



NT.SSMA.11.04

Segurança no Transporte Interno de Cargas

REVISÃO: 00

Página: 1 de 18

Emissão: Abril/2017

## 1. OBJETIVO

Estabelecer requisitos mínimos de segurança para o acesso e trânsito com veículos automotores de transporte de cargas que transitam na área primária do Porto de Imbituba, visando prevenir acidentes e preservar a saúde e a integridade física de todos que interagem na área portuária.

## 2. ÁREAS DE APLICAÇÃO

Aplicável às áreas do Porto Organizado de Imbituba sob administração da SCPAR Porto de Imbituba S.A.

## 3. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

LEI Nº 12.815, de 5 de junho de 2013 – Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários;

LEI Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

LEI Nº 13.103, de 2 de março de 2015 – Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista;

Norma Regulamentadora NR 29 - Segurança e Saúde no Trabalho Portuário;

Resolução CONTRAN Nº 258, de 30 de novembro de 2007, alterado pela Resolução CONTRAN Nº 489 de 05 de junho de 2014;

Resolução CONTRAN Nº 499, de 28 de agosto de 2014;

Resolução CONTRAN Nº 552, de 17 de setembro de 2015;

Resolução CONTRAN Nº 14/98;

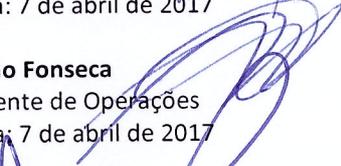
Resolução CONTRAN Nº 293, de 29 de setembro de 2008;

Resolução CONTRAN Nº 441, de 28 de maio de 2013;

Resolução CONTRAN Nº 128 de 06 de agosto de 2001 e Nº 132 de 02 de abril de 2002 alteradas pela Resolução CONTRAN Nº 366 de 24 de novembro de 2010;

Resolução CONTRAN Nº 210 de 13 de novembro de 2006.

Resolução CONTRAN Nº 564 de 25 de novembro de 2015.

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROVADO POR:
<b>Juliano Blanco</b> Analista Portuário – Segurança do Trabalho Data: 7 de abril de 2017 	<b>Robson Busnardo</b> Gerente de SSMA Data: 7 de abril de 2017  <b>Pablo Fonseca</b> Gerente de Operações Data: 7 de abril de 2017  <b>Sandro Cassol Bainha</b> Chefe da Unidade de Segurança Data: 7 de abril de 2017 	<b>Luis Rogério Pupo Gonçalves</b> Diretor Presidente Data: 17 de abril de 2017 

#### 4. DISPOSIÇÕES GERAIS

**4.1** Quando do acesso dos condutores de veículos automotores de transporte de carga à área portuária, devem ser informadas as normas internas e procedimentos de segurança das instalações.

**4.2** Ao circular com o veículo pelas vias do Porto, os condutores devem respeitar a sinalização de trânsito horizontal e vertical, bem como a Norma de "Segurança em Trânsito Interno – NT004 ST".

**4.3** Ao Trafegar nas vias internas do Porto, os motoristas deverão fazer uso do cinto de segurança;

**4.4** É proibido estacionar, ou de alguma forma obstruir, saídas de emergência, equipamentos de prevenção e combate a incêndio, sinalizações de segurança, rotas de fuga e vias específicas para trânsito de veículos de emergência;

**4.5** Os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres;

**4.6** Ao deixar o veículo e circular a pé pelo pátio, o motorista deverá estar trajado adequadamente (calçado fechado, calça ou bermuda, camisa ou camiseta). No Recinto Alfandegado ou em área de risco de queda de material, deve-se fazer uso do capacete de segurança, colete refletivo e sapato de segurança.

**4.7** Durante a permanência na área portuária é proibido fazer uso ou estar sob efeito ou portar qualquer tipo de bebida alcoólica ou substância entorpecente, bem como portar qualquer tipo de arma de fogo ou branca;

Observação: Nestes casos, a vigilância com a anuência da chefia da Unidade de Segurança, terá autorização para acionar os órgãos de segurança pública.

**4.8** A velocidade máxima no cais é de 30 km/h, e nas demais áreas portuárias é de 40 km/h;

**4.9** Para acesso à zona portuária, deverá ser seguido o processo de triagem, constante no Anexo I desse procedimento:

**4.10** A validação do cadastro fica condicionada à validade da Carteira Nacional de Habilitação do Conductor;

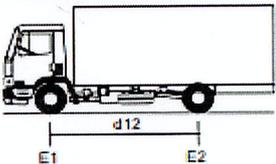
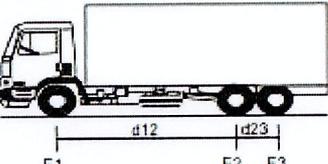
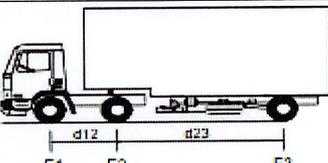
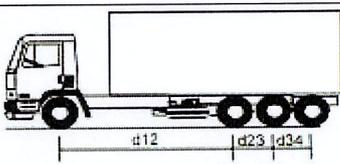
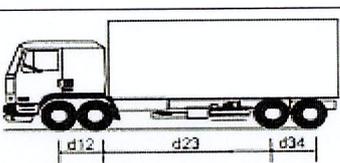
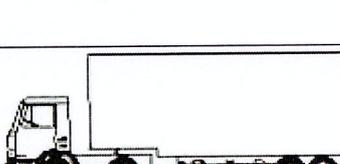
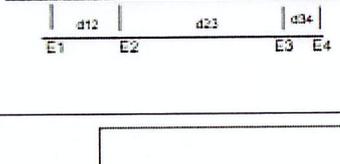
**4.11** O transporte da carga deverá cumprir a legislação quanto à:

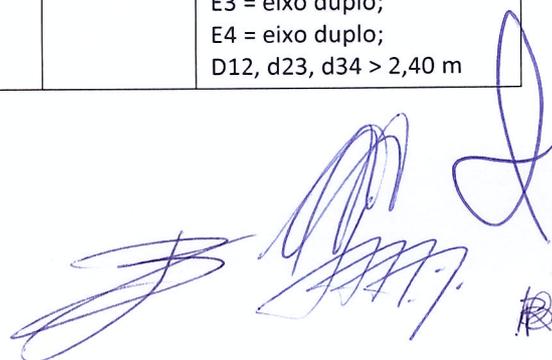
- a) Limites de peso e dimensões para veículos de carga (CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito);
- b) Transporte Rodoviário de Cargas (ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres);
- c) Emissão de gases poluentes (CONAMA - Conselho Nacional de Meio Ambiente);
- d) Para o transporte de cargas perigosas (RTPP - Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos);
- e) Demais normas de trânsito em vigência.

