

**NORMA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA (NAP)**

**NAP.SUMAS.OPR.024.2025, DE 19 DE MARÇO DE 2025**

**ESTABELECE CONTROLES AMBIENTAIS, DE  
SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO PARA  
AS OPERAÇÕES DE CAIS PÚBLICO DO PORTO  
ORGANIZADO DE SANTOS**

**CAPÍTULO I  
OBJETIVO**

**Art. 1º** Esta Norma tem por objeto estabelecer:

- I. Controles, responsabilidades, diretrizes e aspectos técnicos para a realização das operações portuárias de carga ou descarga, no cais público do Porto Organizado de Santos, com o devido respeito ao meio ambiente, à saúde e segurança ocupacional; e
- II. Condições de conformidade e as proibições na realização de operações portuárias de carga ou descarga, incluindo os mecanismos de fiscalização e penalização a serem adotados pela Autoridade Portuária de Santos.

**CAPÍTULO II  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 2º** São deveres do Operador Portuário:

- I. Cumprir as ordens estabelecidas ou instruções da Autoridade Portuária de Santos no que se refere às operações de carga e descarga, armazenamento, entrega e recepção, e quaisquer outras atividades desenvolvidas pelo Operador Portuário;
- II. Não executar operações que ocasionem riscos ou impactos ao meio ambiente e à saúde e segurança dos trabalhadores envolvidos;
- III. Utilizar instalações ou equipamentos portuários públicos somente mediante autorização da Autoridade Portuária de Santos;
- IV. Não obstruir a livre circulação de veículos no cais e, tampouco, as áreas delimitadas para o trânsito de pessoas, com cargas, equipamentos, materiais, guaritas, veículos, obras, entre outros;
- V. Não utilizar áreas secundárias comuns para movimentação de mercadorias;

- VI. Não realizar operações que representem riscos às obras, instalações, equipamentos portuários ou outros navios, ou sem tomar as precauções necessárias;
- VII. Restringir a realização de atividades na beira do cais, sendo proibido depositar nesta área de cargas, recipientes ou quaisquer tipos de materiais, bem como a movimentação e estacionamento de veículos e máquinas;
- VIII. Não praticar qualquer outra ação ou omissão que cause danos ou deterioração aos bens de domínio público portuário, ou dificultar seu uso ou exploração;
- IX. Manter no cais um preposto diretamente responsável pela operação portuária, desde o início das operações até a conclusão dos serviços (incluindo a limpeza e remoção dos equipamentos para devolução do cais à Autoridade Portuária), com pleno conhecimento da legislação ambiental, das Normas Regulamentadoras, em especial a NR-29, e das Normas pertinentes homologadas pela Autoridade Portuária, devendo este representante:
  - a) Vistoriar todos os veículos, equipamentos e acessórios de estivagem antes do início das operações, substituindo aqueles que não se apresentarem em perfeito estado de conservação e de utilização; e
  - b) Sempre que requisitado, prestar as informações solicitadas pelo representante da Autoridade Portuária e adotar as providências exigidas por este para corrigir eventuais descumprimentos de normas ou legislação;
- X. Manter os certificados de vistoria válidos – anterior aos últimos 12 (doze) meses – para os veículos, equipamentos e acessórios de estivagem;
- XI. Manter disponíveis os recursos necessários para o deslocamento imediato de seus equipamentos, especialmente aqueles que possam prejudicar a manobra de navios e/ou a operação portuária própria ou de terceiros;
- XII. Manter atualizado o documento que trata do “Detalhamento de eventuais impactos ambientais, incluindo o meio ambiente natural, artificial e do trabalho, decorrentes de sua atividade como operador portuário, as ações preventivas, sua capacidade de resposta e as ações em caso de acidente”, conforme Artigo 10º da Portaria SEP nº 111/2013, o qual deverá contemplar todos os aspectos previstos nesta Norma;

- XIII. Não causar danos às obras, instalações, equipamentos, mercadorias ou meios de transportes marítimos ou terrestres, durante a realização das operações portuárias;
- XIV. Comprovar a adoção de programas de boas práticas, baseadas nos princípios dos programas de certificações das normas ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001;
- XV. Cumprir a legislação vigente relativa ao meio ambiente e à segurança e saúde do trabalhador.

