

CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
Faculdade de Tecnologia de São Sebastião
Curso Superior de Tecnologia em Gestão Portuária

JOÃO IGOR FERREIRA CAETANO DA SILVA
PEDRO HENRIQUE OLIVEIRA SANTOS

**ADEQUAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO À NR 29: segurança e saúde no
trabalho portuário**

São Sebastião

2016

**JOÃO IGOR FERREIRA CAETANO DA SILVA
PEDRO HENRIQUE OLIVEIRA SANTOS**

**ADEQUAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO À NR 29: segurança e saúde no
trabalho portuário**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Faculdade de Tecnologia
de São Sebastião, como exigência
parcial para obtenção do título de
Tecnólogo em Gestão Portuária.

**Orientador: Prof. Matheus Hashimoto
Almeida**

São Sebastião

2016

**JOÃO IGOR FERREIRA CAETANO DA SILVA
PEDRO HENRIQUE OLIVEIRA SANTOS**

**ADEQUAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO À NR 29: segurança e saúde no
trabalho portuário**

Apresentação de Trabalho de Graduação à Faculdade de
Tecnologia de São Sebastião, como condição parcial para a
conclusão do curso de Tecnologia em Gestão Portuária.

São Sebastião, 20 de Julho de 2016

BANCA EXAMINADORA

Prof. Matheus Hashimoto Almeida

Prof. Me. Gilberto da Silveira Mourão

Prof. Inara Pereira Barroso

MÉDIA FINAL: _____

DEDICATÓRIA

Dedicamos este trabalho aos nossos pais e a todos os nossos familiares, pelo incentivo e apoio, pois, além de terem nos aconselhado durante todo o curso, compartilharam conosco os momentos de tristezas e também de alegrias, nesta etapa, em que, com a graça de Deus, está sendo vencida.

AGRADECIMENTOS

A Deus, à nossa família, em especial aos nossos pais pela confiança e apoio. Aos amigos e colegas de curso que estiveram juntos por todo esse percurso, e especialmente as nossas amigas Izabela Cristina Santos e Ana Carolina Lelis. Ao professor orientador pelos conhecimentos compartilhados.

RESUMO

Este trabalho foi elaborado com o intuito de estudar a eficácia das disposições contidas na norma regulamentadora 29, aplicada aos trabalhadores portuários em operações a bordo, e em terra no porto público de São Sebastião. O objetivo deste estudo é identificar se existem irregularidades na sua efetiva execução, visando analisar se o porto está adequado à legislação, verificando se o Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO, a Companhia Docas administradora do porto e operadores portuários fazem cumprir essa NR no que tange a prevenção de risco a acidentes de trabalho e doenças profissionais no serviço portuário. Para isso, foram utilizados métodos de estudos de casos, com análise de campo e coleta de informações, baseado as em pesquisas bibliográficas e entrevistas com o executor da vigente norma do porto e demais entes envolvidos. Ao identificar brechas no cumprimento da norma, o trabalho propõe medidas para os responsáveis contidos nesta, a fim de mitigar eventuais acidentes futuros aos trabalhadores desta área no porto de São Sebastião.

Palavras-chave: Norma regulamentadora 29. trabalhador portuário. saúde e segurança.

ABSTRACT

This work was developed in order to study the effectiveness of the provisions of regulatory standard 29, applied to port workers in shipboard operations, and on land in the public port of São Sebastião. The aim of this study is to identify if there are irregularities in its effective implementation in order to analyze if the port is in compliance with the legislation, ensuring that the OGMO, the port manager Companhia Docas and the port operators enforce this RS in accordance to risk prevention of occupational accidents and occupational diseases in the port service. In order to reach those goals it was adopted case studies methods through field collection and analysis of information, based on literature researches and interviews with the executor of the current regulations of the port and other entities involved. In order to identify failures in the fulfillment of those regulations, this work proposes measures to integrate the responsible for those actions so that they could mitigate any future accident which could happen to workers in the port of São Sebastião.

Keywords: Regulatory standard 29. Port Workers. Health and safety.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CIPA	Comissão Interna de Prevenção de Acidentes
CLT	Consolidação das Leis de Trabalho
CPATP	Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário
DRT	Delegacia Regional do Trabalho
EPC	Equipamento de Proteção Coletiva
EPI	Equipamento de Proteção Individual
MT	Ministério do Trabalho
NR	Norma Regulamentadora
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
PAM	Plano de Ajuda Mútua
PCE	Plano de Controle de Emergência
SESMT	Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do trabalho
SESSTP	Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário
TPA	Trabalhador Portuário Avulso

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Porto de São Sebastião.	15
Figura 2 – Cais, porto de porto de São Sebastião.....	15
Figura 3 - Canal de acesso do porto de São Sebastião.	16
Figura 4 - Comparativo da evolução do trabalho portuário	18
Figura 5 - Utilização de EPI, trabalho no porão	21

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	09
1.1	Justificativa do Trabalho	10
1.2	Problema	11
1.2.1	Hipótese	11
1.3	Objetivos	12
1.3.1	Objetivo Geral	12
1.3.2	Objetivos Específicos	12
1.4	Organização do Trabalho	12
2	REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1	Norma Regulamentadora 29	14
2.2	Porto de São Sebastião	14
2.3	Trabalho na Area Portuária	18
2.4	Higiene e segurança do trabalho	20
2.5	Equipamentos de Segurança	20
2.6	PCE e PAM	21
2.7	SESSTP	22
2.8	CPATP	23
2.9	Entrevista	23
2.9.1	Entrevista Companhia Docas de São Sebastião	23
2.9.2	Entrevista OGMO de São Sebastião	24
2.9.3	Entrevista Operador Portuário de São Sebastião	26
3	METODOLOGIA	28

4	RESULTADOS E DISCUSSÃO	30
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	31
5.1	Sugestões para trabalhos futuros	33
	REFERÊNCIAS	34
	APÊNDICE A – André Luis Rocha Pierobon	35
	APÊNDICE B – Alexander Garcez dos Santos	37
	APÊNDICE C – Ilson Ribeiro Junior	38

1 INTRODUÇÃO

As singularidades do trabalho portuário apresentam condições determinantes de agravos à saúde e à segurança, os trabalhadores portuários ainda são afetados por situações que se relacionam ao tipo de carga com que trabalham, bem como ao tipo de equipamento utilizado, pensando no bem comum da sociedade trabalhista são criadas medidas mitigadoras destes riscos, como as normas regulamentadoras.

