

Aula 26

Ministério do Trabalho (Auditor Fiscal do Trabalho - AFT) Legislação do Trabalho - 2023 (Pré-Edital)

Autor:
Mara Camisassa

10 de Junho de 2023

Sumário

NR29 – Segurança e Saúde no Trabalho Portuário	3
Breve histórico do trabalho portuário	3
Objetivo e Campo de Aplicação	4
Termos Técnicos	4
Competências e responsabilidades	6
Operadores portuários e tomadores de serviço	6
Do OGMO	6
Dos trabalhadores	7
Programa de Gerenciamento de Riscos	7
Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário - SESSTP	8
Atribuições dos membros do SESSTP	9
Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho – SESMT.....	10
Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP)	11
Objetivo e constituição.....	11
Informações gerais.....	11
Operações de atracação, desatracação e manobras de embarcações	13
Acesso a embarcações atracadas e fundeadas	14
Iluminação dos locais de trabalho.....	15
Operações com cargas perigosas.....	15
Definição	15
Classificação.....	15



Sinalização.....	15
Ficha de Informações	16
Informações gerais.....	17
Treinamento.....	17
Documentação de carga perigosa	17
Plano de Controle de Emergência (PCE).....	19
Plano de Ajuda Mútua - PAM	21
Lista de Questões	22
Gabarito.....	24
Questões Comentadas.....	25



NR29 – SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO

REDAÇÃO DADA PELA Portaria MTP nº 671, de 30 de março de 2022

Breve histórico do trabalho portuário brasileiro¹

Com a promulgação da Constituição Federal (Brasil, 1988), o trabalho portuário, até então regulamentado pelo Estado, passou a ser intermediado pelos sindicatos da categoria profissional.

Em decorrência dessa nova ordem, foram extintas as Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), visto que não mais necessárias, sobretudo no que se referia ao caráter intervencionista nas relações de trabalho até então vigente.

Devido à lacuna legal criada, sem normas positivadas que regulassem as atividades portuárias, foi criada a Lei de Modernização dos Portos - Lei nº 8.630, 25 de fevereiro de 1993 (Brasil, 1993) -, que, dentre outras providências, fortalecia a negociação coletiva para o disciplinamento do trabalho portuário (remuneração, ternos, fainas, etc).

Contudo, a nova lei retirou dos sindicatos a intermediação de mão de obra, criando o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que, de certa forma, sucedeu as antigas DTM quanto à matrícula, à quantificação, ao treinamento, e à escalação, através de rodízio dos trabalhadores portuários avulsos, estabelecendo, inclusive, uma Comissão Paritária, para aplicar sanções aos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA) indisciplinados. A criação do OGMO quebrou o monopólio dos sindicatos laborais na escalação dos trabalhadores avulsos, passando a gerenciar o trabalho portuário, sem, contudo, formar vínculo empregatício com o trabalhador portuário avulso.

O trabalhador portuário desenvolve as suas atividades nas seguintes modalidades: capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, serviço de bloco e vigilância de embarcações. Via de regra, os trabalhos são desenvolvidos no interior das embarcações, no costado do navio, no cais do porto e nos armazéns. Em terra, são realizados pela capatazia, a bordo, pelos estivadores.

Como veremos nesta aula, os trabalhadores portuários estão sujeitos a diversos fatores de riscos e situações como queda de altura, queda de materiais, riscos relacionados a fatores ergonômicos, exposição a radiação solar, trabalho em espaços confinados, exposição aos contaminantes de agentes químicos

¹ MIRANDA, Roberto Sales. Aspectos do trabalho portuário no brasil: a contratação de aprendizes na área portuária. **Revista ENIT**. Brasília, DF. Disponível em: file:///C:/Users/User/Downloads/808.pdf



gerados nos processos de soldagem (serviços de manutenção), queda de homem ao mar, vazamento de produtos perigosos, incêndios, explosões, dentre vários outros.

Em 1997 foi publicada a primeira redação da NR29, visando atender, principalmente, às particularidades do trabalho portuário. A redação da norma sofreu alterações pontuais ao longo tempo e em 2022, o texto foi totalmente alterado, e é esta nova redação que veremos nesta aula.

Em 2013, foi publicada a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Brasil, 2013), denominada Lei dos Portos, que passou a disciplinar o tema.

Objetivo e Campo de Aplicação

O objetivo da NR29 é estabelecer as medidas de prevenção em segurança e saúde no trabalho portuário e as diretrizes para a implementação do gerenciamento dos riscos ocupacionais nos ambientes de trabalho.

Esta norma raramente é cobrada nos concursos de AFT, e por este motivo apresentarei aqui as informações que considero mais relevantes.

A norma aplica-se ao trabalho portuário tanto em operações a bordo de embarcações como em terra, e também às demais atividades nos portos e nas instalações portuárias, públicas ou privadas, situadas dentro ou fora da área do porto organizado, e nos terminais retro portuários. Vemos, portanto, que a norma não se aplica somente aos profissionais diretamente envolvidos no trabalho portuário, como os trabalhos de capatazia e estiva, mas também a outras atividades realizadas nos portos e instalações portuárias, como por exemplo, profissionais que realizam a amarração das embarcações ou ainda pessoas que sobem a bordo para realizar alguma inspeção ou retirar amostras de mercadorias.

*Destaco que é considerado **trabalhador portuário** o profissional treinado e habilitado para executar as atividades relacionadas ao trabalho portuário, com vínculo empregatício por prazo indeterminado ou avulso, conforme definido em lei especial.*

Termos Técnicos

No trabalho portuário são usados vários termos e expressões específicos da atividade, cujos conceitos são apresentados a seguir:

Akulheiros ou escotilhão - pequenas escotilhas utilizadas para trânsito de pessoal entre pavimentos da embarcação, como por exemplo, o porão. Possuem abertura circular ou elíptica, para acesso aos compartimentos da embarcação normalmente não habitados ou frequentados.



Estiva (estivagem): Atividade de movimentação de mercadorias ou cargas diversas nos conveses e nos porões das embarcações, nas operações de carga e descarga, incluindo arrumação, peação e despeação.

Operação portuária: Movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada em porto organizado ou instalação portuária de uso privado por operador portuário, tomador de serviço ou empregador.

Operador portuário: Pessoa jurídica pré-qualificada pela autoridade portuária para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Portaló: Local de entrada da embarcação, onde desemboca a escada que liga o cais à embarcação.

Porto: local situado em baía, angra, enseada, foz ou margens de rios, que ofereça proteção natural ou artificial contra ventos, marés, ondas e correntes, e ofereça instalações para atracação² e amarração de embarcações, áreas de armazenagem e equipamentos de movimentação de carga, que possibilite o embarque e desembarque de mercadorias, cargas diversas e passageiros.

Porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.

Terminal de uso privativo: Instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado.

Terminal Retro portuário: Estabelecimento situado próximo a um porto organizado ou a uma instalação portuária, compreendida no perímetro de cinco quilômetros dos limites da zona primária, com área demarcada pela autoridade aduaneira local, no qual são executados os serviços de operação, sob controle aduaneiro, com carga de importação e exportação, embarcadas em contêiner, reboque ou semirreboque.