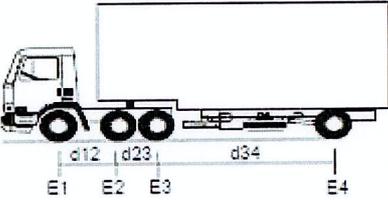
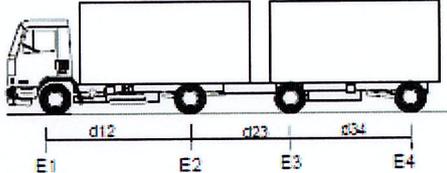
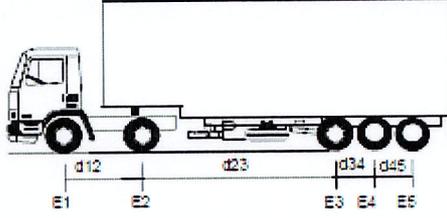
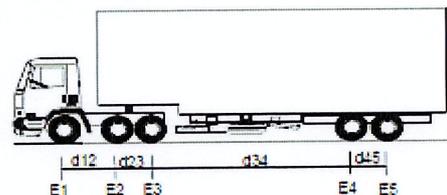
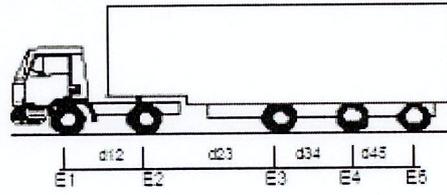
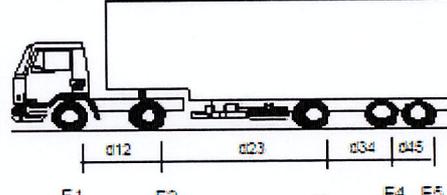
**4.12** Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com peso bruto total (PBT) ou com peso bruto total combinado (PBTC) com peso superior ao fixado pelo fabricante;



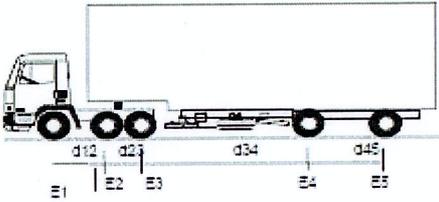
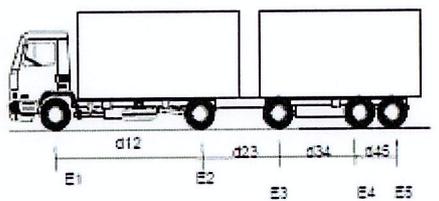
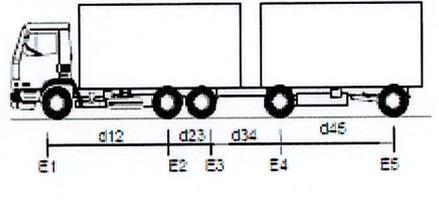
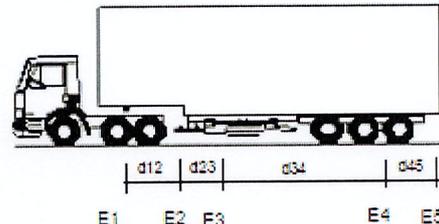
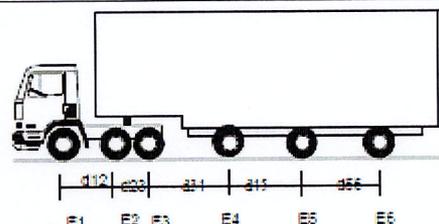
4.13 Os limites máximos de peso bruto total e peso bruto combinado dos veículos, na área interna do porto, são os seguintes:

SILHUETA	Nº EIXOS	PBT /PBTC (t)	CARACTERIZAÇÃO
	2	16 (16,8)	<b>CAMINHÃO</b> E1 = eixo simples; E2 = eixo duplo; D12 < 3,50 m
	3	23 (24,2)	<b>CAMINHÃO TRUCADO</b> E1 = eixo simples; E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo; D12 > 2,40 m 1,20 < d23 < 2,40 m
	3	26 (27,3)	<b>CAMINHÃO TRATOR + SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2 = eixo duplo; E3 = eixo duplo; D12, d23 > 2,40 m
	4	31,5 (33,1)	<b>CAMINHÃO SIMPLES</b> E1 = eixo simples; E2E3E4 = conjunto de eixos em tandem triplo; D12 > 2,40 m 1,20 < d23, d34 < 2,40 m
	4	29 (30,5)	<b>CAMINHÃO DUPLO DIRECIONAL TRUCADO</b> E1E2 = conjunto de eixos direcionais; E3E4 = conjunto de eixos em tandem duplo; 1,20 m < d34 < 2,40 m
	4	33 (34,7)	<b>CAMINHÃO TRATOR + SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2 = eixo duplo; E3E4 = conjunto de eixos em tandem duplo; D12, d23 > 2,40 m 1,20 m < d34 < 2,40 m
	4	36 (37,8)	<b>CAMINHÃO TRATOR + SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2 = eixo duplo; E3 = eixo duplo; E4 = eixo duplo; D12, d23, d34 > 2,40 m