As Normas Regulamentadoras - NR, relativas à segurança e medicina do trabalho, são de observância obrigatória pelas empresas privadas e públicas e pelos órgãos públicos da administração direta e indireta, bem como pelos órgãos dos Poderes Legislativo e Judiciário, que possuam empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

O direito trabalhista, também nomeado de direito do trabalho ou laboral, é a parte do direito que regulariza os vínculos existentes entre empregados e empregadores. O mesmo é especificado por meio de normas regidas pela CLT, a Constituição Federal e outras leis, decretos e portarias.

De acordo com a NR 29 é necessário regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros aos acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários, por sequencia esta norma aplica-se aos trabalhadores portuários em operações tanto a bordo como em terra, assim como aos demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retro portuárias, situados dentro ou fora da área do porto organizado.

Gonçalves (2008), ressalta que no âmbito portuário os riscos são evidentes e qualquer descuido poderá promover um acidente grave e fatal, pois os equipamentos são pesados, e as cargas que o porto opera geralmente são de extrema periculosidade, devido a relação quantidade e equipamentos, ou seja o perigo está por todos os lados.

Segundo Anderson (2016), no atributo desta periculosidade e do contexto vigente dos portos brasileiros, que claramente constata-se uma negligência por parte das autoridades públicas, avassalando o trabalhador portuário a situações de ofício insalubres e perigosas.

O presente trabalho de graduação tem o intuito de analisar o porto de São Sebastião que está localizado na região sudeste do Brasil, no litoral norte do Estado de São Paulo, verificando-se estão de acordo com a NR29, que obriga a adequação do trabalho.

Contudo, ainda são escassos os estudos nesta área de atuação, podendo-se afirmar que se desconhecem as condições de saúde desse grande contingente de trabalhadores e por trabalharmos na área portuária podemos perceber o desnivelamento na conformidade da norma, pois o porto possui um técnico em segurança do trabalho e cada empresa que vai operar possui um técnico de segurança do trabalho, no entanto no decorrer das operações há lacunas no processo.

1.1 JUSTIFICATIVA DO TRABALHO

Este trabalho justifica-se em garantir a integridade dos colaboradores portuários, tendo em vista o aperfeiçoamento das condutas existentes para os futuros colaboradores. Inserido no contexto apresentado este trabalho explana e analisa o melhoramento de processos e equipamentos, com propósito de mitigar os danos à saúde do trabalhador portuário decorrente de falhas operacionais, além de fomentar futuros estudos no setor portuário.

A Organização Internacional do Trabalho OIT é uma dependência que faz parte da Organização das Nações Unidas ONU, que trata sobre assuntos e questões trabalhistas, a OIT trabalha na criação e fiscalização sobre o trabalho em todos os países que são afiliados desta organização, para assegurar que homens e mulheres possam ter um trabalho de qualidade, em condições de igualdade, segurança e dignidade, um conselho de administração é designado para a direção da OIT e é responsável pelo controle e execução de políticas e programas da organização, e no escritório principal, é onde tem a maior parte das incumbências administrativas, e de produção.

Segundo a OIT Brasil, a organização trabalha desde 1950, com atividades baseadas em Normas Internacionais do Trabalho, do emprego, e busca melhoria das condições de trabalho.

Se a NR 29, que consolida a Convenção 137 da OIT, não tivesse sido introduzida para tratar da segurança e saúde do trabalho dos portuários, a situação estaria complicada nos portos brasileiros. Segundo a Delegacia Regional do Trabalho DRT, os acidentes poderiam ser evitados, não só pelo comportamento do trabalhador, mas pela condição da operação. Hoje, os portos operam um grande volume de cargas e a rotatividade de navios é elevada, a quantidade de trabalhadores também aumentou recentemente, devido à realização do concurso público do órgão gestor de mão de obra em São Sebastião.

O maior entrave na aplicação da Norma Regulamentadora 29 continua sendo a forma de gestão da segurança na área portuária. As administrações dos portos estão voltadas para o embarque e desembarque no menor tempo possível, tornando o trabalho de alto risco. (GUEIROS, 2010).

1.2 PROBLEMA

Considerando o contexto atual dos portos brasileiros, no qual notoriamente nem todas as leis e normas referente à segurança são executadas, é importante a análise e adequação do porto de São Sebastião, visando à segurança aos trabalhadores portuários. Verifica-se com esta pesquisa, se os trabalhadores do porto estão resguardados em relação à saúde e segurança como manda a NR voltado para esse trabalho específico e a efetiva adequação do porto.

1.2.1 Hipótese

De acordo com a NR 29, regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros aos acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.

Portanto desvelar em aprimorar o porto de São Sebastião, para que cumpra às diretrizes contidas na NR 29, além de desbravar o âmbito da segurança no ambiente portuário, que por ser escasso é de extrema dificuldade encontrar

conteúdo sobre esfera, a partir disto o estudo pode se tornar um dos pioneiros no que se refere à segurança do trabalhador portuário no porto de São Sebastião.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo geral

Estudar a eficácia das disposições contidas na NR aplicadas aos trabalhadores portuários em operações a bordo, em terra no porto público de São Sebastião, perante os principais fatores constituintes das Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, com vista à melhoria das condições de trabalho dos mesmos.

1.3.2 Objetivos específicos

- Analisar o cumprimento da norma regulamentadora 29, segurança e saúde no trabalho portuário;
- Indicar se o porto possui procedimentos e condições de segurança para execução do trabalho;
- Propor sugestões à organização, objetivando a melhoria da qualidade das condições do trabalho portuário.

1.4 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

O presente trabalho está dividido em 5 principais tópicos: Introdução, Referencial Teórico, Metodologia, Resultados e Discussões, Considerações Finais.

O vigente trabalho está em conformidade com a NR 29, onde é fracionada em disposições iniciais; organização da área de segurança e saúde do trabalho portuário; segurança, higiene e saúde do trabalho portuário; condições sanitárias e

conforto nos locais de trabalho; primeiros socorros e outras providencias; operações com cargas perigosas. Abordaremos cada extensão abrangida nesta, no decorrer das disseminações contidas e analisadas no trabalho.

Na primeira fração onde se encontra a introdução evidenciou o contexto da singularidade do trabalho portuário e as normas e leis que são submetidos. Desta forma foi definido o tema da pesquisa, assim como a problematização e a justificativa e objetivo (geral e específico) do trabalho.

A segunda fração apresentou o referencial teórico da pesquisa que irá informar o desenvolvimento do estudo, testemunhando as características do porto de São Sebastião, do trabalho no ramo portuário, a relação da higiene no contexto da segurança nos portos, equipamentos de proteção, e as particularidades que diferencial as NR 29 das demais, com auxílio e influente ponto de vista dos entes citados na NR, comprovando a possibilidade de ações que aperfeiçoem o cenário atual da adequação desta.