### **CAPÍTULO III DAS AÇÕES DE CONSCIENTIZAÇÃO**

**Art. 3º** Aos Operadores Portuários que desempenhem atividades de carga ou descarga no cais público do Porto Organizado de Santos é obrigatório realizar, junto aos trabalhadores, a exposição dos procedimentos e cuidados de saúde, segurança ocupacional e meio ambiente aplicáveis à atividade, antes do início de cada operação portuária, bem como entre as mudanças de turno e turma de trabalho.

**§1º** Os esclarecimentos e a exposição devem abranger as medidas de saúde, segurança e procedimentos ambientais aplicáveis especificamente para as atividades que serão realizadas.

**§2º** A exposição e esclarecimentos conforme o *caput* deste Artigo devem ser registrados em documento próprio do Operador, devendo constar a comprovação da participação dos trabalhadores por meio de assinatura ou qualquer outro meio que o comprove. Este documento deve ser mantido sob a guarda do Operador e permanecer à disposição da fiscalização da Autoridade Portuária e de outros órgãos competentes.

**Art. 4º** Os Operadores Portuários devem manter um programa anual de treinamentos focados em gerenciamento de resíduos, conservação dos oceanos, qualidade do ar, controle de vetores, atendimento a emergências e segurança do trabalho, devendo ser ministrado a todos os seus colaboradores e terceirizados que desempenhem atividades no cais público.

**§1º** Os treinamentos deverão ter foco nos controles necessários às atividades de cada profissional, visando à preservação dos recursos naturais.

§2º O cronograma de treinamentos deve ser atualizado todo o ano, e os comprovantes de cumprimento do cronograma deverão ser protocolados junto à Autoridade Portuária de Santos, até o dia 31 de janeiro de cada ano.

§3º Compete ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) o fornecimento dos mesmos treinamentos previstos neste Artigo aos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA).

**Art. 5º** Os Operadores Portuários devem manter um programa trimestral de conscientização dos condutores de veículos de carga (inclusive prestadores de serviços contratados diretamente pelo Operador Portuário), desempenhando campanhas voltadas à importância da manutenção regular dos veículos, ao controle de fumaça preta, aos impactos do lançamento de resíduos nas vias e à segurança no trânsito.

§1º As ações junto aos condutores poderão ser consorciadas com outros Operadores Portuários ou entidades interessadas, com vistas à maximização dos resultados e otimização de recursos.

§2º Para Operadores Portuários diretamente associados a Terminais Portuários (arrendados ou com servidão de passagem), sugere-se que as campanhas se estendam às instalações do Terminal.

#### **CAPÍTULO IV DAS AÇÕES DE CONTIGÊNCIA**

**Art. 6º** É responsabilidade do Operador Portuário a comunicação imediata de todo e qualquer incidente, acidente ou irregularidade ocorrida ou constatada durante as operações, diretamente à Guarda Portuária, através dos telefones (13) 3202-6570 e (13) 3202-6565, ramal 2333 (CCCOM), que, por sua vez, acionará os setores competentes.

§1º No caso de acidente que envolver trabalhador durante a operação portuária, devem ser encaminhados à Autoridade Portuária, no e-mail [geset@portodesantos.gov.br](mailto:geset@portodesantos.gov.br), em até 15 (quinze) dias úteis após a ocorrência, os seguintes documentos:

- I. Cópia do relatório de investigação;
- II. Análise do acidente que envolver trabalho durante a operação, contendo as causas apuradas e o cronograma de implantação de medidas mitigatórias sobre os riscos que deram causa ao acidente; e

III. Cópia da Comunicação de Acidente do Trabalho – CAT.

§2º No caso de acidente com óbito de trabalhador durante a operação portuária, devem ser encaminhados à Autoridade Portuária, no e-mail [geset@portodesantos.gov.br](mailto:geset@portodesantos.gov.br), até o dia seguinte após a ocorrência, sem prejuízo da obrigação de atendimento ao especificado no parágrafo § 1º, os seguintes documentos:

- I. Relatório preliminar, contendo breve relato do acidente ocorrido; e
- II. Cópia da memória de reunião extraordinária da CIPA que tratou do acidente fatal.