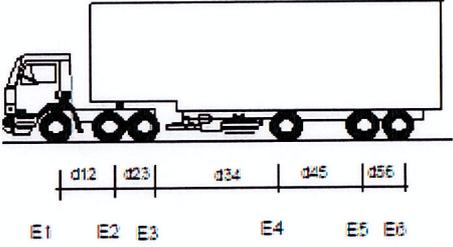
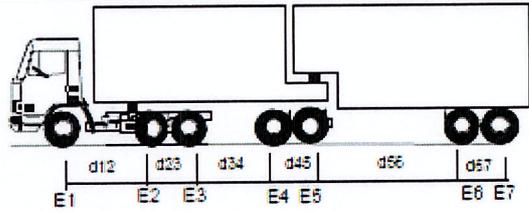
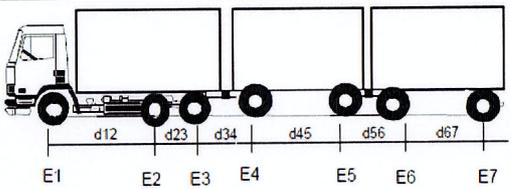
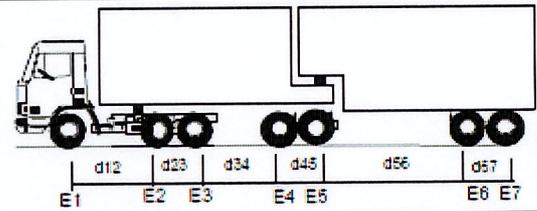
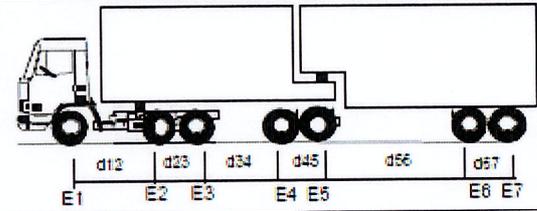


	4	33 (34,3)	<b>CAMINHÃO TRATOR TRUCADO + SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo; E4 = eixo duplo; $D_{12}, d_{34} > 2,40$ m $1,20$ m $< d_{23} < 2,40$ m
	4	36 (37,8)	<b>CAMINHÃO + REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2 = eixo duplo; E3 = eixo duplo; E4 = eixo duplo; $D_{12}, d_{23}, d_{34} > 2,40$ m
	5	41,5 (43,6)	<b>CAMINHÃO TRATOR + SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2 = eixo duplo; E3E4E5 = conjunto de eixos em tandem triplo; $D_{12}, d_{23} > 2,40$ m $1,20$ m $< d_{34}, d_{45} < 2,40$ m
	5	40 (42)	<b>CAMINHÃO TRATOR TRUCADO + SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo; E4E5 = conjunto de eixos em tandem duplo; $D_{12}, d_{34} > 2,40$ m $1,20$ m $< d_{23}, d_{45} < 2,40$ m
	5	46 (48,3)	<b>CAMINHÃO TRATOR + SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2 = eixo duplo; E3 = eixo duplo; E4 = eixo duplo; E5 = eixo duplo; $D_{12}, d_{23}, d_{34}, d_{45} > 2,40$ m
	5	43 (45,2)	<b>CAMINHÃO TRATOR + SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2 = eixo duplo; E3 = eixo duplo; E4E5 = conjunto de eixos em tandem duplo; $D_{12}, d_{23}, d_{34} > 2,40$ m $1,20$ m $< d_{45} < 2,40$ m

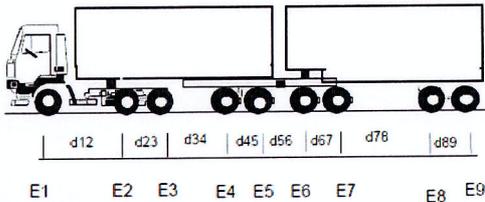
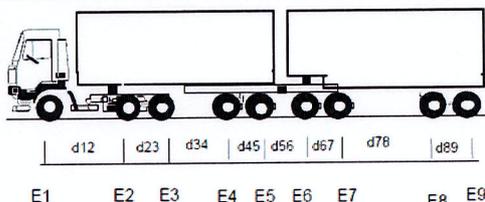
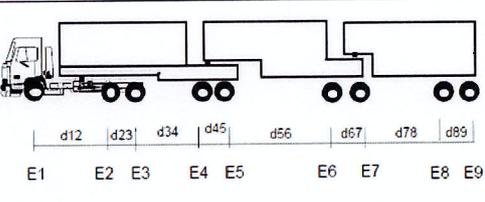
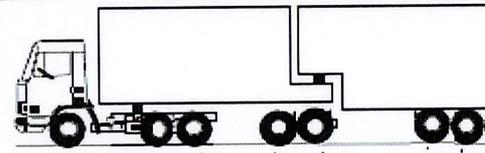
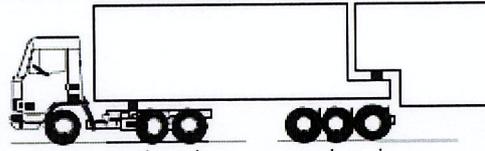


	5	43 (45,2)	<b>CAMINHÃO TRATOR TRUCADO + SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo; E4 = eixo duplo; E5 = eixo duplo; D12, d34, d45 > 2,40 m 1,20 m < d23 < 2,40 m
	5	43 (45,2)	<b>CAMINHÃO + REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2 = eixo duplo; E3 = eixo duplo; E4E5 = conjunto de eixos em tandem duplo; D12, d23, d34 > 2,40 m 1,20 m < d45 < 2,40
	5	43 (45,2)	<b>CAMINHÃO TRUCADO + REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo; E4 = eixo duplo; E5 = eixo duplo; D12, d34, d45 > 2,40 m 1,20 m < d23 < 2,40
	6	48,5 (50,93)	<b>CAMINHÃO TRATOR TRUCADO+ SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo; E4E5E6 = conjunto de eixos em tandem triplo; D12, d34 > 2,40 m 1,20 m < d23, d45, d56 < 2,40 m
	6	53 (55,65)	<b>CAMINHÃO TRATOR TRUCADO+ SEMI REBOQUE</b> E1 = eixo simples; E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo; E4 = eixo duplo; E5 = eixo duplo; E6 = eixo duplo; D12, d34, d45, d56 > 2,40 m 1,20 m < d23 < 2,40 m