A terceira parte trata-se do processo metodológico utilizado nesta pesquisa, mostrando todas as formas de averiguação realizada (forma, instrumentos e fontes para a coleta dos dados), assim como a análise de cada situação evidenciada.

Sobre a parte de resultados e discussões, foram relatadas de maneira direta as respostas da justificativa e do objetivo deste trabalho, através dos resultados compreendido, além de identificar a viabilidade e necessidade de futuros trabalho neste âmbito que cresce cada vez mais.

No capítulo referente às considerações finais é apontada a conclusão com o estudo realizado, além da opinião do pesquisador. Ao final do trabalho encontram-se as referências que irá apresentar a bibliografia de todos os documentos utilizados para a elaboração desta monografia.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Norma regulamentadora 29

Em concordância com à NR 29, o principal objetivo é decretar o resguardo obrigatório contra acidentes e doenças profissionais, simplificando os primeiros socorros a acidentados e buscar as melhores condições de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.

Essa norma aplica se aos colaboradores portuários em operações, assim como aos outros trabalhadores que realizam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retro portuárias, que localizam se dentro ou fora do porto organizado, outros relevantes aspectos expostos pela NR 29 são, cadastro de acidentes ocorridos, tempo de resposta do acidente, levantamento das causas das ocorrências e medidas de segurança a serem implantadas nos portos organizados.

2.2 Porto De São Sebastião.

O Porto de São Sebastião é administrado pela Companhia Docas de São Sebastião, empresa ligada à Secretaria de Estado de Transportes de São Paulo. É uma delegação Federal ao Governo, sendo assim, um porto público. Tem um aspecto natural que o coloca como uma das melhores regiões portuárias do mundo, pois é resguardado pela Ilhabela evitando que diversos fatores ambientais como, fortes ventos, ondulações de grande porte afetem o canal do porto. O canal oferece duas barras de entrada demarcadas pelos faróis, respectivamente, da Ponta das Canas, no norte, e da Ponta das Selas, no sudoeste da ilha de São Sebastião. A primeira, barra norte, possui 550m de largura e profundidade de 18m, e a segunda, barra sul, largura de 300m, com profundidade de 25m. Os canais de acesso correspondentes dispõem, nesta ordem a largura e profundidade de 500m e 18m norte e 300m e 25m sul, num total de 22,8km de extensão.

Figura 1 – Porto de São Sebastião



Fonte: Cia Docas, 2015

Figura 2 – Cais porto de São Sebastião



Fonte: Cia Docas, 2015

Figura 3 – Canal de acesso do porto de São Sebastião.



Fonte: Carta Náutica - <http://ilhabela.org/>

Conforme Companhia Docas (2016), os principais produtos de importação são barrilha, sulfato de sódio, malte, cevada, trigo, produtos siderúrgicos, equipamentos, bobinas de aço e cargas gerais e exportam veículos, peças, equipamentos, produtos siderúrgicos e cargas gerais e a principal carga movimentada no porto de São Sebastião é o carbonato de sódio também conhecido como barrilha, que é um pó branco e translúcido utilizado no controle de PH da água, em limpezas, no tratamento têxtil, aditivo alimentar, fotografias, sabão, papel, fabricação de vidros e etc.

De acordo com a Companhia Docas, em 1929 uma reunião na Câmara dos Deputados aprovou Projeto de Lei autorizando a construção de um porto moderno na cidade de São Sebastião, que deveria servir de apoio ao porto de Santos.

A Companhia Docas (2016) acrescenta às informações anteriores dados contratuais da construção do porto de São Sebastião no qual afirma a parceria de 60 anos entre a União e o governo de São Paulo datada de 1934. Entretanto é citado que as obras começaram somente em 1936 sob a responsabilidade da Companhia

Nacional de Construção Civil e Hidráulica. Inicialmente o período de implantação ficou acordado em três anos, porém através do Decreto 8.231, de 17 de novembro de 1941 ocorreu à prorrogação.

A inauguração oficial do porto aconteceu em 20 de janeiro de 1955, com a sua exploração exercida pelo órgão estadual Administração do Porto de São Sebastião. Em 1961 começaram as obras do Terminal Marítimo Almirante Barroso - Tebar, da Petrobras, que durou até 1969. Em 1968 um navio petroleiro norueguês realizou a primeira operação de atracação no píer, inaugurando o terminal com o bombeamento de petróleo cru. Hoje é administrado pela Petrobras- Transpetro. (DOCAS, 2016).

Segundo a Companhia Docas, o órgão de administração do porto foi reestruturado em 1978 e, a partir de 1989, estabeleceu um convênio entre a Secretaria de Estado dos Transportes e a Dersa, para a administração do Porto de São Sebastião. Em 1993, com a mudança da legislação portuária, o papel de autoridade portuária em São Sebastião passou também à Dersa, o convênio de delegação da União para o Estado de São Paulo foi renovado, por mais 25 anos, prorrogáveis, no dia 15 de junho de 2007. Através do Decreto Estadual 52.102, de 29 de agosto de 2007, foi criada a Companhia Docas de São Sebastião, para administrar o porto.

Com o passar do tempo, dentre as operações citadas no porto analisado, pode-se visualizar uma crescente evolução no que se refere ao trabalho e segurança que tinham condições adversas, houve melhorias nas instalações físicas onde o trabalho se realiza, passando a obter todas as características que afetam direta e indiretamente o desenvolvimento de qualquer atividade, pois na década de 90 com surgimento das leis e normas que regem o trabalho portuário, o processo dessa atividade se intensificou no setor portuário com inovações tanto em equipamentos quanto em procedimentos, precavendo circunstância de risco, procurando sanar diversas complicações já existentes nesta área que foram constatadas ao longo do tempo devido ao modo rústico que era submetida às operações e ao trabalho portuário, e através de fotos em anexo vemos esse progresso no âmbito da segurança no trabalho portuário.

Figura 4 – Comparativa da evolução do trabalho portuário



Fonte: Acervo pessoal dos autores.

2.3 Trabalho na Área Portuária

Carvalho (2010) descreve a estrutura física do ambiente do trabalho portuário. Segundo o autor, há armazéns, pátios, faixa de cais e outras instalações portuárias e, a bordo, tem conveses e porões. Contudo Carvalho (2010) enaltece a diversidade de situações que são encontradas de um porto para outro, pois há divergências quanto às questões ambientais variáveis de lugar para lugar, bem como a finalidade da estrutura com que o navio foi construído e sua destinação.

“O trabalhador portuário avulso TPA é aquele que, segundo o artigo 12, inciso VI da Lei 8.212 (BRASIL, 1991), presta serviço a inúmeras empresas sem vínculo empregatício.” (ARAÚJO, 2012). Em conformidade com o autor citado observa-se a necessidade de um órgão gestor que partilhe os serviços de forma justa e ordenada entre os TPA’S.