**Art. 7º** O Operador Portuário que der causa a acidentes de trabalho e/ou ambientais, ou cuja atividade represente risco grave e iminente ao trabalhador e/ou ao meio ambiente, terá suas atividades paralisadas por ordem direta e imediata da fiscalização da Autoridade Portuária, devendo tal interrupção prolongar-se até a eliminação ou mitigação do risco ou enquanto permanecer a necessidade de preservação do local dos fatos, para análise ou qualquer tipo de averiguação da Autoridade Portuária ou de quaisquer outras autoridades competentes.

§1º O ato de paralisação da atividade ou operação deve ser acompanhado de Registro de Ocorrência e/ou Auto de Inspeção.

**Art. 8º** Cabe aos Operadores Portuários a adoção das seguintes medidas preventivas e mitigatórias para acidentes de trabalho e/ou ambientais, ou situações de riscos ao trabalhador e/ou ao meio ambiente:

- I. Manter os recursos necessários para o atendimento de emergências atreladas aos riscos inerentes às operações desenvolvidas, considerando a tipologia da carga movimentada e os equipamentos envolvidos, entre outros aspectos;
- II. Promover a imediata reparação dos danos causados à saúde, segurança do trabalhador e ao meio ambiente;
- III. Mitigar imediatamente quaisquer incidentes ou acidentes que causem danos ambientais;
- IV. Realizar o armazenamento temporário e a destinação final adequada de resíduos perigosos de incidentes ou acidentes;
- V. Cumprir as exigências de adesão ao Plano de Ajuda Mútua (PAM) do Porto

Organizado de Santos;

- VI. Manter o Plano de Controle de Emergência (PCE), nos termos da NR-29;
- VII. Manter Plano de Contingência Ambiental, abrangendo o mesmo conteúdo mínimo estabelecido para Planos de Emergência Individual (PEI) previsto na Resolução CONAMA 398/2008, podendo:
  - a) quando aplicável, ser adotado o PEI do Terminal Portuário diretamente relacionado à operação portuária; e
  - b) ser adotada solução consorciada com outros Operadores Portuários, desde que os recursos permitam o atendimento de incidentes concomitantes.
- VIII. Manter, no âmbito do seguro previsto no item b do Artigo 15º da Portaria SEP nº 111/2013, cobertura de danos ao meio ambiente, decorrentes de sua atividade como Operador Portuário.

## **CAPÍTULO V DA VISTORIA PRELIMINAR**

**Art. 9º** Ao Operador Portuário, nas áreas de operação (em terra e a bordo), são atribuídas as responsabilidades de inspecionar o local da operação e seus equipamentos previamente ao início de suas atividades, bem como providenciar a instalação de sinalização de segurança, visando a informar e alertar aos trabalhadores acerca dos riscos e medidas de controle a serem adotadas, dos produtos classificados como perigosos a serem movimentados, dos telefones úteis e de emergência, e outras informações relevantes à segurança da operação.

**§1º** A comprovação desta inspeção deverá ser registrada em documento próprio do Operador Portuário e permanecer à disposição da fiscalização da Autoridade Portuária de Santos e de outros órgãos competentes;

**§2º** Caso, na vistoria preliminar, o Operador Portuário identifique resíduos, restos de carga ou quaisquer outras condições inadequadas à operação portuária, caberá a imediata comunicação à fiscalização da Autoridade Portuária de Santos, sendo que, caso seja identificada a irregularidade após o início de sua operação, poderá lhe ser atribuída a responsabilidade de adoção das soluções cabíveis.

**Art. 10º** Caso o Operador Portuário identifique que as instalações sanitárias públicas, existentes no entorno da área onde serão desenvolvidas as operações, não estão em condições adequadas de uso, deverá ser procedida a imediata notificação à Autoridade Portuária, para a devida regularização da instalação sanitária.

**Parágrafo Único.** No caso de inviabilidade de uso de alguma instalação sanitária pública, dentro dos limites de distância estabelecidos na NR-29, a Operação Portuária não poderá ser iniciada (ou deverá ser interrompida, caso já esteja em curso). Alternativamente, no período em que a Autoridade Portuária estiver providenciando a regularização da instalação sanitária pública, o Operador Portuário poderá, às suas expensas, alocar dispositivos sanitários móveis para possibilitar a realização das operações, mantendo-as em condições adequadas de uso ao longo de toda a operação.

