

Resolução nº 46, 10 de junho de 2020.

Dispõe sobre as normas para operação de movimentação de toras de madeira, no Porto de Imbituba, visando a saúde e segurança do trabalhador, bem como a prevenção da poluição ambiental.

A **DIRETORIA EXECUTIVA DA SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.**, no uso de suas atribuições legais e estatutárias, e considerando:

A necessidade de normatizar procedimentos, visando a realização das atividades no âmbito da SCPAR Porto de Imbituba com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

A necessidade de estimular a melhoria na segurança das operações portuárias realizadas no Porto de Imbituba, em especial as relacionadas às operações de movimentação de toras de madeira;

O Termo de Notificação nº 35228/1312 da Superintendência Regional do Trabalho em Santa Catarina.

RESOLVE:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º A presente resolução visa estabelecer os critérios técnicos e operacionais, para realização da operação de movimentação de toras de madeira para embarque em navios atracados no Porto de Imbituba.

Art. 2º A operação de movimentação de toras de madeira deverá ser realizada respeitando as disposições estabelecidas nas Normas Regulamentadoras (NR) aprovadas pela Portaria N° 3.214, de 8 de junho de 1978, em especial a NR 29 – Segurança e saúde no trabalho portuário.

CAPÍTULO II CONDIÇÕES ESPECÍFICAS

Art. 3º Após a liberação do acesso de pessoas ao navio atracado, e antes do início da operação, o Operador Portuário deverá:

I – Realizar, com acompanhamento do comandante do navio ou técnico por ele indicado, a identificação das condições de segurança nas operações portuárias, a bordo da embarcação, detectando os agentes de riscos existentes, verificando vulnerabilidade para ocorrências de acidentes, detectando os agentes de risco existentes, em especial nas operações de complementação de embarques realizadas em outros portos (top-off), quando deverá ser feita a verificação da qualidade do ar nos porões e demandando as demais medidas de segurança para imediata eliminação ou neutralização dos riscos detectados, ações que devem estar completadas antes da liberação para acesso de trabalhadores a bordo, para garantir a integridade dos trabalhadores portuários e das demais pessoas envolvidas na operação;

II – Emitir o respectivo Relatório de Inspeção de Segurança, do qual deverá constar, quando for o caso, a liberação do início da operação de embarque;

III - O Operador Portuário deverá manter o Relatório de Inspeção de Segurança durante 1 (um) ano após a desatracação da embarcação, à disposição da Autoridade Portuária e do OGMO.

IV – Quando da estivagem de toras nos conveses das embarcações, providenciar a instalação de barreiras de contenção marítimas flutuantes, em quantidade suficiente para dotar o perímetro da embarcação (a barreira deverá estar a pelo menos 10 m da embarcação para conter as toras que escorregarem do convés), e com capacidade de retenção de toras que possam vir a ser projetadas na água;

Art. 4º Na composição da equipe de supervisores e prepostos do Operador Portuário deverá haver no mínimo um Técnico de Segurança do Trabalho ou Engenheiro de Segurança do Trabalho, devidamente habilitado, em virtude dos riscos inerentes a este tipo de operação e com a finalidade de promover a saúde e segurança do trabalhador no local de trabalho.

Parágrafo único. Os supervisores, prepostos e equipes de segurança do trabalho do Operador Portuário, deverão atuar preventivamente, exercendo permanente orientação e acompanhamento para que os trabalhadores atuem segundo os procedimentos de segurança que lhes foram recomendados, de forma ininterrupta, durante toda a operação, fazendo registrar todas as ocorrências ambientais e de segurança e interferindo diretamente para paralisar a operação sempre que detectada situação de risco de acidente.

Art. 5º No início de cada turno de trabalho, o Operador Portuário deverá realizar o Diálogo Diário de Segurança – DDS, com todos os trabalhadores portuários envolvidos na operação, avulsos ou não, e com os trabalhadores de outras categorias profissionais envolvidas, para orientações de segurança do trabalho referentes a todas as etapas da operação portuária de embarque de madeira em toras.