Araújo (2012) disserta que para ser considerado um trabalhador portuário é necessário realizar o cadastro no sistema assim que iniciar as atividades, acrescido a isto para ingresso o autor cita que o trabalhador deverá prestar concurso público, ser aprovado e realizar exames médicos, somente após ingressa no setor portuário.

O OGMO, segundo Carvalho (2010), coordena o trabalho exercido pelos trabalhadores portuários e determina que nos portos brasileiros predomina a mão de obra avulsa.

Carvalho (2010) explana sobre a forma de remuneração dos trabalhadores, esta é determinada em geral pela quantidade de carga que cada trabalhador movimenta com isso o ambiente de trabalho se torna mais competitivo, conseqüentemente há um aumento na velocidade das operações portuárias o que eleva o risco de acidentes. Devido aos riscos ao trabalhador, o autor enaltece a questionável aplicabilidade das normas de segurança e saúde, pois há um revezamento dos trabalhadores o que dificulta a implementação.

Diante do contexto previamente apresentado, Carvalho (2010) complementa com os motivos de acidentes e doenças presentes no trabalho portuário. Segundo o autor o ambiente portuário nacional em sua maioria apresenta condições desfavoráveis aos trabalhadores. Por ocorrer a movimentação de cargas perigosas, como produtos químicos e radioativos, além da utilização de equipamentos pesados e com altos ruídos o trabalhador está mais propenso a acidentes. Carvalho (2010) sugere que outros riscos também podem afetar os trabalhadores, como umidade, gases e poeiras.

De acordo com Carvalho (2010), a responsabilidade de supervisionar as operações portuárias para que seja realizado com a máxima eficiência e segurança aos trabalhadores e ao meio ambiente cabe à autoridade portuária. Portanto a cumprimento das normas e segurança compete não somente aos operadores portuários, mas também e principalmente, a autoridade portuária.

Segundo Carvalho (2010), operadores portuários, OGMO, prestadores de serviço, administração do porto e trabalhadores têm responsabilidade direta pelo cumprimento das normas de segurança e saúde nos portos, os quais podem selecionar um "responsável" para garantir o cumprimento das obrigações específicas e que possua conhecimentos e experiência, com a necessária autoridade para o exercício dessas funções.

2.4 Higiene e segurança do trabalho

Segundo Baran (2009) caracteristicamente a higiene do trabalho dispõe da definição sendo a ciência e o conhecimento aplicado à antecipação, análise, reconhecimento e gerencia de elementos e riscos ambientais emanados nos locais de trabalho e que podem promover enfermidade, danos à saúde ou comodidade dos trabalhadores, visando possíveis impactos no meio ambiente global.

A higiene do trabalho exerce na extensão da saúde ocupacional, utilizando os conceitos e recursos da medicina, na administração e precaução das doenças ocupacionais. São nomeadas também de doenças do trabalho, são estados patológicos característicos, são propriamente concedidos às condições ambientais ou de realização de determinadas atividades, relata Baran (2009).

De acordo com Baran (2009) higiene do trabalho é vista por muitos como a extensão onde se acopla a medicina do trabalho e a segurança do trabalho, que atuam com um único propósito: combater avarias à saúde do trabalhador, devido às conjunções do trabalho.

2.5 Equipamentos de Segurança

Notoriamente houve uma evolução nos equipamentos e na salvação da integridade dos colaboradores de diversas áreas associado a segurança, constata-se o progresso no porto de São Sebastião em relação ao passado, que evidencia com a visualização dos acessórios portados atualmente, através das normas que direcionam as empresas e autoridades a adquirir e implementar de forma consciente os equipamentos mais apropriados e seguros, tendo em vista o bem estar dos trabalhadores.

De acordo com Carvalho (2010), no momento que são planejadas e efetivadas, as medidas de proteção coletiva neutralizam, com eficácia, perigos no ambiente de exercícios. Conveses limpos, iluminados, cais sinalizado e claro são exemplos de medidas e equipamentos proteção coletiva EPC. Apesar disso, estas medidas tornam-se significativas em todos os colaboradores que trabalham

nos portos, exercendo a segurança no trabalho. Dessa maneira, a utilização de equipamentos de proteção individual EPI, como capacetes, abafadores de ruído, máscaras de proteção contra poeiras, não seja, apenas, mera obrigação.

A finalidade destes equipamentos é prevenir que o TPA entre em contato, isto é, exposto aos riscos encontrados no ambiente de trabalho. Os EPI's devem ser adequados ao risco, estarem em boas condições de conservação e desempenho, obtendo a certificação expedida pelo Ministério do Trabalho e Emprego. Devem ser fornecidos gratuitamente pelo OGMO, quando se tratar de trabalhador avulso ou pelo operador portuário ou tomador de serviço, quando referem se a empregado. (CARVALHO, 2010)

Figura 5 – Utilização de EPI, trabalho no porão.



Fonte: Acervo pessoal.

2.6 PCE e PAM

Todos os operadores portuários devem definir procedimentos para emergências que ocorram durante os trabalhos feitos nos portos e terminais.

Os procedimentos devem ser feitos para cada produto químico operado no terminal e utilizados nos treinamentos das equipes de emergência. O material servirá também como instrumento de divulgação para os demais funcionários, de como agir durante uma situação de emergência que pode envolver diversas situações de emergências.

De acordo com a NR 29 deve-se criar um Plano de Ajuda Mútua PAM entre as autoridades portuárias e as administrações dos terminais de uso privativo, dentro ou fora do porto organizado. Em conformidade com a Norma Regulamentadora o PAM objetiva aumentar a efetividade das operações em caso de acidentes, a fim de mitigar os impactos através da cooperação de todas as empresas que operam no terminal portuário e os órgãos públicos envolvidos.

A NR 29 enfatiza o Plano de Controle de Emergência PCE este tem como principal objetivo prover ações coordenadas a serem desencadeadas, em eventuais situações de emergências na área do porto público de São Sebastião, que tenham potencial para afetar a integridade física da comunidade portuária, causar danos ao patrimônio da empresa e/ ou gerar impacto ao meio ambiente.

2.7 Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário – SESSTP

Conforme exposto na NR 29 cabe ao SESSTP, aplicar os conhecimentos de engenharia de segurança e de medicina do trabalho para que os empregadores possam cumprir suas responsabilidades de realizar um controle do ambiente de trabalho que estimule a redução e eliminação dos riscos.