Tomador de serviço: Pessoa física ou jurídica que requisita Trabalhador Portuário Avulso - TPA junto ao OGMO para a execução de operações portuárias fora do Porto Organizado, como ocorre nos Terminais de Uso Privado - TUP. Em alguns portos organizados a requisição de TPA pode ocorrer para movimentar cargas diversas, exemplo de movimentações de carga offshore e de rancho (material de bordo).

² Atracação é a manobra de fixação da embarcação ao cais.



Competências e responsabilidades

Operadores portuários e tomadores de serviço

Compete aos operadores portuários e aos tomadores de serviço, em relação aos trabalhadores avulsos:

a) cumprir e fazer cumprir a NR29 e as demais disposições legais de segurança e saúde aplicáveis ao trabalho portuário: dentre esta legislação, cito:

- Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT);
- Lei 12.815/2013 (Lei dos Portos);
- Lei 9.719/1998 (Lei do trabalho portuário avulso);
- Lei 12.023/2009 (Lei do trabalho avulso – movimentação de mercadorias em geral);
- NR30 – Segurança e saúde no trabalho aquaviário;
- Normas da autoridade marítima (NORMAN);
- Convenção 137 da OIT (Trabalho Portuário); e
- Códigos marítimos internacionais como SOLAS, IMDG, STCW, MARPOL, ISPS, ISM, dentre outros.

b) assegurar que as operações ocorram após a implementação das medidas de prevenção, conforme previsto na NR1 (Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais); e

c) realizar operação portuária com os trabalhadores utilizando corretamente os equipamentos de proteção individual, devendo atender à NR6 (Equipamento de Proteção Individual - EPI).

Do OGMO

Compete ao OGMO, em relação aos seus trabalhadores avulsos:

- a) participar, com os operadores portuários e tomadores de serviço, da definição das medidas de prevenção, nos termos da NR1;
- b) proporcionar a todos os trabalhadores formação sobre segurança e saúde no trabalho portuário, conforme previsto nesta NR;
- c) escalar trabalhadores capacitados, conforme os riscos informados pelo operador portuário ou tomador de serviço;
- d) atender à NR6 em relação ao EPI;
- e) elaborar e implementar o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO, observado o disposto na NR7; e
- f) notificar o operador portuário ou tomador de serviço na eventualidade de descumprimento desta NR ou demais disposições legais de segurança e saúde dos trabalhadores.



Dos trabalhadores

É responsabilidade do trabalhador avulso habilitar-se por meio de capacitação específica, oferecida pelo OGMO ou pelo tomador de serviço, quanto às normas de segurança e saúde no trabalho portuário.

O OGMO deve oferecer as capacitações quanto às normas de segurança e saúde no trabalho para fins de engajamento do trabalhador no serviço. Além disso, o OGMO somente pode escalar trabalhadores nas atividades que estes estejam capacitados.

Programa de Gerenciamento de Riscos

O operador portuário, o tomador de serviço e o empregador devem:

- a) elaborar e implementar o Programa de Gerenciamento de Riscos, nos termos da NR-01 na instalação portuária em que atuem;
- b) considerar em seus programas as informações sobre riscos ocupacionais que impactam nas operações portuárias, fornecidas pelo OGMO e pela administração portuária, em relação às suas atividades; e
- c) fornecer as informações dos riscos ocupacionais sob sua gestão que possam impactar as atividades da administração portuária e do OGMO.

O operador portuário e o tomador de serviço devem incluir as atividades do trabalho avulso em seu PGR.

A administração portuária deve:

- a) elaborar e implementar o PGR nos portos organizados, nos termos da NR1, levando em consideração as informações dos riscos ocupacionais que possam impactar nas operações portuárias fornecidas pelos operadores portuários, tomadores de serviço, empregadores e OGMO; e
- b) fornecer as informações sobre riscos ocupacionais que impactam na operação portuária aos operadores portuários, tomadores de serviço, empregadores e ao OGMO.

O PGR da administração portuária poderá incluir medidas de prevenção para os operadores portuários, tomadores de serviço, empregadores e OGMO que atuem em suas dependências ou local previamente convencionado em contrato ou referenciar os programas dos mesmos.

Os operadores portuários, tomadores de serviço, empregadores e o OGMO podem referenciar o PGR da administração portuária em seus programas.

O OGMO deve:

- a) elaborar e implementar o PGR levando em consideração as informações sobre riscos ocupacionais fornecidas pelos operadores portuários, tomadores de serviço e pela administração portuária; e



b) fornecer as informações sobre riscos ocupacionais que impactam na operação portuária aos operadores portuários, tomadores de serviço, empregadores e nas atividades da administração portuária.

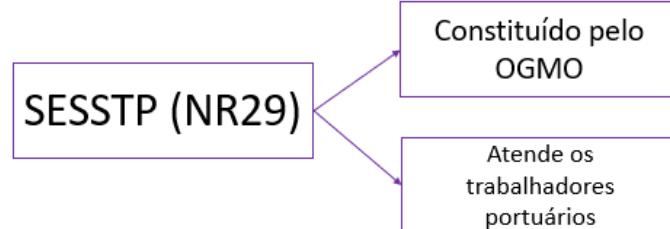
Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário - SESSTP

O **SESSTP deve ser constituído pelo OGMO** para dar assistência exclusivamente aos trabalhadores portuários³ de acordo com o dimensionamento mínimo apresentado a seguir: (o dimensionamento deve ser feito de acordo com a média aritmética obtida pela divisão do número de trabalhadores avulsos tomados no ano civil anterior e pelo número de dias efetivamente trabalhados⁴). A norma destaca que se aplicam ao SESSTP as disposições da NR4 no que não forem contrárias ao disposto neste item.

DIMENSIONAMENTO DO SESSTP

	Número de trabalhadores avulsos			
Profissionais especializados	20 - 250	251 - 750	751 - 2000	2001 - 3500
Engenheiro de Segurança do Trabalho	--	01	02	03
Técnico de Segurança do Trabalho	01	02	04	11
Médico do Trabalho	--	01 *	02	03
Enfermeiro do Trabalho	--	--	01	03
Auxiliar/Técnico de Enfermagem do Trabalho	01	01	02	04

* horário parcial - 3 horas.



³ Veremos adiante que a administração portuária, o OGMO, os operadores portuários e os titulares de instalações portuárias autorizadas deverão constituir SESMT de acordo com a NR4 (e não, SESSTP) para atender aos seus empregados próprios.

⁴ Nas instalações portuárias em início de operação, o dimensionamento terá por base o número estimado de trabalhadores avulsos a serem tomados no ano.



O custeio do SESSTP deve ser dividido proporcionalmente de acordo com o número de trabalhadores utilizados pelos OGMO, os operadores portuários e os tomadores de serviço, por ocasião da arrecadação dos valores relativos à remuneração dos trabalhadores.

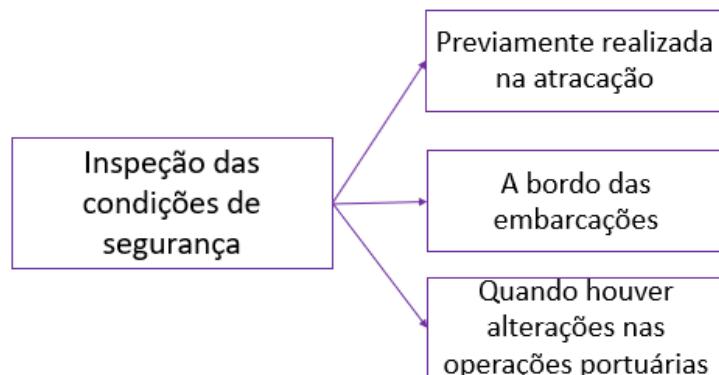
Os operadores portuários, as administrações portuárias e os terminais de uso privado podem firmar convênios para compor o SESSTP local com seus profissionais, a ser coordenado pelo OGMO.