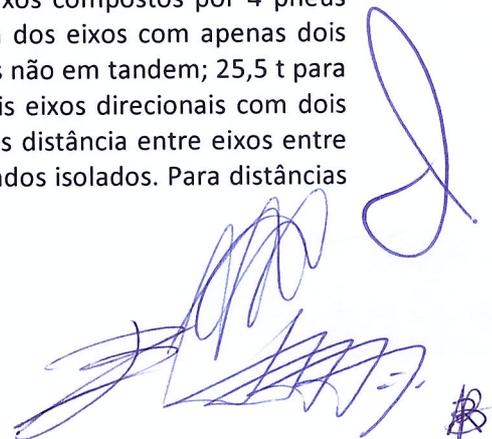
 <p>Diagram of a tractor-trailer truck with a single trailer. The diagram shows the front axle (E1) and two tandem axles (E2-E3 and E4-E5). Dimensions d12, d23, d34, d45, and d56 are indicated between the axles.</p>	6	50 (52,5)	<p><b>CAMINHÃO TRATOR TRUCADO + SEMI REBOQUE</b>  E1 = eixo simples;  E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo;  E4 = eixo duplo;  E5E6 = conjunto de eixos em tandem duplo;  D12, d34, d45, &gt; 2,40 m  1,20 m &lt; d23, d56 &lt; 2,40 m</p>
 <p>Diagram of a tractor-trailer truck with two trailers. The diagram shows the front axle (E1), two tandem axles (E2-E3 and E4-E5), and a final tandem axle (E6-E7). Dimensions d12, d23, d34, d45, d56, and d57 are indicated.</p>	7	57 (59,9)	<p><b>BI TREM ARTICULADO (caminhão trator trucado + dois semirreboques)</b>  E1 = eixo simples;  E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo;  E4E5 = conjunto de eixos em tandem duplo;  E6E7 = conjunto de eixos em tandem duplo;  D12, d34, d56 &gt; 2,40 m  1,20 m &lt; d23, d45, d67 &lt; 2,40 m</p>
 <p>Diagram of a tractor-trailer truck with three trailers. The diagram shows the front axle (E1), two tandem axles (E2-E3 and E4-E5), and two final tandem axles (E6-E7). Dimensions d12, d23, d34, d45, d56, and d67 are indicated.</p>	7	63 (66,15)	<p><b>TREMINHÃO (caminhão trucado + dois reboques)</b>  E1 = eixo simples;  E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo;  E4 = eixo duplo;  E5 = eixo duplo;  E6 = eixo duplo;  E7 = eixo duplo;  d12, d34, d56, d67 &gt; 2,40 m  1,20 m &lt; d23 &lt; 2,40 m</p>
 <p>Diagram of a tractor-trailer truck with two trailers. The diagram shows the front axle (E1), two tandem axles (E2-E3 and E4-E5), and a final tandem axle (E6-E7). Dimensions d12, d23, d34, d45, d56, and d57 are indicated.</p>	7	57 (59,9)	<p><b>BI TREM (com comprimento entre 17,5 e 19,8)</b></p>
 <p>Diagram of a tractor-trailer truck with two trailers. The diagram shows the front axle (E1), two tandem axles (E2-E3 and E4-E5), and a final tandem axle (E6-E7). Dimensions d12, d23, d34, d45, d56, and d57 are indicated.</p>	7	57 (59,9)	<p><b>BI TREM (com comprimento entre 19,8 e 30,0)</b></p>



	9	74 (77,7)	<b>RODOTREM (com comprimento entre 19,8 e 25,0)</b>
	9	74 (77,7)	<b>RODOTREM (com comprimento entre 25,0 e 30,0)</b>
	9	74 (77,7)	<b>TRI TREM (caminhão trator trucado + três semi reboques)</b> E1 = eixo simples; E2E3 = conjunto de eixos em tandem duplo; E4E5 = conjunto de eixos em tandem duplo; E6E7 = conjunto de eixos em tandem duplo; E8E9 = conjunto de eixos em tandem duplo; d12, d34, d56, d78 > 2,40 m 1,20 m < d23, d45, d67, d89 < 2,40 m
	8	65,5 (68,8)	<b>BI TREM DE 8 EIXOS</b>
	9	74 (77,7)	<b>BI TREM DE 9 EIXOS</b>

**Observações:**

1. Silhuetas meramente ilustrativas, com o objetivo de identificar o PBT de acordo com o número de eixos e distância entre eles, sendo aplicadas a todos os tipos de carrocerias, sendo elas caçamba basculante, tanque, baú, porta container, graneleiro, grade baixa, etc.
2. Para os casos em que a silhueta do caminhão não esteja contemplada no quadro acima, considerar: 6 t por eixo isolado com dois pneus (dianteiro); 10 t para eixo isolado com 4 pneus; 17 t para conjuntos de dois eixos em tandem, sendo os dois eixos compostos por 4 pneus cada; 13,5 t para conjunto de dois eixos em tandem, sendo um dos eixos com apenas dois pneus e outro eixo com 4 pneus; 15 t para conjuntos de dois eixos não em tandem; 25,5 t para conjunto de três eixos em tandem; e 12 t para conjuntos de dois eixos direcionais com dois pneus cada. Todos os valores para conjuntos de eixos pressupõem distância entre eixos entre 1,2 e 2,4m. Para distâncias acima de 2,4m, os eixos são considerados isolados. Para distâncias inferiores a 1,2m o limite cai para 9 t.