## **CAPÍTULO VI DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA DOS EQUIPAMENTOS E ESTRUTURAS**

**Art. 11º** O Operador Portuário deverá manter em perfeito estado de conservação e funcionamento as plataformas de trabalho utilizadas nas operações, nas inspeções, nas atividades de enlonação e desenlonação de veículos e outras em que se façam necessárias.

**§1º** Todas as plataformas, sempre que viável, devem ser dotadas de cobertura para proteção contra intempéries.

**§2º** As plataformas de trabalho com altura superior a 2 (dois) metros, desprovidas de guarda-corpos em quaisquer das suas faces, inclusive a voltada ao veículo ou carga, deverão dispor de sistemas de segurança adequados contra a queda de altura, conforme NR-35, sendo obrigatório o fornecimento de cinto de segurança tipo paraquedista aos trabalhadores.

**§3º** Os equipamentos trava-quadras retráteis e os dispositivos de proteção contra queda de altura devem ser utilizados de forma a ser respeitada a angulação máxima de trabalho do equipamento, para todos os pontos de acesso do trabalhador.

**§4º** O piso de trabalho de plataformas destinadas ao enlonação e desenlonação de caminhões deve ter altura padrão inferior a 2 (dois) metros, dispondo de sistema de segurança coletivo contra quedas.

§5º Nas operações de movimentação de celulose, é obrigatório o uso de plataformas que permitam o engate das gancheiras nos fardos, sem que o trabalhador precise subir na carga ou permanecer sob o equipamento de elevação.

**Art. 12º** O Operador Portuário deverá manter em perfeito estado de conservação e funcionamento os acessórios de estivagem e demais equipamentos portuários.

**Parágrafo Único.** Antes do início de cada utilização, estes equipamentos devem ser inspecionados por profissional capacitado, devidamente indicado pelo Operador Portuário.

**Art. 13º** Todos os equipamentos de grande porte, sejam de bordo ou de terra, utilizados na operação portuária, devem possuir laudo de segurança válido (emitido a menos de 12 meses), acompanhado de Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), emitido por profissional habilitado ou sociedade classificadora, atestando suas plenas condições de operação.

**Art. 14º** Todo o equipamento que apresentar ferrugem generalizada, pontos de corrosão severa ou que estejam utilizando dispositivos adaptados e/ou improvisados (não constantes no projeto do equipamento) deverão ser imediatamente retirados de operação, para a devida manutenção.

**Art. 15º** No caso de suspensão de uso, nos termos do Artigo anterior, a autorização para nova mobilização do equipamento à operação portuária dependerá de novo laudo, nos termos do Artigo 13º desta Norma.

**Art. 16º** Todos os equipamentos móveis utilizados na operação portuária deverão ter suas informações técnicas apresentadas à Gerência de Fiscalização e Medição das Operações (GEFMO) da Autoridade Portuária, contendo, minimamente:

- I. Identificação, fotos e dados gerais;
- II. Especificações Técnicas e Capacidade Operacional;
- III. Manual de Operação, contemplando os procedimentos e premissas obrigatórias para que o equipamento opere com eficiência;
- IV. Laudos aplicáveis ao equipamento, com ART;
- V. Equipamentos acessórios; e
- VI. Responsável Técnico.

§1º As informações previstas neste Artigo (ou atualização de dados) deverão ser encaminhadas por meio do e-mail: [gefmo@portodesantos.gov.br](mailto:gefmo@portodesantos.gov.br).

§2º A mobilização de equipamentos móveis no cais é condicionada à apresentação prévia das informações previstas neste Artigo.

§3º A GEFMO manterá um cadastro técnico dos equipamentos de interesse.

**Art. 17º** Para todo o equipamento que dependa de operação em cabine fechada, deverá ser garantido o funcionamento regular de equipamento de climatização, bem como de filtragem para manutenção dos padrões de qualidade do ar interior (observando os parâmetros nacionais e internacionais aplicáveis).

**Art. 18º** As máquinas e equipamentos a serem utilizados na operação devem apresentar bom estado de conservação, sendo que qualquer equipamento que apresente vazamentos de hidrocarbonetos ou água de arrefecimento, deverá ser imediatamente recolhido para manutenção.