Segundo a NR 29, SESSTP também deve realizar visitas preliminares em navios e em áreas de operação nos armazéns e cais ou inspeções nestes locais de trabalho, sempre com o foco de detectar fatores de riscos que possam ser fontes de acidentes e em caso de situação de risco, o operador portuário responsável pelo local deverá ser avisado de acordo com a NR 29, ficando detalhadas na notificação quais serão as ações a serem realizadas para resolver o problema. A Norma sugere que sejam listados todos os acidentes de trabalho, e que os dados estatísticos sobre os acidentes por terminal devem ser mantidos, por função e situação de risco, para que se possam melhorar as atividades e programas de eliminação e minimização de riscos no trabalho

2.8 Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário – CPATP

A NR 29 expõe a respeito da representação dos trabalhadores. Primeiramente há uma eleição na qual o corpo eleitoral deverá ser proporcional ao número de pessoas por atividade feita no porto, estiva, conferência, conserto, vigia e capatazia. A Norma prevê um mínimo de 4 representantes do empregador e 4 representantes dos trabalhadores. Em seguida se caso alguma dessas funções não tenha pessoas suficientes para ser representada por um titular na comissão, poderá ser atendida com uma suplência, ou quanto a uma dessas funções minoritárias ainda permaneça sem representação na comissão durante o treinamento obrigatório, deverá fazer gestões junto aos membros da CPATP.

2.9 Entrevista

Foram realizadas 3 entrevistas sendo uma com a Companhia Docas, outra com Operador portuário e finalizamos com o OGMO, a fim de averiguar os procedimentos pertinentes a NR 29 no porto de São Sebastião. Realizou-se a sabatina referente a adequação do porto em virtude a NR.

2.9.1 Entrevista companhia DOCAS de São Sebastião.

No dia 6 de maio de 2016 foi realizada uma entrevista no porto de São Sebastião com o técnico de segurança do trabalho André Luís Rocha Pierobon da companhia DOCAS que se refere a parte administrativa deste.

Na entrevista foram abordadas algumas perguntas de maneira informal para que ambas as partes se sentissem livres de expressar seus conhecimentos sobre a área, então a primeira pergunta referiu-se à adequação do porto a NR 29, em resposta Pierobon argumenta (informação verbal) ^{§1} que, “ hoje faltam algumas condições para adequar o porto, porque nas autoridades portuária não seguimos a NR 29, porem temos que ter o entendimento dela pelo motivo de fiscalizar as

¹ § Entrevista concedida por Pierobon, A.L.R. **Entrevista I**. [mai. 2016]. Entrevistador: Pedro Henrique Oliveira Santos. São Sebastião, 2016. 1 arquivo. Mp3. (31 min.).

operações portuárias em cima desta. Essa fiscalização é feita, e ela aplica diretamente aos arrendatários, OGMO, operadores, empregadores e a autoridade portuárias apenas entra em alguns momentos dentro desta NR, que seriam na organização do trabalho como no PCE e do PAM, essa atribuição é delegada e compete a autoridade portuária, ou seja, a companhia DOCAS atende a NR 29 parcialmente, pois o porto necessita que os operadores e o OGMO se adéquem e atuem de forma integrada. ”

O técnico de segurança do trabalho da Companhia Docas ressalta também, que esta NR possui algumas diferenças por ser uma norma própria para este seguimento, como tem a NR 22 que é específica para o setor de Mineração, a NR 32 que é exclusiva para o setor da saúde, a portuária é a mesma coisa, por seqüência esta tem singularidades relacionadas aos operadores portuários e ao OGMO, onde eles devem constituir um SESSTP e CPATP, então eles não se aplicam a CIPA e nem o SESMT, mas nós da Companhia Docas seguimos a NR 4 no dimensionamento do SESMT, e a NR 5 para atendimento a CIPA.

Pierobon revela que a NR 29 traz o próprio dimensionamento do SESSTP e CPATP, onde estabelecem algumas diferenças, como por exemplo, a CIPA, tem o tempo de vigência de 1 ano, já a CPATP são 2 anos, as atribuições são as mesmas da CIPA porem o MT inclui mais 4 atribuições.

De maneira geral o porto tem que seguir a NR 29, no entanto o OGMO, os operadores portuários, as agências marítimas, os tomadores de serviços, autoridades portuárias, sindicatos, seguem a NR do trabalho portuário, a companhia docas não, o que constitui um erro, pois já deveria ser algo integrado, relata o técnico de segurança do trabalho da companhia DOCAS de São Sebastião.

2.9.2 Entrevista OGMO de São Sebastião.

No dia 10 de maio de 2016 foi realizada uma entrevista na sede do órgão gestor de mão de obra, com o técnico de segurança do trabalho Alexander Garcez dos Santos, sendo que o OGMO ainda possui mais 2 técnicos.

Antônio Junior (2013) ressalta a criação pela Lei nº 8.630/93, do Órgão Gestor de Mão de Obra é uma de suas principais novidades. Como desempenha o papel de solicitação de mão de obra, sua origem foi criticada, viram como substituto de muitas

atribuições. Tem como principal função gerir o fornecimento de mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador avulso.

Foram abordadas algumas perguntas, onde a primeira referiu-se à adequação do porto a NR 29, em resposta Santos, alega (informação verbal) ^{§2} que “possui outros técnicos de segurança do trabalho, sendo um de manhã exclusivo para o operacional, no período da tarde um fica no administrativo e outro no operacional. Quando o trabalhador é admitido ele recebe um treinamento que engloba diversos procedimentos inclusive a NR 29. O SESSTP é composto pelo setor de segurança do trabalho dos operadores portuários, e a companhia docas trabalha com SESMT, e nós do OGMO somos submetidos a ele, qualquer implementação realizada na área de segurança o OGMO está integrado”.

De acordo com Santos há uma grande dificuldade no cumprimento de uma legislação ou norma devido ao seu grau de exigência, e no porto de São Sebastião não é diferente, mas o técnico explana que tenta ao máximo executar a norma.

O órgão não está totalmente em conformidade com a norma, por esta exigir procedimentos específicos para tipos de carga que muitas vezes o porto não recebe essas, como explosivos e etc. Portanto não se faz necessário, mas caso haja os trabalhadores receberão treinamentos necessário.

Segundo Santos, nossa função como OGMO é gerenciar a mão de obra dos trabalhadores que executam atividades no porto, para isso deve-se trabalhar em cima das normas, adequando sempre que necessário e prevenindo futuros acidentes, pois é obrigatório exercer a legislação.

Conforme o técnico do OGMO, uma das maiores dificuldades encontradas na área da segurança é a integração entre autoridade, OGMO e operador, mesmo diante aos fatos é realizado o esforço para essa integração aconteça.