**4.14** A fiscalização de peso do veículo deve ser feita por equipamento de pesagem (balança), ou pela verificação de documento fiscal;

**4.14.1** Na fiscalização de peso dos veículos por balança será admitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso regulamentares para o peso bruto total (PBT) e capacidade máxima de tração, de acordo com a Resolução 489 de 5 de junho de 2014;

**4.15** Serão proibidos de acessar o porto os veículos de transporte de carga ou pessoas que não estiverem dotados dos equipamentos obrigatórios, determinados pelo CONTRAN, em condições de funcionamento, relacionados abaixo:

- a) espelhos retrovisores externos e internos;
- b) limpador de para-brisa;
- c) faróis principais dianteiros;
- d) lanternas traseiras;
- e) sinalização sonora e luminosa de marcha ré;
- f) buzina;
- g) pneus, inclusive o estepe, que ofereçam condições mínimas de segurança;
- h) extintor de incêndio;
- i) cinto de segurança;

**4.16** Na área portuária é proibido:

- a) acessar, conduzir ou descer do veículo sem camisa ou utilizar o colete de segurança sobre a pele;
- b) fazer reparos ou limpeza no veículo ou implemento rodoviário; em caso de reparos emergenciais, somente após autorização do Chefe da Unidade de Segurança;
- c) interditar qualquer via de acesso (porões, ruas, etc.), na entrada, saída ou dentro da área portuária;
- d) acessar ou conduzir na área portuária com carona, seja na parte interna ou externa do veículo;
- e) jogar lixo no pátio (papel, plástico, pontas de cigarro, restos de comida, etc.);
- f) preparar alimentos dentro da área portuária e criar "espaços de descanso/ aguardo de serviço";

**4.17** Todos os veículos de transporte de carga deverão possuir dispositivo de segurança do tipo película refletiva, afixado nas laterais e na traseira do veículo, nas cores vermelha e branca, atendendo a Resolução 366 de 24 de novembro de 2010;

**4.18** Todos os veículos de transporte de carga estarão sujeitos a inspeções aleatórias, veiculares e documentais, através do check list FP.11.04.01, sendo que as inspeções podem ocorrer a qualquer tempo ou lugar dentro da área portuária, com ou sem carga;

**4.19** Não é permitido transitar com a caçamba basculada e excesso de altura na carroceria, obedecendo altura máxima 4,4 metros;

**4.20** No transporte de cargas, o assoalho das carrocerias deverão estar em perfeitas condições de uso e conservação;

**4.21** A atividade de transporte de carga cujos veículos sejam movidos à diesel sujeita-se às determinações da Portaria IBAMA n. 85, de 17.10.96, portanto, deve ser realizada a correta manutenção dos veículos que circule nas vias internas do Porto de Imbituba, assegurando,

dentre outros benefícios ambientais, que as emissões de fumaça preta não ultrapassem os limites da Escala de Ringelmann, conforme estabelecido na Portaria MINTER n. 100, de 14.07.80.

## **5. CONDIÇÕES ESPECÍFICAS**

### **5.1 Transporte e movimentação de granel sólido**

**5.1.1** Ao ingressar no Porto, o veículo deverá estar em condições de realizar as operações sem vazamentos, emissão de particulados ou derrames que possam causar sujeira das vias;

**5.1.1.1** Em caso vazamento, perda de produto, geração de resíduos e/ou sujeiras das vias, caberá ao operador portuário, responsável pelo transporte da mercadoria, realizar as medidas saneadoras sem prejuízo das implicações legais relativas aos danos causados ao meio ambiente;

**5.1.2** As cargas transportadas a granel deverão estar totalmente cobertas por lonas ou dispositivos similares, que deverão cumprir os seguintes requisitos:

- a) Possibilidade de acionamento manual, mecânico ou automático;
- b) estar devidamente ancorados à carroceria do veículo;
- c) cobrir totalmente a carga transportada de forma eficaz e segura; e
- d) estar em bom estado de conservação, de forma a evitar o derramamento da carga transportada.

**5.1.3** A carga transportada não poderá exceder os limites da carroceria do veículo, devendo essa estar estanque e respeitar o limite de peso conforme item 4.13;

**5.1.4** Deve ser providenciada a remoção dos resíduos de carga existentes nas estruturas, rodados e demais superfícies dos caminhões;

**5.1.5** Para o enlonação ou o desenlonação da caçamba, deverão ser priorizados sistemas que permitam a operação ser realizada pelo motorista ao nível do solo;

**5.1.5.1** Não sendo possível cumprir o disposto no item 5.1.6, fica obrigado o motorista e o operador portuário, cumprir a Norma Regulamentadora do Ministério do Trabalho NR 35 – Segurança e Saúde no Trabalho em Altura;

**5.1.6** Quando o transporte de graneis sólidos ocorrer em caçambas móveis ou estacionárias, este deverá ocorrer em veículos dotados de sistemas de fixação nos quatro cantos, ou nas quatro laterais da base da caçamba, garantindo a segurança da carga, não permitindo sua movimentação em nenhum sentido;

**5.1.7** Qualquer intervenção manual para corrigir anormalidades no equipamento durante o descarregamento da carga, somente poderá ser realizado pelo motorista do caminhão, quando acompanhado por representantes do operador portuário (por exemplo: anomalia na tampa traseira da caçamba do caminhão basculante).

### **5.2 Transporte de contêineres**

**5.2.1** Somente poderão transitar na área interna do porto, transportando contêineres, os veículos especialmente fabricados ou adaptados para este tipo de transporte;

**5.2.2** Os veículos que transportam contêiner deverão ser dotados de sistema de fixação nos quatro cantos, ou nas laterais da base do contêiner, garantindo a segurança da carga, não permitindo sua movimentação em nenhum sentido.