**Art. 19º** As máquinas autopropelidas, tais como pás carregadeiras, empilhadeiras, dentre outras, devem possuir sinalização sonora de marcha a ré.

**Art. 20º** O Operador Portuário é diretamente responsável pelas operações de abastecimento de combustível em máquinas e equipamentos, quando realizadas no Cais Público.

§1º O abastecimento com veículos ou dispositivos que transporte volume superior a 1.000 litros deve ser realizado por empresa especializada, devidamente autorizada pelos órgãos competentes.

§2º O abastecimento com veículos ou dispositivos que transportem volume igual ou inferior a 1.000 litros pode ser realizado pelo próprio Operador Portuário ou fornecedor do equipamento em operação.

§3º Para o abastecimento, deverão ser utilizados veículos compatíveis e sinalizados, mão de obra capacitada, dispositivos de segurança e elementos de controle para evitar esguichos e vazamentos de combustível, incluindo bacias de contenção.

§4º É proibido o abastecimento de máquinas e equipamentos no interior dos porões de navios.

## **CAPÍTULO VII DAS AÇÕES DE LIMPEZA E GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS**

**Art. 21º** Os Operadores Portuários devem prevenir a queda de produto ou resíduo no piso, em estruturas elevadas, no estuário, nos sistemas de drenagem ou em qualquer local ou acesso do Porto Organizado de Santos.

**§1º** Para o atendimento ao previsto no *caput* deste Artigo, devem ser mantidos em condições satisfatórias os sistemas e/ou dispositivos de contenção, a exemplo de bacias, bandejas, anteparos e serrapilheiras, destinados a evitar a queda de produtos ou resíduos.

**§2º** No caso de acúmulo de produtos ou resíduos sobre estruturas fixas (incluindo aquelas suspensas ou elevadas), caberá ao responsável providenciar o recolhimento com brevidade, a fim de evitar a dispersão pela ação dos ventos e/ou carreamento pela ação das chuvas.

**§3º** No caso da existência de pontos de queda constante desprovidos de contenção, deverá ser providenciada a instalação de sistema e/ou dispositivo de contenção adequado.

**§4º** No caso de queda ou derramamento de produtos ou resíduos, o responsável deverá providenciar seu o recolhimento imediato, utilizando equipamentos e dispositivos de acondicionamento adequados.

**§5º** Enquanto não for providenciado o sistema ou dispositivo de contenção previsto no §3º deste Artigo, caberá ao responsável pela estrutura/atividade a mobilização de equipe e/ou recursos dedicados de limpeza, recolhendo ininterruptamente o produto ou resíduo derramado.

**§6º** Caberá ao Operador Portuário responsável pela atividade a mobilização de equipe e/ou recursos dedicados de limpeza, para atuação imediata e ininterrupta no recolhimento de produto ou resíduo eventualmente derramado, durante e após as operações, recolhendo-os e armazenando-os em recipientes próprios no local, não permitindo acúmulo ou depósito de detritos na área e, em não ocorrendo tais procedimentos, paralisar as operações imediatamente para coleta de quedas ou derrames, devendo ainda:

- I. Realizar estes trabalhos sempre que ocorrer quaisquer derrames, por mínimos que sejam, em consonância com a operação, sem que espere seu término para a adoção de medidas corretivas;
- II. Dispor de contentores em quantidade adequada, inclusive para a segregação de cargas/resíduos incompatíveis entre si;
- III. No caso de movimentação de cargas perigosas, observar a NAP SUMAS.OPR.006 ou outra norma que vier a substituí-la; e
- IV. No que concerne à presença de resíduos ou produtos em toda a área do cais fronteiro ao navio e demais áreas onde ocorrerão as operações portuárias, promover a completa limpeza do cais em até 02 (duas) horas após a finalização da operação portuária.

**§7º** Caso o material coletado venha a ser caracterizado como resíduo, deverá ser procedida sua destinação conforme legislação vigente, priorizando alternativas que permitam a valorização ou reaproveitamento do resíduo.

**Art. 22º** No caso de arraste de produtos ou resíduos em decorrência da movimentação de veículos e/ou composições ferroviárias, caberá ao responsável pela operação providenciar a coleta imediata, mantendo equipe de limpeza dedicada à operação.