Art. 6º O Operador Portuário deverá dispor de brigadistas de emergência para o primeiro pronto atendimento e acionamento do resgate em casos de acidentes, bem como, deixar todos os equipamentos para socorro disponíveis e próximos à operação (gaiola de resgate, kit de primeiros socorros, extintores, maca, etc.).

Art. 7º O Operador Portuário deverá possuir um Plano de Contingência para coleta e retirada de toras que possam vir a projetar-se na água durante a operação,

indicando inclusive a embarcação marítima que estará em prontidão para a coleta e remoção das toras da água. Esse Plano deverá ser enviado pelo Operador Portuário para a Autoridade Portuária, devendo ser atualizado sempre que sofrer alteração.

Art. 8º A atmosfera dentro dos porões da embarcação deverá ser monitorada de acordo com as medidas de segurança definidas no Relatório de Inspeção de Segurança previsto nos incisos I e II do art. 3º.

§1º Nos casos em que não for identificada a necessidade de monitorar a atmosfera dentro dos porões da embarcação, ainda assim, a verificação deverá ocorrer no mínimo, uma vez a cada início de turno, e sempre que os porões forem abertos ou reabertos.

§2º O Operador Portuário deverá manter os registros das medições e a Certificação do Aparelho de medição durante 1 (um) ano após a desatracação da embarcação, à disposição da Autoridade Portuária e do OGMO.

§3º Verificada qualquer não conformidade resultante da medição de gases, a operação deverá ser interrompida, e as pessoas removidas do local até a normalização das condições da qualidade do ar.

Art. 9º O Operador Portuário deverá disponibilizar as certificações dos equipamentos de guindar à Autoridade Portuária e ao OGMO, a qualquer tempo, estando incluída a certificação de todos os equipamentos de apoio às operações, tais como: spreaders, patolas, ganchos, cabos, equipamentos tipo *log lifter*, incluindo seus cabos específicos, entre outros utilizados para operação.

Parágrafo único. Nos casos em que forem utilizados equipamentos de bordo, a disponibilização das certificações dos equipamentos da embarcação deverá ser providenciada pelo Agente Marítimo.

Art. 10 Deverá ser utilizado implemento mecânico, elétrico ou hidráulico quando do carregamento de toras de madeira em navios no Porto de Imbituba de forma a não demandar trabalhadores no interior do porão para desengatar cabos, correntes ou similares, em cumprimento à determinação da Superintendência Regional do Trabalho em Santa Catarina.

Parágrafo único. Devem ser utilizados ganchos, garras, *clamps* ou outro meio técnico equivalente que libere as toras de madeira no porão do navio sem intervenção humana (item 29.1.4.1, alínea “b”, da NR29).

Art. 11. O ligamento, içamento e desligamento das cargas devem seguir as determinações do item 29.3.6 da NR 29.

Art. 12. O Operador Portuário exigirá dos responsáveis pela embarcação que a iluminação de toda a área de operação, no interior da embarcação seja adequada, adotando-se medidas para evitar colisões e/ou atropelamentos (item 29.3.4.17 da NR 29).

Parágrafo único. Da mesma forma, exigirá que os porões, passagens de trabalhadores e demais locais de operação, devem ter níveis adequados de iluminação, obedecendo ao que estabelece a NR 17 (Ergonomia), não sendo permitido níveis inferiores a 50 lux.(item 29.3.14.1 da NR 29).

Art. 13. As máquinas utilizadas a bordo deverão ser providas de estrutura protetiva contra queda de objetos, a exemplo do sistema FOPS – *FallingObjectProtectiveStructure*, na totalidade da cabine (janela frontal, janelas laterais, janela traseira e teto), com resistência compatível com a demanda à qual será exigida. Exemplo de sistema FOPS no Anexo I.