### **5.3 Transporte de carga geral**

**5.3.1** O transporte de chapas metálicas deverá ocorrer com amarração firme, sendo utilizadas cintas com resistência à ruptura por tração, de no mínimo, o dobro do peso total das chapas;

**5.3.2** Para o transporte de bobinas metálicas deverá haver amarração através de cintas ganchos e catracas com resistência total e comprovada à ruptura por tração de, no mínimo, o dobro do peso da bobina;

**5.3.3** Deverão ser utilizados, no mínimo, dois dispositivos de amarração para bobinas com peso inferior a 20 toneladas, e no mínimo três, para bobinas com peso maior ou igual a 20 toneladas;

**5.3.4** Bobinas com peso superior a 20 toneladas deverão ser obrigatoriamente acomodadas sobre berço apropriado;

**5.3.5** Tubos, perfis, barras e vergalhões deverão ser amarrados através de dispositivos com resistência total e comprovada à ruptura por tração de, no mínimo, o dobro do peso da carga;

**5.3.6** No transporte de tubos, perfis, barras e vergalhões a carroceria do veículo deve estar com o assoalho em perfeitas condições de uso e conservação, além de estar provida de escoras laterais metálicas perpendiculares ao plano do assoalho das mesmas (fueiros), para que evitem uma eventual queda da carga de cima da carroceria do caminhão;

**5.3.7** É proibida a utilização de dispositivos de amarração em pontos constituídos em madeira ou, mesmo sendo metálicos, estejam fixados na parte de madeira da carroceria, exceto no caso exclusivo de fixação da lona de cobertura;

**5.3.8** Para as cargas que não ocuparem toda a carroceria no sentido longitudinal, restando espaços vazios nos painéis traseiro e frontal, além dos dispositivos de amarração, devem ser previstos outros dispositivos diagonais que impeçam os movimentos para frente e para trás da carga;

**5.3.9** No veículo cujo painel frontal seja utilizado como batente dianteiro, este deve ter resistência suficiente para absorver os esforços previstos. Nesse caso, fica proibida a circulação de veículos cuja carga ultrapasse a altura do painel frontal e exista a possibilidade de deslizamento longitudinal da parte da carga que está acima do painel frontal;

**5.3.10** Eventuais dúvidas que possam surgir no transporte de carga geral, não tratados nesta norma, serão dirimidas pelas Resoluções nº 293 de 29/09/2008, 552 de 17/11/2015 e demais legislação pertinente.



#### 5.4 Transporte de carga em “big bags” e paletes

5.4.1 Para o transporte de carga em “big bags” e paletes deverá haver amarração através de cintas ganchos e catracas, garantindo a fixação da carga;

5.4.2 Nos casos em que ocorrer derramamento de carga sobre a carroceria do caminhão durante o transporte de “big bags” e paletes, deverá ser realizada sua limpeza no armazém durante a operação de descarga, de forma que o caminhão somente retorne a circular nas vias do porto quando estiver limpo;

#### 5.5 Trânsito de veículos de carga no cais

5.5.1 A formação de filas de veículos de carga ao costado de embarcações atracadas na faixa do cais ficará sobre responsabilidade do Operador Portuário responsável pela operação, mediante autorização da Autoridade Portuária. O carrossel, para embarque e desembarque da carga operada, deverá ser organizado de modo a não obstruir as vias internas do porto;

5.5.1.1 Nos casos em que julgar necessário, a Autoridade Portuária poderá intervir para auxiliar na formação de filas;

5.5.1.2 Nos casos em que for parada a operação de carga ou descarga do navio, o operador portuário deve avisar o setor de triagem para que seja interrompido o acesso ao porto de caminhões para o respectivo navio, até que a operação seja reestabelecida;

5.5.2 A circulação de veículos na faixa portuária interna do cais obedecerá ao plano de sinalização vertical e horizontal estabelecido pela administração Portuária;

5.5.3 Para circulação e manobras nas áreas do cais deve-se respeitar a faixa de segurança (faixa amarela), não devendo nunca ultrapassar a mesma.

### 6. DAS MEDIDAS DISCIPLINARES

#### 6.1 Do veículo

6.1.1 Sendo constatadas irregularidades no caminhão, na carreta ou no transporte de carga, durante uma inspeção ou na circulação do veículo na área portuária, desrespeitando as diretrizes deste procedimento, o motorista e o operador portuário serão notificados, através do Formulário de Notificação de Infração FP.11.04.02, para corrigir o problema;

6.1.2 A partir da emissão da notificação, o caminhão fica impedido de acessar a área portuária.

6.1.3 Sanado o objeto da notificação, o operador portuário deverá encaminhar resposta à autoridade portuária, evidenciando as providências adotadas, para que seja liberado o acesso do caminhão à área portuária.

#### 6.2 Do condutor

6.2.1 Se durante a inspeção ou na circulação do veículo na área portuária forem constatadas atitudes ou comportamentos praticados por parte do motorista, que desrespeitem as diretrizes deste procedimento, a Norma Técnica de Segurança no Trânsito Interno NT004-ST

ou o Código Brasileiro de Trânsito – CBT, o motorista e o operador portuário serão notificados, através do Formulário de Notificação de Infração FP.11.04.02, sendo aplicadas medidas disciplinares conforme estabelecido abaixo:

- a) Na primeira infração, o condutor recebe uma advertência e orientação sobre as regras de segurança no trânsito interno do Porto;
- b) Caso o condutor reincida a infração, não será permitido que este faça uso/ conduza veículo motorizado nas instalações do Porto Organizado por um período de 15 dias corridos;
- c) Caso, após ter recebido a penalização dos 15 dias, o condutor reincida na infração, a penalização quanto a impossibilidade de conduzir um veículo motorizado na área portuária, deverá se estender para 30 dias corridos.

**6.2.1.1** Nas situações em que a atitude ou comportamento praticado por parte do motorista for caracterizada como risco grave e iminente à segurança e integridade dos usuários do Porto, serão aplicadas diretamente as penalidades previstas nas alíneas “b” e “c” do item anterior.

**6.2.2** Se o condutor ou veículo notificado estiver na atividade para alguma empresa arrendatária ou operador portuário do Porto de Imbituba, a empresa deverá ser comunicada da situação para providenciar substituição do motorista ou do veículo caso este seja penalizado de acessar o porto pelo período mencionado acima;

**6.2.2.1** A ANTAQ será notificada das medidas disciplinares aplicadas, para adoção das penalidades cabíveis aos operadores portuários ou arrendatário responsável;

**6.2.3** Havendo descumprimento por parte de alguma empresa arrendatária ou operador portuário em insistir permanecendo com o motorista ou veículo em trânsito, quando este estiver em penalização, será considerado como agravante, sendo a empresa passível de receber auto de infração e multa por parte da autoridade competente.