Outra dificuldade que pode se perceber foi a ausência de interesse por parte dos trabalhadores para ampliação do seu conhecimento na área de segurança, por exemplo, a NR relata que os vinculados ao OGMO devem ter uma participação ativa no PAM como brigadistas, e a docas da oportunidade deste treinamento, mas nem todos integram, afirma Santos.

² § Entrevista concedida por SANTOS, A.G. dos **Entrevista II**. [mai. 2016]. Entrevistador: Pedro Henrique Oliveira Santos. São Sebastião, 2016. 1 arquivo. Mp3. (5 min.).

2.9.3 Entrevista Operador portuário de São Sebastião.

No dia 10 de maio de 2016 ocorreu uma entrevista com Ilson Ribeiro Junior um dos técnicos de segurança do trabalho de uma empresa operadora portuária que atua no porto de São Sebastião sendo evidenciado que a devida empresa possui mais de um técnico para remediar espaços de tempos ao longo das operações que muitas vezes passam de 24 horas.

Nesta entrevista foram realizadas algumas perguntas de maneira informal para as partes se sentissem livres de expressar seus conhecimentos sobre a área na qual o trabalho se refere.

Apesar da grande dificuldade no cumprimento desta norma devido ao nível de exigência e algumas intempéries que podem atrapalhar, Ribeiro descreve (informação verbal) §³ que “ a empresa realiza operações no porto com total conformidade em relação a NR 29, em todos os fatores que a norma regulamentadora dispõe, destacando-se que esta norma regulariza diversos tipos de operações perigosas, e o porto local dificilmente recebe estes tipos de cargas, muitas vezes pelo seu porte, mais também pela falta de prática”.

Segundo Ribeiro, operadores, OGMO e autoridades portuárias não possui um sistema integrado de saúde e segurança do trabalho, mas as partes trabalham em conjunto para que se possa obter êxito nesta questão, quando solicitado algum tipo de documento ou informação uma parte fornece a outra para que se possa ter um controle de atividades que acontece no porto, mas sem possuir um sistema que envolva todos os lados.

Para Ribeiro, a integração dos órgãos seria, um grande avanço no que se refere a segurança no trabalho portuário, pois apesar de haver uma comunicação saudável, é importante seguir as normas e procedimentos, para evitar negligencias nas operações, ou seja, uma CPATP ou SESSTP integrado facilitará, pois reuniões e assembleias poderão ser realizadas com intuito de estudar as imperfeições,

³ § Entrevista concedida por RIBEIRO, I.J. dos **Entrevista III**. [mai. 2016]. Entrevistador: Pedro Henrique Oliveira Santos. São Sebastião, 2016. 1 arquivo. Mp3. (4 min.).

objetivando a segurança e o resguardo da plenitude da vida dos colaboradores do porto.

O operador portuário possui o CPATP, assim como a autoridade portuária e o OGMO, que realiza procedimentos que previne acidentes do trabalho e protege os colaboradores de danos à saúde, assim contribuindo para a melhoria nas condições de trabalho e qualidade de vida do trabalhador, afirma Ribeiro.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O diagnóstico e análise de riscos existentes em um processo produtivo é a base para formação de qualquer plano de gerenciamento de riscos ocupacionais. Desse modo, é necessário possuir informações técnicas dos riscos em todas as etapas dos processos produtivos, para que possam ser previsíveis e facilitar seu gerenciamento, abrangendo os vários sistemas de gestão na prevenção de acidentes.

Abordaremos primeiramente o método de pesquisa bibliográfica que segundo Marconi e Lakatos (2009). Abrangem e contemplam toda bibliografia já publicada, compreendendo desde livros e revistas até meios de comunicação audiovisual (filmes e televisão).

Após a execução do primeiro método fomos a campo coletar informações que segundo Marconi e Lakatos (2009) definem pesquisa de campo como “aquela utilizada com objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos acerca de um problema para o qual se procura uma resposta, ou de uma hipótese que se queira comprovar, ou, ainda, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles”.

Posteriormente dialogamos com técnico de segurança do trabalho da Companhia Docas, André Pierobon, o técnico de segurança de uma empresa de operação portuária local, Ilson Ribeiro, e os técnicos do OGMO, utilizando a metodologia da entrevista que em concordância com Marconi e Lakatos (2009)

“A entrevista é um encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional. É um procedimento utilizado na investigação social, para a coleta de dados ou para ajudar no diagnóstico ou no tratamento de um problema social.” (MARCONI E LAKATOS, 2009).

Finalizamos com abordagem qualitativa a fim de mostrar o que deve ser adequado no porto de São Sebastião. O problema abordado é explorado de forma qualitativa. A pesquisa qualitativa é essencialmente aquela que procura entender um assunto específico a fundo. Em vez de trabalhar com estatísticas e regras, a pesquisa qualitativa trabalha com descrições e interpretações. Sendo assim este estudo busca identificar e analisar, com objetivo a verificar os fatores de riscos de acidentes aos quais os colaboradores estão sujeitos durante as suas atividades. O período de observação se estendeu de 01 a 30 de abril do ano de 2016. No trabalho

em questão, as operações foram tecnicamente analisadas a fim de localizar os fatores de imperfeições no desempenho da NR 29, que permitiram o conhecimento suficiente para possíveis conclusões sobre o estudo.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A temática da segurança é um elemento a ser observado, pois existem perigos no ambiente de trabalho, os riscos são atribuídos a diversos fatores como cargas perigosas a qual requer muita atenção e, por esse motivo, tem que trabalhar nos padrões de segurança para que não haja complicações no ofício e também para evitar acidentes. Da mesma forma tem que haver precaução em relação às ferramentas e maquinas, já que há possibilidade de acidentes, como queda de materiais, devido a falhas nos sistemas e equipamentos, causadas por falta de inspeção e manutenção.

Devido a criação e as melhorias das normas de segurança, operadores, OGMO e outras autoridades possuem equipe de segurança do trabalho que inspeciona e fiscaliza a efetivação do cumprimento de regras de proteção a integridade e vida do ser humano, houve uma reviravolta em referencia à preocupação das empresas, órgãos entre outros com a saúde e segurança no trabalho, onde fica indubitável o crescimento e aperfeiçoamento no porto de São Sebastião.

Os signatários da norma, em entrevistas deixaram indícios de que mesmo com a crescente evolução no campo, ainda é visível necessidade de melhoramento, pois a brechas no sistema como por exemplo, ausência de um técnico fiscalizador da norma durante todo o período de operação, a existência de um SESSTP constituído pelas entidades abrangidas, e apesar de relatos da presença de CPATP, a realização integrada seria relevante para o andamento do crescimento da norma no porto de São Sebastião.