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

Atribuições dos membros do SESSTP

Os profissionais integrantes do SESSTP têm as mesmas atribuições dos membros do SESMT constituídos nos termos da NR4 - Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho, além da inspeção das condições de segurança nas operações portuárias.

A inspeção das condições de segurança deve ser previamente realizada na atracação⁵ e a bordo das embarcações e quando houver alterações nas operações portuárias.



A inspeção das condições de segurança deve atender aos seguintes requisitos:

- verificação das condições para realização das atividades, adotando as medidas necessárias, de acordo com os procedimentos estabelecidos no subitem 29.4.6 da NR29;
- identificação de condições impeditivas, devendo a permissão para a execução ou retomada dos trabalhos ocorrer após a adoção de medidas de prevenção; e

⁵ Há uma certa imprevisibilidade no que se refere aos riscos relativos às embarcações que estão atracando. Daí a exigência da norma de se fazer uma inspeção prévia, antes da atracação. Uma vez identificados os riscos da embarcação em si bem como das cargas que estão sendo transportadas, devem ser adotadas as medidas de prevenção adequadas bem como a informação aos envolvidos, como o amarrador, comandante da embarcação, operador portuário, dentre outros.



c) verificação da necessidade de sinalização de segurança em razão de olhais, escadas, tubulações, aberturas e cantos vivos e execução das medidas, quando for o caso.

Quando identificados perigos ou riscos adicionais, os integrantes do SESSTP devem:

- imediatamente adotar medidas de prevenção específicas; e
- se os riscos não estiverem previstos no PGR, revisar o PGR e os procedimentos.

A inspeção das condições de segurança deve observar também o Código Marítimo Internacional para Cargas Sólidas à Granel - MSBC, o Código Marítimo Internacional para Cargas Perigosas - IMDG e as informações de segurança disponibilizadas pelo expedidor de carga.

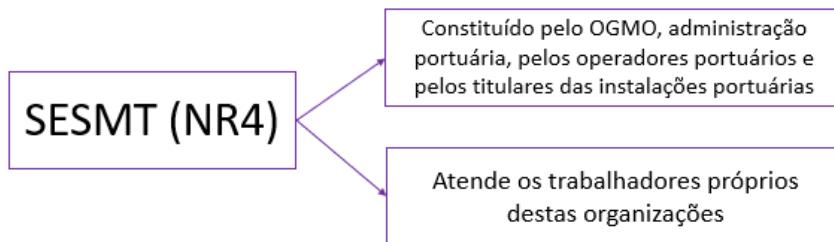
Os resultados da inspeção devem ser registrados em relatório a ser entregue para a pessoa responsável. Deve ser feita nova inspeção sempre que os trabalhadores verificarem a ocorrência de situações que considerarem representar risco para a sua segurança e saúde ou para a de terceiros.

Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho – SESMT

A administração portuária, o OGMO, os operadores portuários e os titulares de instalações portuárias autorizadas devem constituir SESMT para seus empregados próprios, aplicando-se a NR4.

Além do disposto na NR4, para o dimensionamento do número de Engenheiros de Segurança do Trabalho e Técnicos de Segurança do Trabalho do SESMT, deve ser considerada a soma dos seguintes fatores:

- média aritmética obtida pela divisão entre o número de trabalhadores avulsos tomados no ano civil anterior e o número de dias efetivamente trabalhados, observado o subitem 29.6.1 da NR29; e
- média do número de empregados portuários com vínculo empregatício do ano civil anterior.



Os membros do SESMT também devem realizar a inspeção das condições de segurança em instalações de operadores portuários que exploram área no porto organizado e de titulares de instalações portuárias autorizadas. Esta inspeção deve alcançar seus empregados próprios e também trabalhadores avulsos em conjunto com os respectivos SESSTP.



Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP)

O OGMO, os operadores portuários e os tomadores de serviço ficam obrigados a organizar e manter em funcionamento a CPATP por OGMO. A CPATP alcança apenas os trabalhadores avulsos cadastrados no OGMO. Caso um trabalhador avulso venha a ser registrado como empregado do OGMO, ele deixa de fazer parte da base de cálculo da CPATP e passa a fazer parte da CIPA (NR5) do OGMO, caso o OGMO esteja obrigado a constituir esta comissão de acordo com os critérios da NR5.

A CPATP não pode ter o número de representantes reduzido, bem como não pode ser desativada pelo OGMO, pelos operadores portuários ou pelos tomadores de serviço 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.**

A NR5, enquanto norma geral, se aplica de forma subsidiária às disposições da CPATP da NR29.

Objetivo e constituição

A CPATP tem como objetivo a prevenção de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho, de modo a tornar compatível permanentemente o trabalho com a preservação da vida e da saúde do trabalhador.

A comissão deve ser constituída de forma paritária, por representantes dos trabalhadores portuários avulsos e por representantes dos operadores portuários e tomadores de serviço integrantes do OGMO, dimensionado de acordo com a tabela a seguir:

DIMENSIONAMENTO DA CPATP

Nº médio de trabalhadores avulsos	20 a 50	51 a 100	101 a 500	501 a 1000	1001 a 2000	2001 a 5000	5001 a 10000	Acima de 10000 a cada grupo de 2500 acrescentar
Nº de representantes titulares dos operadores portuários e dos tomadores de serviço	01	02	04	06	09	12	15	02
Nº de representantes titulares dos trabalhadores avulsos	01	02	04	06	09	12	15	02

Informações gerais

Duração do mandato: dois anos, permitida uma reeleição.

Composição dos titulares: deve obedecer a critérios que garantam a representação das atividades portuárias, devendo considerar as **categorias de maior potencial de risco e ocorrência de acidentes**, respeitando o dimensionamento mínimo apresentado anteriormente.



Trabalhador nomeado: Quando o OGMO não se enquadrar no dimensionamento apresentado anteriormente e não for atendido por SESSTP, será nomeado um trabalhador pelo OGMO como representante dos operadores portuários e tomadores de serviço responsável pelo cumprimento dos objetivos da CPATP, podendo ser adotados mecanismos de participação dos trabalhadores avulsos, através de negociação coletiva. No caso de atendimento pelo SESSTP, este deverá desempenhar as atribuições da CPATP.

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

Os representantes dos operadores portuários e tomadores de serviço designarão dentre os seus representantes titulares o presidente da CPATP no primeiro ano de mandato e o vice-presidente no segundo ano.

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

Eleição: A eleição deve ser realizada durante o expediente, respeitados os turnos, devendo ter a participação de, no mínimo, metade mais um do número médio do conjunto dos trabalhadores portuários utilizados no ano anterior.

Atribuições: Além das atribuições previstas para a CIPA na NR5, a CPATP tem por atribuição:

Atenção aos verbos!