### **6.3 Do Direito de Defesa**

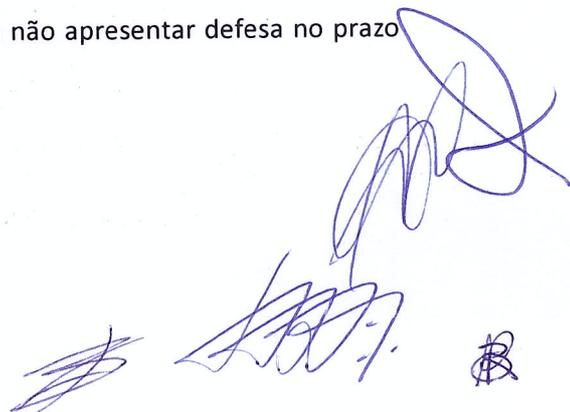
**6.3.1** Na aplicação das penalidades de suspensão mencionadas nas alíneas “b” e “c” do item 6.2.1 será garantido o direito de defesa ao infrator conforme estabelecido abaixo.

**6.3.2** Após notificado, o motorista começa a cumprir a penalidade, e terá o prazo de 5 (cinco) dias para apresentar defesa a ser protocolizada no Protocolo da Autoridade Portuária.

**6.3.3** Apresentada a defesa, a mesma será julgada pelo Chefe da Unidade de Segurança e pelo Gerente de Saúde, Segurança e Meio Ambiente.

**6.3.3.1** Se a defesa for julgada procedente, o processo será arquivado e a penalização suspensa.

**6.3.3.2** Se a defesa for julgada improcedente, ou o motorista não apresentar defesa no prazo previsto, continua prazo de suspensão.



## 7. RESPONSABILIDADES

**7.1** Compete aos operadores portuários, arrendatárias, empregadores, tomadores de serviços, transportadoras, motoristas autônomos zelar pelo cumprimento desta norma.

**7.1.1** Ficam os Operadores Portuários e Arrendatários cientificados a cumprir e fazer cumprir esta norma, responsabilizando-se pelas ocorrências de acidentes e avarias constatadas.

**7.1.2** Compete aos operadores portuários e arrendatárias zelar pelo cumprimento da jornada de trabalho dos motoristas, em conformidade com a lei 13.103 de março de 2015.

**7.1.3** Conforme Lei 12815/2013, o operador portuário é responsável pelos veículos, pessoas e cargas que estão sob sua gestão.

### 7.2 Da Segurança do Trabalho e Unidade de Segurança

**7.2.1** As responsabilidades da Segurança do Trabalho e Unidade de Segurança são as de empregar todos os recursos de ordem técnica e educacional para por em prática as normas estabelecidas, assim como a de administrar, orientar e fiscalizar a sua execução;

**7.2.2** A fiscalização do cumprimento desta Norma compete à Segurança do Trabalho e à Unidade de Segurança.

**7.2.2.1** Compete exclusivamente à Unidade de Segurança emitir as Comunicações Internas – CI e notificações perante o descumprimento do contido nesta norma, e manter o banco de dados e informações referentes às infrações.

### 7.3 Da Guarita / Portaria / Recepção

**7.3.1** Controlar a entrada e saída dos veículos de carga.

**7.3.2** Quando da ocorrência de eventuais infrações / irregularidades, notificar a Unidade de Segurança imediatamente, e formalizar através de Comunicação Interna – CI, à Diretoria e/ou Gerência responsável pela área.

**7.3.3** Vedar a entrada de veículo e/ou condutor que esteja em período de penalização.

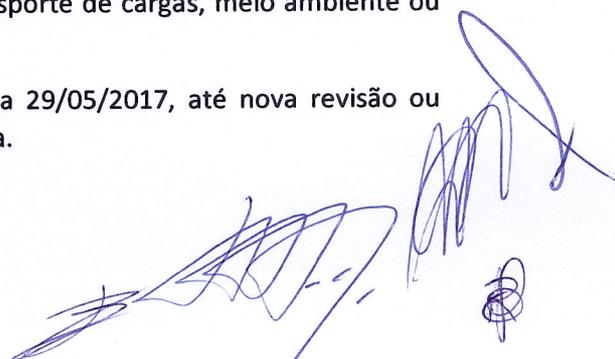
**7.3.4** Vedar, se necessário, a entrada de veículo que não obedecerem às orientações contidas neste documento.

## 8. DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES

**8.1** Os casos não previstos nessa norma serão analisados pelo Chefe da Unidade de Segurança e pelo Gerente de Saúde, Segurança e Meio Ambiente, a qual adotará as medidas que entender cabíveis.

**8.2** O cumprimento desta norma não desobriga a observação e cumprimento das leis, resoluções, normas ou regulamentações de trânsito, transporte de cargas, meio ambiente ou segurança e saúde do trabalho.

**8.3** Esta Norma Técnica entrará em vigor a partir do dia 29/05/2017, até nova revisão ou comunicação de expiração desta pela Autoridade Portuária.



**9. REGISTROS**

FP.11.04.01 – Check list de verificações de caminhões e cargas;

FP.11.04.02 – Formulário de notificação de infração.

**10. REVISÕES**

Rev. 00 – Emissão inicial

Handwritten signatures in blue ink at the bottom right of the page. There are three distinct signatures, with the largest one being a large, stylized cursive signature.

## Anexo I

## PROCEDIMENTO DE TRIAGEM

## 1 PROCEDIMENTOS DE ACESSO

## 1.1 Procedimento inicial

## 1.1.1 Via Web

Acesse o site do Porto <http://www.portodeimbituba.com.br>.



Navegue até o ícone Portal de Agendamentos;



## 1.1.2 TELA INICIAL

Na tela inicial, encontra-se as opções para login no sistema e caso não tenha acesso poderá solicitar, clicando no ícone registre-se.

Several handwritten signatures in blue ink are present at the bottom right of the page. There are three distinct signatures, with the largest one being a complex, cursive signature.

## 1.2 Perdeu sua senha

O sistema conta com uma ferramenta para recuperação de senha, basta clicar no ícone Perdeu sua senha?

### 1.2.1 Efetuando Login:

**1ª. Etapa:** após efetuar o login, usando suas credencias de CPF e senha, entrará em execução o sistema de triagem web.