Fatos que se tornam evidentes nas entrevistas realizadas com os entes seguidores desta norma, que com isso nos possibilitou propor medidas a mitigar os espaços pendentes no cumprimento da norma no porto de São Sebastião, com tudo é valido ressaltar o interesse e a participação ativa dos órgãos envolvidos que se mostraram dispostos a buscar um progresso contínuo neste âmbito.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O conteúdo em relação a segurança e saúde é uma vertente a ser estudada, pois contém um ambiente de trabalho muitas vezes insalubre e perigos, as ameaças ocorrem devido à fatores como cargas de alta periculosidade e, em função disto, devem se operar nos padrões da norma regulamentadora 29 que abrangem a segurança e saúde no trabalho portuário, a área portuária é a zona que as ocorrências de trabalho atribuem se dificuldades crescentes.

A escassez de inspeção periódica, equipamentos seminovos como empilhadeiras, guindastes e lugares insalubres são algumas das principais irregularidades no ambiente de trabalho portuário, esse cenário aqui exposto compreende uma temática muito relevante nos tempos contemporâneos. À frente de inúmeras questões enfrentados no momento atual, no que se refere ao conteúdo do trabalho portuário, disseminar pesquisa como essas, além de informar futuros gestores, gerando uma conscientização nas instituições e autoridades, envolvidas no modal marítimo e hidroviário.

O resultado identificado atesta o receio dos órgãos comprometidos em executar os regulamentos, ainda que sem uma estrutura adequada, todavia caminhando para o aprimoramento. Contudo, as complicações expostas, necessitam de ações em diversos aspectos, para a conservação da vida do trabalhador portuário.

A frente desta perspectiva, apontamos recomendações com o intuito de diminuir os problemas averiguados, como, implementar um sistema local adequado de integração entre OGMO, operadores portuários e as Autoridades Portuárias, visando a existência de levantamento e checagem de dados periodicamente, a fim de melhorar as práticas existentes relacionadas à segurança. Sequentemente, devido as adversidades que a esfera portuária confronta, orienta-se a participação de todos os envolvidos em projetos preparatórios a respeito de ameaças de acidentes, como PCE, PAM, SESSTP, CPATP, entre outros, para que haja maior eficiência na segurança e saúde do âmbito portuário, do mesmo modo que para Autoridades Portuárias, Operadores Portuários e Profissionais de Segurança do trabalho.

5.1 Sugestões para trabalhos futuros

Para futuros trabalho relacionados à este tema, sugerem-se os seguintes tópicos:

- Elaborar um sistema digital integrado entre as autoridades vigentes no porto de São Sebastião – SP;
- Realizar pesquisas fazendo um comparativo com a evolução das condições de trabalho no porto a fim de verificar o desenvolvimento ao longo dos anos;
- Acompanhar a mesmo ideal desta pesquisa, mas comparando com o que ocorre em outros portos do Brasil;
- Produzir um estudo aprofundado, analisando se as medidas corretivas são implantadas pelas Operadores Portuários, OGMO's, Autoridades Portuárias e demais entes envolvidos.

REFERÊNCIAS

ANDERSON, A. S. **Fatores de riscos no ambiente laboral portuário segundo a NR 15 e NR 29: o caso dos trabalhadores portuários avulsos do porto de Natal.** Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/ademar-anderson-dos-santos.pdf>>. Acesso em: 05 de fev. 2016

ARAUJO, M. D. F. **Trabalhador portuário avulso, cadastrado e registrado, distinção que feriu o princípio da igualdade.** Conteúdo Jurídico, Brasília-DF: 11 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.37954&seo=1>>. Acesso em: 01 mai. 2016.

BARAN, P. **Apostila de higiene e segurança no trabalho.** Disponível em: <<https://wiki.ifsc.edu.br/mediawiki/images/3/31/Sht2009.pdf>>. Acesso em: 13 mai. 2016.

CARVALHO, F. E. **Noções de segurança e saúde no trabalho portuário à luz da Norma Regulamentadora nº 29.** Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2588, 2 ago. 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/17090>>. Acesso em: 23 mar. 2016.

Editora Saraiva. **Segurança e Medicina do Trabalho**, 11 ed. Atualizada (2013).

GOLÇALVES, E. A. **Manual de segurança e saúde no trabalho - 4. Ed. – São Paulo, 2008.**

GUEIROS, S. **NR-29 – acidentes no trabalho portuário.** Jan. 2010. Disponível em: <<http://nrfacil.com.br/blog/?p=1450>>. Acesso em: 23 mar. 2016.

JUNIOR, A.C.G. **Segurança e Saúde No Trabalho Portuário.** Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/LegislacaoAmbiental/NR29.pdf>>. Acesso em: 16 mai. 2016

MARCONI, M. A. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas. 7 ed. 6 reimpr. São Paulo: Atlas, 2012.

NETO, A. B. S. **O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos**. 1 ed. 7 reimpr. Curitiba: Juruá, 2009.

Organização Internacional do trabalho. **OIT no Brasil**. Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/content/oit-no-brasil>>. Acesso em: 20 mai. 2016

PIEROBON, A. L. R. **Entrevista I**: depoimento [mai. 2016]. Entrevistador: Pedro Henrique Oliveira Santos. São Sebastião: FATEC, 2016. 2 aparelhos moveis. Entrevista concedida ao trabalho de graduação da FATEC.

RIBEIRO, I. J. **Entrevista III**: depoimento [mai. 2016]. Entrevistador: Pedro Henrique Oliveira Santos. São Sebastião: FATEC, 2016. 1 aparelho móvel. Entrevista concedida ao trabalho de graduação da FATEC

SANTOS, A. G. D. **Entrevista II**: depoimento [mai. 2016]. Entrevistador: Pedro Henrique Oliveira Santos. São Sebastião: FATEC, 2016. 2 aparelhos moveis. Entrevista concedida ao trabalho de graduação da FATEC.

APÊNDICE A – Entrevista André Luis Rocha Pierobon

No dia 6 de maio de 2016 foi realizada uma entrevista no porto de São Sebastião com o técnico de segurança do trabalho André Luís Rocha Pierobon da companhia DOCAS que se refere a parte administrativa deste.

Em resposta Pierobon relata “Hoje falta algumas condições para adequar o porto a NR 29, por que nós autoridade não seguimos esta, porem nós temos de ter o entendimento dela, pois e de nosso dever fiscalizar o comprimento da mesma durante as operações, fiscalização cuja é realizada mediante a atividades dos arrendatários, OGMO, operadores e autoridades entra em alguns momentos dentro da NR 29, que seria na organização do plano de controle de emergência e do plano de ajuda mútua, que compete a autoridade portuária, ou seja hoje a companhia Docas atende a NR 29, porém o porto necessita que os operadores e o OGMO se adequem.