- a) **promover**, anualmente, em conjunto com o SESSTP, a Semana Interna de Prevenção de Acidente no Trabalho Portuário - SIPATP;
- b) **oficiar** os riscos debatidos e as propostas de medidas de controle às organizações que compõem a CPATP, bem como ao SESSTP, conforme o caso;
- c) **verificar**, mensalmente e sempre que houver denúncia de risco, os ambientes e as condições de trabalho, nas dependências das instalações portuárias, visando identificar situações que possam trazer riscos para a segurança e saúde dos trabalhadores; e
- d) **sugerir** a realização de cursos, treinamentos e campanhas que julgar necessárias para melhorar o desempenho dos trabalhadores portuários quanto à segurança e saúde no trabalho.

Reuniões ordinárias: Mensais, de acordo com calendário anual. As reuniões devem ocorrer em local apropriado, durante o expediente.

Reuniões extraordinárias: Devem ser realizadas no prazo máximo de quarenta e oito horas nos seguintes casos:

- a) ocorrência do acidente grave ou fatal; ou



b) solicitação de uma das representações.

No caso de acidente grave ou fatal, a pessoa responsável pela operação portuária deve estar presente na reunião extraordinária.

Atribuições do OGMO com relação à CPATP: Compete ao OGMO:

- a) promover para todos os membros da CPATP, titulares e suplentes, treinamento sobre prevenção de acidentes do trabalho, segurança e saúde ocupacional, com carga horária de 20 (vinte) horas, sendo este de frequência obrigatória e realizado antes da posse dos membros de cada mandato, exceção feita ao mandato inicial: atenção: **caso se opte pela modalidade de ensino a distância - EaD, deve ser garantida a carga horária de oito horas de treinamento presencial;**
- b) convocar eleições para escolha dos membros da nova CPATP, com antecedência mínima de quarenta e cinco dias, realizando-as, no máximo, até trinta dias antes do término do mandato da CPATP em exercício;
- c) promover cursos de atualização para os membros da CPATP; e
- d) dar condições necessárias para que todos os titulares de representações na CPATP compareçam às reuniões ordinárias e/ou extraordinárias.

Operações de atracação, desatracação e manobras de embarcações

Nas operações de atracação, desatracação e manobras de embarcações, devem ser adotadas medidas de prevenção de acidentes, considerando:

- a) prensagem de membros;
- b) rompimento de cabos e espías;
- c) esforço excessivo do trabalhador;
- d) iluminação; e
- e) queda no mesmo nível e ao mar.

É obrigatório o uso de um sistema de telecomunicação entre a embarcação e o responsável em terra pela atracação.

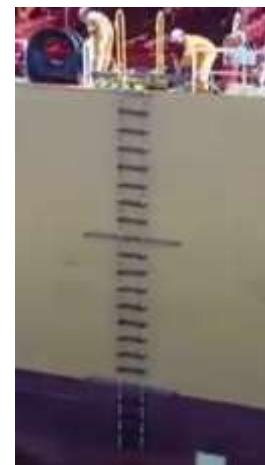
Todos os trabalhadores envolvidos nessas operações devem fazer uso de coletes salva-vidas conforme Normas da Autoridade Marítima - NORMAM.



Acesso a embarcações atracadas e fundeadas

A NR29 exige que seja garantido acesso seguro para o embarque e desembarque da embarcação. O acesso à embarcação deve ficar fora do alcance do raio da lança do guindaste ou assemelhado: caso esta disposição não possa ser cumprida, o local de acesso deverá ser isolado e sinalizado durante a movimentação de carga suspensa.

Não é permitido o acesso à embarcação atracada utilizando-se escadas tipo quebra-peito (foto ao lado). A escada Quebra-Peito (também chamada de *escada de marinheiro*) é uma escada vertical utilizada para subida e descida, esporádicas, de embarcações, construídas de **cordas e madeira**, obedecendo a normas marítimas internacionais. A proibição de uso destas escadas se deve principalmente ao risco de queda ao mar, devido ao movimento da embarcação.



É proibido o acesso de trabalhadores a embarcações em equipamentos de guindar, exceto:

- em operações de resgate e salvamento; ou
- nas operações com contêineres previstas no subitem 29.16.3 da norma (que prevê o uso de cesto suspenso ou gaiola construída para este fim e capacidade de no máximo 2 trabalhadores).

Nos locais de trabalho próximos à água e nos pontos de embarque e desembarque de pessoas, devem existir, na razão mínima de **uma unidade para cada berço de atração**⁶, boias salva-vidas e outros equipamentos necessários ao resgate de vítimas que caiam na água, de acordo com os requisitos contidos nas NORMAM.

As boias salva-vidas possuirão dispositivo de iluminação automática ou fita reflexiva homologados pelas NORMAM.

Nos trabalhos noturnos, as boias salva-vidas possuirão dispositivo de iluminação automática aprovadas pela Diretoria de Portos e Costas, da Marinha do Brasil.

Somente podem ser utilizados meios de acesso à embarcação quando estes atenderem ao disposto no item 30.18 da NR30 - Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário.

⁶ Berço de atração é o local específico onde o navio atraca no porto, ou terminal marítimo. Nele acontecem as operações de embarque e descarga de mercadorias.

Iluminação dos locais de trabalho

Os locais de operação a bordo, ou em terra, devem ter níveis adequados de iluminamento, não inferiores a **50 lux**.

Nas áreas de acesso e circulação de pessoas, a bordo ou em terra, não será permitido níveis inferiores a **10 lux** por toda sua extensão.

Estas são valores bastante reduzidos de iluminamento! Pra vocês terem uma ideia, a NHO11 da Fundacentro (Avaliação dos níveis de iluminamento em ambientes internos de trabalho) exige um nível mínimo de iluminamento de 100 lux para as áreas de entrada das edificações.

Operações com cargas perigosas

Definição

Carga perigosa é qualquer carga que, em virtude de ser explosiva, inflamável, oxidante, venenosa, infeciosa, radioativa, corrosiva ou contaminante, possa apresentar riscos aos trabalhadores, às embarcações, às instalações físicas de onde estiverem ou ao meio ambiente.

O termo **carga perigosa** inclui quaisquer receptáculos, tais como tanques portáteis, embalagens, contentores intermediários para graneis (IBC) e contêineres-tanques que tenham anteriormente contido cargas perigosas e estejam sem a devida limpeza e descontaminação que anulem os seus efeitos prejudiciais.

*Vejam a importância desta definição! Os receptáculos que já tenham armazenado cargas perigosas e que não tenham sido devidamente limpos e descontaminados também devem ser considerados **carga perigosa**!*

Classificação

As cargas perigosas classificam-se de acordo com tabela de classificação contida no Anexo IV da norma, apresentada a seguir.

Sinalização

Nos locais de armazenagem deve haver sinalização contendo a identificação das classes e tipos dos produtos perigosos armazenados, em pontos estratégicos e visíveis e em conformidade com os símbolos padronizados pela Organização Marítima Internacional - OMI.



Ficha de Informações

Somente podem ser operadas ou armazenadas as cargas perigosas que possuírem ficha de informações de segurança da carga perigosa. Esta deve estar disponível para os trabalhadores. Caso não disponível a ficha de informações de segurança da carga perigosa em **língua portuguesa**, essas informações devem ser repassadas aos trabalhadores antes da realização da operação.