Art. 14. Equipamentos movidos a combustão devem conter dispositivos que controlem a emissão de poluentes gasosos, fagulhas, chamas e a produção de ruídos.

Art. 15. Os operadores das máquinas utilizadas a bordo deverão ser devidamente habilitados.

Art. 16. As atividades relacionadas ao engate, desengate ou içamento da carga no cais deverão ser realizadas de forma que o trabalhador não precise ultrapassar a linha de segurança (faixa amarela) próximo à beira do cais.

Art. 17. O transporte das toras de madeira nos caminhões deverá ser realizado por veículos aptos a essa finalidade, com registro no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRV e Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRLV.

Art. 18. As toras devem ser transportadas no sentido longitudinal do veículo, devendo estar obrigatoriamente contidas por:

I – Painéis dianteiro e traseiro da carroceria do veículo;

II - Escoras laterais metálicas, perpendiculares ao plano do assoalho da carroceria do veículo (fueiros) sendo necessárias 2 (duas) escoras de cada lado, no mínimo, para cada tora ou pacote de toras; e

III - Cabos de aço ou cintas poliéster, com capacidade mínima de ruptura à tração de 3.000 kgf tensionadas por sistema pneumático auto ajustável ou catracas fixadas na carroceria.

Art. 19. A altura da carga transportada deve ser limitada pela menor altura dos painéis ou fueiros do veículo, ou pela marcação de altura máxima nesses fueiros ou painéis, o que for menor.

Art. 20. As cintas ou cabos de fixação das cargas nos caminhões deverão ser soltas somente quando o veículo for o próximo da fila para descarregar.

Art. 21. Para a realização do abastecimento das máquinas utilizadas a bordo, estas, deverão ser removidas da embarcação para o cais, sendo proibido seu abastecimento a bordo.

Parágrafo único. O abastecimento de máquinas e/ou equipamentos utilizados na operação deverão ocorrer conforme o estabelecido na Resolução n° 035, de 23 de outubro de 2019, disponibilizado no site da SCPAR Porto de Imbituba (www.portodeimbituba.com.br).

Art. 22. Durante toda a operação de carga ou descarga e no seu término, o Operador Portuário deverá proceder de imediato a limpeza da área de armazenagem, vias e cais, com o devido recolhimento dos resíduos e sua destinação adequada.

Parágrafo único. Os resíduos sólidos gerados durante a operação deverão ser coletados, transportados e destinados de forma a atender as legislações ambientais vigentes. Para a saída do resíduo da área portuária deverá ser solicitada anuência do setor de SSMA da Autoridade Portuária.

Art. 23. Durante a realização da limpeza prevista no artigo 22, caso haja a necessidade de algum trabalhador ultrapassar a linha de segurança (faixa amarela) próximo à beira do cais, este deverá utilizar colete salva-vidas.

Art. 24. Eventuais incidentes ou acidentes envolvendo pessoas e/ou carga, que ocorram durante a operação de carregamento, deverão ser imediatamente comunicado à esta Autoridade Portuária, demais órgãos envolvidos e responsáveis pelos trabalhadores envolvidos. No processo de investigação, será indicado pela Autoridade Portuária um funcionário para acompanhar as investigações e definição de ações decorrentes da mesma, com o intuito de mitigar a recorrência destes eventos.

Art. 25. A presente Resolução entra em vigor na data de publicação de seu extrato no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina.

Parágrafo único. A íntegra desta Resolução deve ser imediatamente disponibilizada no site da SCPAR Porto de Imbituba S.A.

Imbituba, 10 de junho de 2020.

JAMAZI ALFREDO ZIEGLER

Diretor Presidente

ALEXANDRE PINTER

Diretor

ANEXO I – Exemplo de sistema FOPS (*FalligObjectProtectiveStructure*)



Fonte: imagem retirada da internet em 17/02/2020