4.1	Sólidos sujeitos à rápida combustão imediata e sólidos que podem causar ignição mediante fricção; auto-reativos (sólidos e líquidos) e substâncias relacionadas; explosivos neutralizados (reação exotérmica).
4.2	Substâncias sujeitas à combustão espontânea.
4.3	Substâncias que, em contato com a água, emitem gases inflamáveis.

### Classe 5 - Substâncias Oxidantes, Peróxidos Orgânicos

Divisão	Descrição da substância ou artigo
5.1	Substâncias (Agentes) oxidantes
5.2	Peróxidos orgânicos

### Classe 6 - Substâncias Venenosas (Tóxicas), Substâncias Infectantes.

Divisão	Descrição da substância ou artigo
6.1	Substâncias venenosas (tóxicas)
6.2	Substâncias infectantes

### Classe 7 - Materiais Radioativos

### Classe 8 - Substâncias Corrosivas

### Classe 9 - Substâncias Perigosas Diversas

vações: (\*)

SSE 3 - LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS não possui as "DIVISÕES" 3.1, 3.2 e 3.3; de acordo com as seguintes publicações:

COMMENDATION ON THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOOD - MODEL REGULATIONS -TWELFTH REVISED EDITION;

OG CODE - 2000 EDITION - AMENDMENT 30.00; e

SOLUÇÃO 420 da ANTT.

D  
TÍTULOS PADRONIZADOS PELA IMO