ANEXO IV CARGAS PERIGOSAS

CLASSE 1 - EXPLOSIVOS	
DIVISÃO	DESCRÍÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
1.1	Substâncias ou produtos que apresentam perigo de explosão em massa.
1.2	Substâncias ou produtos que apresentam perigo de projeção, mas não apresentam perigo de explosão em massa.
1.3	Substâncias e produtos que apresentam perigo de incêndio e perigo de produção de pequenos efeitos de onda de choque ou projeção ou ambos os efeitos, mas que não apresentam um perigo de explosão em massa.
1.4	Substâncias e produtos que não apresentam perigo considerável.
1.5	Substâncias e produtos muito insensíveis e produtos, mas que apresentam perigo de explosão em massa.
1.6	Substâncias e produtos extremamente insensíveis que não apresentam perigo de explosão em massa.
CLASSE 2 - GASES COMPRIMIDOS, LIQUEFEITOS OU DISSOLVIDOS SOB PRESSÃO	
DIVISÃO	DESCRÍÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
2.1	Gases inflamáveis.
2.2	Gases não inflamáveis e não tóxico.
2.3	Gases tóxicos.
CLASSE 3 - LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS	
DIVISÃO	DESCRÍÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
	Líquidos inflamáveis: são líquidos que possuem ponto de fulgor ≤ 60° C (sessenta graus Celsius).
	Líquidos que possuem ponto de fulgor superior a 60° C (sessenta graus Celsius), quando armazenados e transferidos aquecidos a temperaturas iguais ou superiores ao seu ponto de fulgor, se equiparam aos líquidos inflamáveis.
CLASSE 4 - SÓLIDOS INFLAMÁVEIS, SUBSTÂNCIAS SUJEITAS À COMBUSTÃO ESPONTÂNEA, SUBSTÂNCIAS QUE, EM CONTATO COM A ÁGUA EMITEM GASES INFLAMÁVEIS.	
DIVISÃO	DESCRÍÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
4.1	Sólidos inflamáveis, substâncias sujeitas a autoignição, sólidos explosivos dessensibilizadas e substâncias polimerizadas
4.2	Substâncias sujeitas à combustão espontânea.
4.3	Substâncias que, em contato com a água, emitem gases inflamáveis.
CLASSE 5 - SUBSTÂNCIAS OXIDANTES E PERÓXIDOS ORGÂNICOS.	
DIVISÃO	DESCRÍÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
5.1	Substâncias oxidantes
5.2	Peróxidos orgânicos
CLASSE 6 - SUBSTÂNCIAS TÓXICAS OU INFECTANTES.	
DIVISÃO	DESCRÍÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
6.1	Substâncias tóxicas
6.2	Substâncias infectantes
CLASSE 7 - MATERIAL RADIATIVO	
CLASSE 8 - SUBSTÂNCIAS CORROSIVAS	
CLASSE 9 - SUBSTÂNCIAS E MATERIAIS PERIGOSOS DIVERSOS	



Informações gerais

As operações e o armazenamento de cargas perigosas devem estar sob supervisão de profissional capacitado e sob responsabilidade de profissional legalmente habilitado.

Treinamento

Os trabalhadores devem ser capacitados para operar e armazenar cargas perigosas. O treinamento para operação e armazenagem com cargas perigosas deve ser de vinte horas e ter o seguinte conteúdo:

- a) classes e seus perigos;
- b) marcação, rotulagem e sinalização;
- c) procedimentos de resposta a emergências;
- d) noções de primeiros socorros;
- e) procedimentos de manuseio seguro;
- f) requisitos de segurança nos portos para carga, trânsito e descarga; e
- g) regulamentação da instalação portuária, em especial, a limitação de quantidade.

Documentação de carga perigosa

O Operador Portuário ou o Tomador de Serviço, responsável pela movimentação da carga perigosa, deve garantir, com a **antecedência mínima de vinte e quatro horas antes da escalação**, o recebimento da seguinte documentação pelo OGMO ou, quando substituindo o OGMO, pelos sindicatos dos trabalhadores:

- a) declaração de mercadorias perigosas conforme NORMAM ou formulário internacional equivalente;
- b) ficha de informações de segurança da carga perigosa; e
- c) indicação das cargas perigosas - qualitativa e quantitativamente - segundo o Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas - IMDG CODE, informando as que serão descarregadas no porto e as que permanecerão a bordo.

Nos casos de movimentação de carga perigosa embalada para exportação, o exportador ou seu preposto deve fornecer à administração do porto e ao OGMO a documentação indicada anteriormente com antecedência **mínima de quarenta e oito horas** do embarque.

Durante **todo o tempo de atracação** de uma embarcação com carga perigosa no porto, o comandante deve adotar procedimentos de segurança para operação portuária, os quais devem prever:

- a) manobras de emergência, reboque ou propulsão;
- b) manuseio seguro de carga e lastro; e
- c) controle de avarias.



O comandante deve informar **imediatamente** à administração do porto e ao operador portuário qualquer incidente ocorrido com as cargas perigosas que transporta, quer na viagem, quer durante sua permanência no porto.

Cabe ao OGMO, tomador de serviço ou empregador:

- a) nas escalações de mão de obra avulsa, informar aos trabalhadores quanto à existência de cargas perigosas, os tipos e as quantidades a serem movimentadas; e
- b) promover a capacitação dos trabalhadores em operações com cargas perigosas.

As cargas relacionadas a seguir não podem ser mantidas nas áreas de operação de carga e descarga, devendo ser removidas para o armazenamento ou outro destino final:



- a) explosivos em geral;
- b) gases inflamáveis (classe 2.1) e venenosos (classe 2.3);
- c) radioativos;
- d) chumbo tetraetila;
- e) poliestireno expansível;
- f) perclorato de amônia, e
- g) mercadorias perigosas acondicionadas em contêineres refrigerados.

Operações com embalagens **avaridadas** devem ser autorizadas mediante **sistema de permissão de trabalho** e conforme sua ficha com informações de segurança de cargas perigosas.

A administração portuária deve fixar em cada porto a quantidade máxima total por classe e subclasse de substâncias perigosas a serem armazenadas na zona portuária.

Caso as cargas perigosas apresentem mais de uma classe de risco, devem ser observados os critérios mais **rigorosos** de segregação.

As cargas perigosas que necessitam de refrigeração por questões de segurança devem ter instalações elétricas conforme ficha de segurança para cargas perigosas, monitoramento de temperatura e fonte de energia elétrica alternativa.

Quando as substâncias tóxicas forem armazenadas em recintos fechados, estes locais devem dispor de ventilação forçada para fins de medida de controle e emergência.

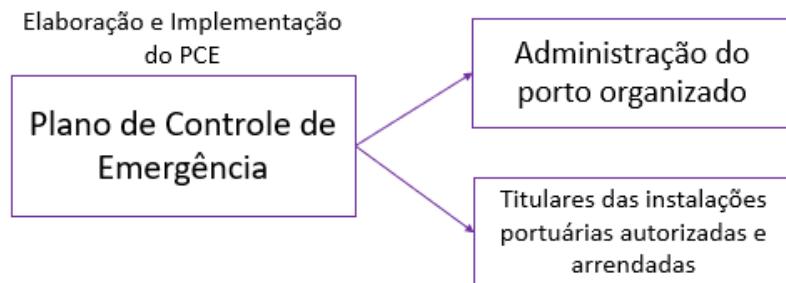
É proibido o manuseio de explosivos ou de embalagens com explosivos nas instalações portuárias.