PLACA	CPF	MOTORISTA	MERCADORIA	TIPO CARGA	ATIVIDADE	SUB-ATIVIDADE	RECINTO	OPERADOR	Status
ALP9005	121135138-10	ADEMIR DE PAULO	MILHO (TRANSGÊNICA)	GRANEL SOLIDO	CARGA	CARGA	SCPAP ARMAZEM A11 (LONA)	SERRA MORENA	Ingressados
MDH481	422.271.439-91	CLAUDIR JOAO PERIN	MILHO (TRANSGÊNICA)	GRANEL SOLIDO	CARGA	CARGA	SCPAP ARMAZEM A11 (LONA)	SERRA MORENA	Ingressados
MDH7101	021164529-79	LINDOMAR MARTILHO	MILHO (TRANSGÊNICA)	GRANEL SOLIDO	CARGA	CARGA	SCPAP ARMAZEM A11 (LONA)	SERRA MORENA	Ingressados
MJ20592	352.433.950-53	MAURO RICARDO SOARES	SODA CAUSTICA	GRANEL LIQUIDO	CARGA	CARGA	SCPAP TERMINAL GRANEL LIQUIDO (TGL)	SARNAVAL	Ingressados
MPF7538	434.913.509-00	MILTON RODRIGUES DE OLIVEIRA	CONTAINER	CONTAINER	CARGA	CARGA	SANTOS BRASIL TECOIN	SANTOS BRASIL	Liberados
MJ0222	987000005-97	MOISES CARDEAL	SODA CAUSTICA	GRANEL LIQUIDO	CARGA	DESCARGA NAVIO IN/OUT	- SCPAP (CAIS PUBLICO)	OPL	Ingressados
AKH8467	045.842.259-39	ROBERTO COARES TOME	CARGA GERAL	CARGA GERAL	SERVICO	SERVICOS	SANTOS BRASIL TCO	SANTOS BRASIL	Aguardando

Legenda: 30 Ingressados 55 Liberados 4 Aguardando

É nesta tela que o sistema é apresentado, aqui temos alguns filtros, os quais podemos selecionar como: Navios (Exibe lista de Navios atracados/agendados), Operadores (Filtra os caminhões por operadores), identifica o IP do usuário, CPF.

Abaixo possui uma legenda de status, a qual identifica os caminhões, bola azul veículos que já ingressaram, bola verde os que estão liberados e bola vermelha os que estão aguardando.

Logo abaixo é mostrado o painel com a lista de todos os veículos que estão cadastrados e é por onde a triagem controla o acesso dos veículos que chegam até o porto controlando assim a formação de filas.

### 1.2.2 Cadastros

No sistema é permitido o cadastro de motoristas, veículos e transportadoras.

## 2 Dúvidas a respeito do sistema.

1. Para quais veículos, deve-se efetuar a Triagem?

Ex.: Carros Leves, Kangoo, Motocicleta, Kombi (para entrega de pequenas mercadorias, correspondências via moto-boy ou entrada de veículo leve com ferramentas).

**R. O sistema é direcionado apenas a veículos com carga e ou maquinários (retroescavadeira, guinaste móvel e outros). Não se aplica aos carros utilitários.**

2. Como proceder com o cadastramento para Acesso há mais de um Recinto? Ex.: TECON e TCG. Há possibilidade de um único cadastro?

**R. O veículo cadastrado só pode ser relacionado a apenas um recinto.**

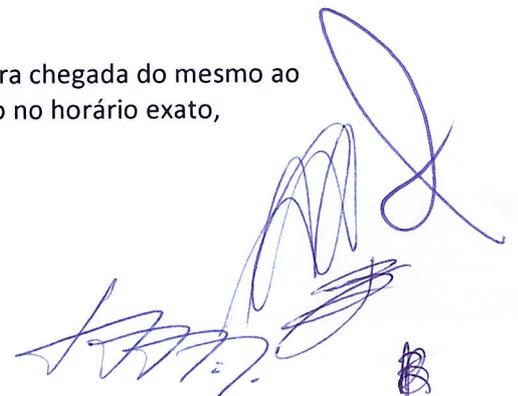
3. Em caso de entrada de veículo para manutenção em geral, onde é necessário a entrada de ajudantes, como deve-se proceder, visto que na plataforma, há espaço apenas para o motorista. Ex.: Tópico Armazéns – Veículo Sprinter – Motorista + Ajudantes

**R. O sistema é para agendamento de veículos e não pessoas. Este tipo de acesso deve continuar seguindo o trâmite em vigor.**

4. Como proceder o lançamento de Triagem, referente a Saída e Entrada de Equipamentos de Grande Porte? Ex.: Reach Stacker / Empilhadeiras

**R. No sistema existe a opção de maquinário.**

5. Em caso de DTA Rodoviária, há um horário estipulado pela RFB para chegada do mesmo ao Recinto, como podemos proceder para garantir a entrada no recinto no horário exato, evitando transtornos com a Autoridade Aduaneira?



R.O fluxo dos veículos, ou seja, o deslocamento desses, deve permanecer da maneira que hoje está.

6.Em caso de chegada tardia (Late Arrival) de contêiner com navio atracado, como será a entrada do veículo, considerando que há a liberação, porém há fila para acesso à portaria?;

R. Idem ao item 05.

7. Na Reunião que tivemos, foi informado que o próprio sistema efetuará um “balanço” por Arrendatário, para ser justo as quantidades de entrada, porém, como será feito caso, o veículo esteja liberado para acesso para o TECON por exemplo há uma fila de 10 caminhões caçamba?

R.De fato, o sistema fará uma análise cruzada, evitando que o lançamento de veículos de um operador fique prejudicado pelo outro.

8. As liberações efetuadas pela Unidade de Segurança, serão necessárias para acesso ao Terminal e a Área Alfandegada?

R. o sistema é apenas para veículos de cargas. No caso da portaria 01 e 02, quando houver a retirada de resíduos, basta selecionar SERVICOS > RETIRADA DE RESIDUO. O acesso das pessoas e funcionários seguirá o habitual rito.