A norma é específica ao setor portuário e por isso possui algumas diferenças relacionadas, exemplo hoje os operadores portuários e OGMO eles tem que constituir um SESSTP e uma CPATP, então a eles não se aplicam a CIPA e SESMT, nós da companhia DOCAS seguimos a NR 4 no dimensionamento do SESMT e seguimos a NR 5 para atendimento a CIPA, a NR 29 já inclui no próprio dimensionamento o SESSTP e CPATP que diferencia quanto no tempo no caso a CIPA, onde o tempo de vigência e de um ano, já no CPATP são dois anos e as atribuições são as mesma porem eles atribuem mais quatro itens, no primeiro ano de mandato o indicado assume a presidência e no segundo mandato o eleito assume a presidência e na CIPA já não tem isso, e por isso ela é exclusiva para o setor portuário, a Docas não segue ela pois dentro do porto nós temos o OGMO, operadores portuários, agências marítimas, tomadores de serviços, autoridades portuárias, sindicatos onde eles seguem à risca a NR 29, a companhia Docas não o que seria um erro no meu entendimento deveria já ser algo integrado.

A companhia Docas compreende que cabe a ela a elaboração do programas de prevenção mediando ações coordenadas seguidas em casos de emergência e compor com as demais constituições o PAM, então dentro do nosso entendimento nós cumprimos essa parte da NR, hoje não possuímos o SESSPT ele nunca existiu no porto de São Sebastião por que e o OGMO quem coordena e administra em

conjunto com os colaboradores portuários e provavelmente eles devem possuir um SESSPT mas administração do porto não faz parte, NR 29 também algumas outras atribuições na qual nós cumprimos, como a guarda do serviço que deve ser mantida no porto em conformidade a NR 24 – Condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho tanto e que nos possuímos um ponto de espera, vestiários e refeitórios que é uma evolução na qual no passado não existia.

Em relação as cargas perigosas elas são comunicadas com um prazo de 24 horas de antecedência na qual recebem tratamento diferenciado, por ser um porto público temos que atender toda demanda que nos convém, no entanto o porto de São Sebastiao possui suas cargas regulares que não variam ao longo dos anos, porem já ouve especulação de operações perigosas como explosivos e enxofre que fogem dessas cargas convencionais, o interessado pela movimentação, o armador ou dono da carga eles veem através do operador portuário ou agente marítimo consultar o porto para saber se o porto possui condições para operar esses tipos de carga, quando o possui condições de realizar essas operações exige informações sobre a carga e amostra para estudo e tudo isso já vem na consulta da operação, a partir daí é avaliado as características do produto a nocividade a reação com a água, se é explosivo, se é inflamável, como deverá ser acondicionado, essa variação acontece em conjunto com o setor do meio ambiente para obter um parecer técnico, para sabe se existe condições para acontecer a operação.”

APÊNDICE B – Entrevista Alexander Garcez dos Santos

No dia 10 de maio de 2016 foi realizada uma entrevista na sede do órgão gestor de mão de obra, com o técnico de segurança do trabalho Alexander Garcez dos Santos, sendo que o OGMO ainda possui mais 2 técnicos.

Foram abordadas as seguintes perguntas, a operadora portuária está adequada a NR 29, quais os principais desafios, Você tem entendimento sobre o SESSTP e a empresa possui, a empresa possui CPATP, OGMO e operador são integrados para que esta NR seja cumprida, onde a primeira referiu-se à adequação do porto a NR 29.

Em respostas Santos argumenta que “O OGMO possui outros técnicos de segurança do trabalho, sendo um de manhã exclusivo para o operacional, no período da tarde um fica no administrativo e outro no operacional. Quando o trabalhador é admitido ele recebe um treinamento que engloba diversos procedimentos inclusive a NR 29. O SESSTP é composto pelo setor de segurança do trabalho dos operadores portuários, e a companhia docas trabalha com SESMT, e nós do OGMO somos submetidos a ele, qualquer implementação realizada na área de segurança o OGMO está integrado, temos dificuldades no cumprimento de uma legislação ou norma devido ao seu grau de exigência, e no porto de São Sebastião não é diferente, mas tentamos ao máximo executar a norma, o OGMO não está em total conformidade com a norma, porque ela exige procedimentos específicos para tipos de carga que muitas vezes o porto não recebe , como explosivos por exemplo, Por isso não se faz necessário, mas caso haja operação come esses tipos de cargas os trabalhadores receberão treinamentos adequados. Nossa função como OGMO é gerenciar a mão de obra dos trabalhadores que executam sua atividade no porto, para isso deve-se trabalhar de acordo com as normas, adequando sempre que necessário e prevenindo acidentes, uma das maiores dificuldades encontradas na área da segurança é a integração entre autoridade, OGMO e operador, mesmo assim é realizado o esforço para que essa integração aconteça, também tem a ausência de interesse por parte dos trabalhadores para ampliação do seu conhecimento na área de segurança, por exemplo, a NR relata que os vinculados ao OGMO devem ter uma participação ativa no PAM como brigadistas, e a docas da oportunidade deste treinamento, mas nem todos integram”.

APÊNDICE C – Entrevista Ilson Ribeiro Junior

No dia 10 de maio de 2016 ocorreu uma entrevista com Ilson Ribeiro Junior um dos técnicos de segurança do trabalho de uma empresa operadora portuária que atua no porto de São Sebastião onde foram relatadas as seguintes perguntas, a operadora portuária está adequada a NR 29, quais os principais desafios, Você tem entendimento sobre o SESSTP e a empresa possui, a empresa possui CPATP, OGMO e operador são integrados para que esta NR seja cumprida.

Em respostas Ribeiro argumenta que “Nós operador portuário estamos adequado à NR 29, em todos os fatores que a norma regulamentadora dispõe, destacando-se que esta norma regulariza diversos tipos de operações perigosas, e o porto local dificilmente recebe estes tipos de cargas, muitas vezes pelo seu porte, mais também pela falta de prática, onde nosso desafio foi fazer com que os trabalhadores despertassem o interesse pela segurança e integridade de suas vidas, em relação ao SESSTP e ao CPATP os técnicos da empresa tem o entendimento e nós possuímos SESMT e CIPA, falta essa integração com os demais entes envolvidos na operação portuária apesar da colaboração de todos na elaboração de plano e quando necessário documentos. De maneira geral o porto de São Sebastião está se desenvolvendo no que diz respeito segurança nós trabalhadores podemos notar a cada dia equipamentos renovados e orientações de trabalho precavendo nossas vidas”.