As instalações portuárias que operam com explosivos devem possuir área de aguardo temporária em conformidade com o item 19.5 da NR19 - Explosivos, para apoio ao embarque direto à embarcação e para o envio imediato a armazém fora da instalação portuária, **não podendo esse prazo exceder quarenta e oito horas.**

As substâncias da subclasse 6.2 (substâncias infectantes) só poderão ser manuseadas em caráter excepcional mediante sistema de permissão de trabalho e após a adoção das medidas de prevenção e das precauções da respectiva ficha de informações de segurança de cargas perigosas.

Plano de Controle de Emergência (PCE)

Compete à **administração do Porto Organizado e aos titulares das instalações portuárias autorizadas e arrendadas** a elaboração e implementação do PCE.



O PCE deve prever as seguintes situações:

- a) incêndios e explosões;
- b) vazamento de produtos perigosos;
- c) poluição ou acidente ambiental;
- d) condições adversas de tempo, como tempestades com ventos fortes que afetem a segurança das operações portuárias, demonstrando quais os possíveis riscos;
- e) queda de pessoa na água; e
- f) socorro e resgate de acidentados.

O PCE deve ser elaborado considerando as características e a complexidade da instalação e conter:

- a) nome e função do(s) responsável(eis) técnico(s) pela elaboração e revisão do plano;
- b) nome e função do responsável pelo gerenciamento, coordenação e implementação do plano;
- c) designação dos integrantes da equipe de emergência, responsáveis pela execução de cada ação e seus respectivos substitutos;
- d) estabelecimento dos possíveis cenários de emergências, com base em análises de riscos e considerando a classe e subclasse de risco de produtos perigosos;
- e) descrição dos recursos necessários para resposta a cada cenário contemplado;



- f) descrição dos meios de comunicação;
- g) procedimentos de resposta à emergência para cada cenário contemplado;
- h) procedimentos para comunicação e acionamento das autoridades públicas e desencadeamento da ajuda mútua;
- i) procedimentos para orientação de visitantes e demais trabalhadores que não participem da equipe de emergência quanto aos riscos existentes e como proceder em situações de emergência; e
- j) cronograma, metodologia e registros de realização de exercícios simulados.

O PCE deve estabelecer critérios para avaliação dos resultados dos exercícios simulados, e observando ainda os seguintes requisitos:

- a) devem ser adotados procedimentos de emergência, primeiros socorros e atendimento médico, constando para cada classe de risco a respectiva ficha nos locais de operação das cargas perigosas;
- b) o plano deve ser abrangente, permitindo o controle dos sinistros potenciais, como explosão, contaminação ambiental por produto tóxico, corrosivo, radioativo e outros agentes agressivos, incêndio, abaloamento e colisão de embarcação com o cais; e
- c) devem ser previstas ações em terra e a bordo.

Nos casos em que os resultados das análises de riscos indiquem a possibilidade de ocorrência de um acidente cujas consequências ultrapassem os limites da instalação, o PCE deve conter ações que visem à proteção da comunidade circunvizinha, estabelecendo mecanismos de comunicação e alerta, de isolamento da área atingida e de acionamento das autoridades públicas.

Os exercícios simulados devem envolver os trabalhadores designados e contemplar os cenários e a periodicidade definidos no PCE. A participação do trabalhador nas equipes de resposta a emergências é **voluntária, salvo nos casos em que a natureza da função assim o determine.**

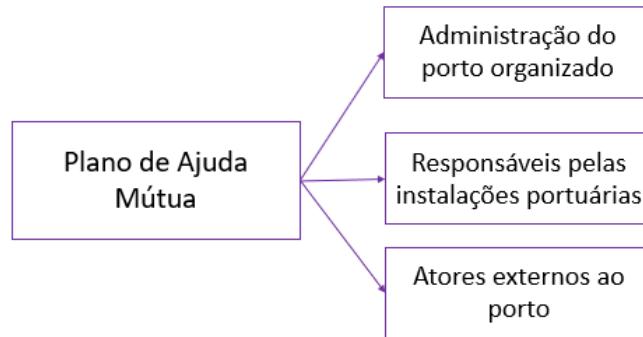
Os integrantes da equipe de resposta a emergências devem receber o treinamento de cada um dos cenários de emergências existentes no PCE em horário normal de trabalho, devendo cada cenário ser registrado em ficha individual do trabalhador.

O OGMO e a administração portuária devem incluir na Semana Interna de Prevenção de Acidentes - SIPAT palestras sobre os planos de atuação do PCE e o Plano de Ajuda Mútua - PAM na área portuária.



Plano de Ajuda Mútua - PAM

A administração do porto organizado e os responsáveis pelas instalações portuárias devem compor, inclusive com os atores externos ao porto, um Plano de Ajuda Mútua - PAM.



Na área do porto organizado, a autoridade portuária deverá instituir e organizar o PAM, que deve ser composto por todos os operadores portuários e instalações portuárias sob sua jurisdição.

O OGMO deve participar do PAM em que houver escalação de trabalhadores portuários avulsos.

Os membros do PAM devem compor um sistema comum de comunicação e participar com recursos humanos e materiais para atendimento a emergências; para o cumprimento desta exigência, a norma determina que sejam realizadas, **no mínimo, reuniões trimestrais**.

Cada membro do PAM deverá designar um representante técnico. Deve ser realizado pelo **menos dois simulados de acidente ampliado, anualmente**, para que se possa treinar e avaliar a organização e ação dos diversos atores envolvidos no PAM.



Listas de Questões

1. (ANALISTA DESENV / CEARAPORTOS / CESPE – 2004)

Está sendo realizada, em um porto, uma operação de atracação de uma embarcação que está transportando cargas perigosas. Foram adotadas as medidas de prevenção de acidentes, com cuidados especiais a riscos de prensagem, a batidas e a esforços excessivos dos trabalhadores. Com referência a essa situação hipotética, julgue os itens que se seguem.

- A) O local de acesso à embarcação deve ser sinalizado adequadamente, caso fique em área de alcance do raio da lança do guindaste a ser utilizado no desembarque das cargas.
- B) Caso as cargas perigosas na embarcação contenham explosivos, estas devem ser as últimas cargas a serem desembarcadas no porto.

2. (ANALISTA DESENV / CEARAPORTOS / CESPE – 2004) alterada

Em uma embarcação, é realizado trabalho em local frigorificado em que a temperatura de bulbo seco é sempre negativa e fica na faixa entre -18,0°C e -33,0°C. No tocante a essa situação hipotética, julgue os itens subsequentes.

- A) É proibido o uso de máquinas e equipamentos movidos a combustão interna no local frigorificado.
- B) Para que haja recuperação térmica fora do ambiente frio, o tempo total diário de trabalho no ambiente frio pode ser de, no máximo, 1 hora, com dois períodos de 30 minutos, separados por pelo menos 4 horas.

3. (GUARDA PORTUÁRIO / DOCAS PA / CESPE – 2006)

Com relação à norma regulamentadora de segurança e saúde no trabalho portuário - NR29, julgue os itens subsequentes.

- A) Materiais explosivos poderão ser movimentados e armazenados na área portuária.
- B) Considere a seguinte situação hipotética. Para auxiliar nos trabalhos de descarga de determinado navio, João, trabalhador portuário, estava em cima de um contêiner em movimento, orientando o sinaleiro quanto ao local correto de descarga. Nessa situação, o procedimento adotado por João contraria o disposto na referida norma.



4. CODESA / GUARDA PORTUÁRIO alterada

Em conformidade com a NR 29 - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, assinale a alternativa correta.

- A) Durante todo o tempo de atracação de uma embarcação com carga perigosa no porto, a responsabilidade pela adoção de procedimentos de segurança é do proprietário da carga ou responsável legal.
- B) Não é permitido o armazenamento de explosivos na área portuária.
- C) Mercadorias perigosas, desde que acondicionadas em contêineres refrigerados, podem ficar mais tempo próximas às áreas de operação de carga e descarga.
- D) Nas operações com explosivos - Classe 1: determinar que os explosivos sejam as primeiras cargas a embarcar e as últimas a desembarcar.
- E) Quando as substâncias tóxicas forem armazenadas em recintos fechados, estes locais devem dispor de ventilação forçada para fins de controle e emergência.

5. IF-CE / ENGENHEIRO DE SEGURANÇA alterada

Sobre a NR29 Trabalho Portuário é possível afirmar:

- A) Não é permitido o uso de escada tipo quebra-peito.
- B) O OGMO deve constituir SESTP conforme NR29, para assistência aos trabalhadores avulsos, e SESMT conforme NR4, para assistência aos trabalhadores próprios.
- C) É obrigatório o uso de escadas para a transposição de obstáculos superior a 2,00 metros.
- D) As bocas de agulheiros devem estar protegidas por vigia de portaló.
- E) Somente pode operar máquina e equipamentos o trabalhador deve ser treinado.



Gabarito

1. A) Correta
B) Errada
2. A) Errada
B) Errada
3. A) Errada
B) Correta
4. A) Errada
B) Errada
C) Errada
D) Errada
E) Correta
5. A) Correta
B) Correta
C) Errada
D) Errada
E) Errada



Questões Comentadas

1. (ANALISTA DESENV / CEARAPORTOS / CESPE – 2004)

Está sendo realizada, em um porto, uma operação de atracação de uma embarcação que está transportando cargas perigosas. Foram adotadas as medidas de prevenção de acidentes, com cuidados especiais a riscos de prensagem, a batidas e a esforços excessivos dos trabalhadores. Com referência a essa situação hipotética, julgue os itens que se seguem.

A) O local de acesso à embarcação deve ser sinalizado adequadamente, caso fique em área de alcance do raio da lança do guindaste a ser utilizado no desembarque das cargas.

B) Caso as cargas perigosas na embarcação contenham explosivos, estas devem ser as últimas cargas a serem desembarcadas no porto.

Comentários

A) Segundo o item 29.9.2: O acesso à embarcação deve ficar **fora do alcance** do raio da lança do guindaste ou assemelhado. Quando a disposição deste item **não puder ser aplicada, o local de acesso deve ser isolado e sinalizado durante a movimentação de carga suspensa**.

Gabarito: correta

B) Conforme redação do item 29.27.19 alínea "d", os explosivos devem ser as últimas cargas a embarcar e as primeiras a desembarcar:

Nas operações com explosivos - Classe 1, além das disposições previstas na NR19:

- a) serão previstos procedimentos para embarque diretamente à embarcação ou recebimento em área fora da instalação portuária.*
- b) será impedido o abastecimento de combustíveis na embarcação, durante essas operações;*
- c) será proibida a realização de trabalhos de reparos nas embarcações atracadas, carregadas com explosivos ou em outras, a menos de 40 m (quarenta metros) dessa embarcação; e*
- d) haverá determinação para que os explosivos sejam as últimas cargas a embarcar e as primeiras a desembarcar.*

Gabarito: errada



2. (ANALISTA DESENV / CEARAPORTOS / CESPE – 2004) alterada

Em uma embarcação, é realizado trabalho em local frigorificado em que a temperatura de bulbo seco é sempre negativa e fica na faixa entre -18,0°C e -33,0°C. No tocante a essa situação hipotética, julgue os itens subsequentes.

- A) É proibido o uso de máquinas e equipamentos movidos a combustão interna no local frigorificado.
- B) Para que haja recuperação térmica fora do ambiente frio, o tempo total diário de trabalho no ambiente frio pode ser de, no máximo, 1 hora, com dois períodos de 30 minutos, separados por pelo menos 4 horas.

Comentários

A) O gabarito da banca foi CORRETO, porém trata-se de questão elaborada durante a vigência da antiga redação da NR29. Porém, com a nova redação, o gabarito deve ser ERRADO porque esta é uma regra para a qual há exceções, conforme item 29.24.1:

Nos locais frigorificados é proibido o uso de máquinas e equipamentos movidos a combustão interna, salvo se:

- a) providos de dispositivos neutralizadores; e
- b) as concentrações dos gases sejam monitoradas, de forma a atender as disposições contidas na NR09 - avaliação e controle das exposições ocupacionais a agentes físicos, químicos e biológicos.

Gabarito: errada (de acordo com a atual redação)

B) De acordo com o ANEXO III REGIME DE TEMPO DE TRABALHO COM TEMPO DE RECUPERAÇÃO TÉRMICA FORA DO AMBIENTE FRIO, o tempo total diário de trabalho em ambiente frio é 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, conforme faixas de temperatura indicadas na tabela do Anexo III apresentada a seguir:



Faixa de Temperatura de Bulbo Seco (°C)	Regime de tempo de trabalho com tempo de recuperação fora do ambiente frio, para trabalhadores utilizando EPI e vestimenta adequados 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 **	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.
+10,0 a -17,9 ***	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.
-18,0 a -33,9	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 5 minutos sendo o restante da jornada cumprida obrigatoriamente fora do ambiente frio.
-34,0 a -56,9	Não é permitida a exposição ao ambiente frio, seja qual for a vestimenta utilizada.
-57,0 a -73,0	Não é permitida a exposição ao ambiente frio, seja qual for a vestimenta utilizada.
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.

Gabarito: errada

3. (GUARDA PORTUARIO / DOCAS PA / CESPE – 2006)

Com relação à norma regulamentadora de segurança e saúde no trabalho portuário - NR29, julgue os itens subsequentes.

A) Materiais explosivos poderão ser movimentados e armazenados na área portuária.

B) Considere a seguinte situação hipotética. Para auxiliar nos trabalhos de descarga de determinado navio, João, trabalhador portuário, estava em cima de um contêiner em movimento, orientando o sinaleiro quanto ao local correto de descarga. Nessa situação, o procedimento adotado por João contraria o disposto na referida norma.

Comentários

A) Materiais explosivos podem ser *movimentados* na área portuária, porém, de acordo com o item 29.27.36, é **proibido o manuseio** de explosivos ou de embalagens com explosivos nas instalações portuárias.

Gabarito: errada

B) Segundo o item 29.16.5:

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

Gabarito: correta



4. CODESA / GUARDA PORTUÁRIO alterada

Em conformidade com a NR 29 - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, assinale a alternativa correta.

- A) Durante todo o tempo de atracação de uma embarcação com carga perigosa no porto, a responsabilidade pela adoção de procedimentos de segurança é do proprietário da carga ou responsável legal.
- B) Não é permitido o armazenamento de explosivos na área portuária.
- C) Mercadorias perigosas, desde que acondicionadas em contêineres refrigerados, podem ficar mais tempo próximas às áreas de operação de carga e descarga.
- D) Nas operações com explosivos - Classe 1: determinar que os explosivos sejam as primeiras cargas a embarcar e as últimas a desembarcar.
- E) Quando as substâncias tóxicas forem armazenadas em recintos fechados, estes locais devem dispor de ventilação forçada para fins de medida de controle e emergência.

Comentários

A) Neste caso o responsável pela adoção de procedimentos de segurança é o comandante da embarcação, conforme redação do item 29.27.10:

Durante todo o tempo de atracação de uma embarcação com carga perigosa no porto, o **comandante** deve adotar procedimentos de segurança para operação portuária, os quais devem prever:

- a) manobras de emergência, reboque ou propulsão; b) manuseio seguro de carga e lastro;
- e c) controle de avarias.

Além disso, o comandante deve informar imediatamente à administração do porto e ao operador portuário qualquer incidente ocorrido com as cargas perigosas que transporta, quer na viagem, quer durante sua permanência no porto.

Gabarito: errada

B) Pegadinha recorrente das bancas!! Os explosivos podem ser *movimentados* na área portuária, porém, de acordo com o item 29.27.36, é **proibido o manuseio** de explosivos ou de embalagens com explosivos nas instalações portuárias.

Gabarito: errada

C) Conforme redação do item 29.27.17 alínea "g" mercadorias perigosas acondicionadas em contêineres refrigerados não podem ser mantidas nas áreas de operação de carga e descarga:



29.27.17 As cargas relacionadas a seguir não podem ser mantidas nas áreas de operação de carga e descarga, devendo ser removidas para o armazenamento ou outro destino final:

- a) explosivos em geral;
- b) gases inflamáveis (classe 2.1) e venenosos (classe 2.3);
- c) radioativos;
- d) chumbo tetraetila;
- e) poliestireno expansível;
- f) perclorato de amônia, e
- g) **mercadorias perigosas acondicionadas em contêineres refrigerados.**

Gabarito: errada

D) Conforme redação do item 29.27.19 alínea "d", os explosivos devem ser as últimas cargas a embarcar e as primeiras a desembarcar:

Nas operações com explosivos - Classe 1, além das disposições previstas na NR19:

- a) serão previstos procedimentos para embarque diretamente à embarcação ou recebimento em área fora da instalação portuária.*
- b) será impedido o abastecimento de combustíveis na embarcação, durante essas operações;*
- c) será proibida a realização de trabalhos de reparos nas embarcações atracadas, carregadas com explosivos ou em outras, a menos de 40 m (quarenta metros) dessa embarcação; e*
- d) haverá determinação para que os explosivos sejam as últimas cargas a embarcar e as primeiras a desembarcar.*

Gabarito: errada

E) Redação do item 29.27.35:

Quando as substâncias tóxicas forem armazenadas em recintos fechados, estes locais devem dispor de ventilação forçada para fins de medida de controle e emergência.

Gabarito: correta

5. IF-CE / ENGENHEIRO DE SEGURANÇA alterada

Sobre a NR29 Trabalho Portuário é possível afirmar:

- A) Não é permitido o uso de escada tipo quebra-peito.
- B) O OGMO deve constituir SESTP conforme NR29, para assistência aos trabalhadores avulsos, e SESMT conforme NR4, para assistência aos trabalhadores próprios.



- C) É obrigatório o uso de escadas para a transposição de obstáculos superior a 2,00 metros.
D) As bocas de agulheiros devem estar protegidas por vigia de portaló.
E) Somente pode operar máquina e equipamentos o trabalhador deve ser treinado.

Comentários

A) Segundo o item 29.11.6:

Não é permitido o uso de escada do tipo quebra-peito.

Para esta regra não há exceções!

Gabarito: certo

B) Segundo o item 29.5.1:

O OGMO deve constituir SESSTP, de acordo com o dimensionamento mínimo constante do Quadro I do Anexo I, atendendo aos trabalhadores avulsos.

E segundo o item 29.6.1:

A administração portuária, o OGMO, os operadores portuários e os titulares de instalações portuárias autorizadas devem constituir SESMT para seus empregados próprios, aplicando-se a NR-04.

Gabarito: certo

C) Segundo o item 29.11.13:

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

Gabarito: errado

D) Segundo o item 29.11.1:

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

Agulheiros ou escotilhão são pequenas escotilhas utilizadas para trânsito de pessoal entre pavimentos da embarcação, entre eles o porão.

Portaló é o local de entrada da embarcação, onde desemboca a escada que liga o cais à embarcação. O vigia de portaló é o vigia portuário que faz o controle de entrada e saída de pessoas junto à escada de portaló.



Gabarito: errado

E) A NR29 determina diversas situações e atividades para as quais os trabalhadores devem ser treinados, como nos seguintes itens:

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

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

29.27.6 O **treinamento** para operação e armazenagem com cargas perigosas deve ser de vinte horas e ter o seguinte conteúdo:

- a) classes e seus perigos;
- b) marcação, rotulagem e sinalização;
- c) procedimentos de resposta a emergências;
- d) noções de primeiros socorros; e) procedimentos de manuseio seguro;
- f) requisitos de segurança nos portos para carga, trânsito e descarga; e
- g) regulamentação da instalação portuária, em especial, a limitação de quantidade.

29.28.9 Os integrantes da equipe de resposta a emergências devem receber o **treinamento** de cada um dos cenários de emergências existentes no PCE em horário normal de trabalho, devendo cada cenário ser registrado em ficha individual do trabalhador.

Gabarito: errado



ESSA LEI TODO MUNDO CONHECE: PIRATARIA É CRIME.

Mas é sempre bom revisar o porquê e como você pode ser prejudicado com essa prática.



1

Professor investe seu tempo para elaborar os cursos e o site os coloca à venda.



2

Pirata divulga ilicitamente (grupos de rateio), utilizando-se do anonimato, nomes falsos ou laranjas (geralmente o pirata se anuncia como formador de "grupos solidários" de rateio que não visam lucro).



3

Pirata cria alunos fake praticando falsidade ideológica, comprando cursos do site em nome de pessoas aleatórias (usando nome, CPF, endereço e telefone de terceiros sem autorização).



4

Pirata compra, muitas vezes, clonando cartões de crédito (por vezes o sistema anti-fraude não consegue identificar o golpe a tempo).



5

Pirata fere os Termos de Uso, adultera as aulas e retira a identificação dos arquivos PDF (justamente porque a atividade é ilegal e ele não quer que seus fakes sejam identificados).



6

Pirata revende as aulas protegidas por direitos autorais, praticando concorrência desleal e em flagrante desrespeito à Lei de Direitos Autorais (Lei 9.610/98).



7

Concursado(a) desinformado participa de rateio, achando que nada disso está acontecendo e esperando se tornar servidor público para exigir o cumprimento das leis.



8

O professor que elaborou o curso não ganha nada, o site não recebe nada, e a pessoa que praticou todos os ilícitos anteriores (pirata) fica com o lucro.



Deixando de lado esse mar de sujeira, aproveitamos para agradecer a todos que adquirem os cursos honestamente e permitem que o site continue existindo.