**§1º** Caso o arraste de produtos ou resíduos atinja galerias de drenagem pluvial, caberá ao Operador Portuário a mobilização imediata de recursos técnicos, materiais e humanos para limpeza do sistema de drenagem, evitando o escoamento para o estuário.

**§2º** Caso o arraste de produtos ou resíduos citado no §1º deste Artigo venha a atingir as águas do estuário, caberá ao Operador Portuário o recolhimento do conteúdo e mitigação dos impactos gerados.

**Art. 23º** É proibida a permanência de coletores com resíduos, nas áreas de cais público, por período superior a 24 horas.

**§1º** O responsável pelo resíduo gerado deverá providenciar a coleta diariamente.

**§2º** Não é permitida a permanência de coletores, nas áreas de cais público, após o término da operação portuária que deu origem ao resíduo, mesmo que não tenham sido atingidas as 24 horas citadas no *caput* deste Artigo.

**Art. 24º** É restrita a atividade de lavagem do cais, mesmo com água potável. A atividade de lavagem somente será autorizada mediante o uso de equipamento combinado (lavagem e sucção) que garanta a contenção de todo o efluente gerado, prevenindo o escoamento para o sistema de drenagem pluvial.

**Art. 25º** As operações portuárias tratadas nesta Norma deverão ser imediatamente paralisadas quando:

- I. A limpeza, o recolhimento e o acondicionamento adequado de resíduos ou produtos não forem realizados imediatamente na ocorrência de eventuais quedas ou derrames ao solo;
- II. A recuperação, a retirada e o recolhimento de quaisquer produtos, cargas e mercadorias, volumes e objetos, materiais, embalagens e outros que venham a cair nas águas do sistema estuarino não forem imediatos.

**Art. 26º** É vedada a liberação e/ou descarte de cargas e resíduos nas vias públicas, linhas ferroviárias e rede de drenagem do Porto Organizado de Santos, bem como qualquer outra área não destinada e/ou preparada para o seu recebimento.

## **CAPÍTULO VIII DO CONTROLE DA POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA**

**Art. 27º** As operações portuárias devem ser realizadas de modo a mitigar a emissão de poluentes atmosféricos.

**Art. 28º** Não é permitida a utilização de equipamentos e estruturas de operação portuária sem os equipamentos adequados para o controle de poluentes atmosféricos.

**§1º** Consideram-se equipamentos adequados para o controle de poluentes atmosféricos aqueles estabelecidos pelo órgão ambiental, no âmbito do licenciamento ambiental da atividade correlata ou, na ausência de licenciamento, aquele que atenda ao conceito de Melhor Tecnologia Prática Disponível (MTPD) para o controle dos poluentes gerados.

**§2º** É dever do responsável pela atividade com potencial de emissão de poluentes atmosféricos, no caso de inexigibilidade de licenciamento, proceder com a solicitação de Parecer Técnico ao órgão ambiental quanto à adequabilidade do equipamento de controle de poluentes à operação

poluidora, prevalecendo o entendimento do órgão ambiental competente.

§3º Os equipamentos de controle de poluentes deverão apresentar funcionamento regular durante toda a operação portuária, sendo proibida a execução de atividades potencialmente poluidoras com estes equipamentos desligados, obstruídos ou operando de forma ineficaz.

§4º Os equipamentos de controle de poluentes deverão receber manutenção constante, incluindo a limpeza rotineira do sistema, de modo a evitar a redução da capacidade de vazão, filtragem e/ou tratamento.

§5º Atividades cuja natureza da carga não emita poluentes atmosféricos poderão ser dispensadas do uso de equipamentos com controle de poluição, desde que haja concordância do órgão ambiental competente.

**Art. 29º** As cargas de granel sólido passíveis de movimentação no Porto Organizado de Santos deverão estar previstas no licenciamento ambiental do Terminal diretamente responsável pela operação portuária ou, no caso de Operador Portuário de cais público, no Parecer Técnico do órgão ambiental competente.

§1º Caso o operador portuário tenha interesse na movimentação de cargas não contempladas no rol já previamente aprovado pelo órgão ambiental, caberá ao mesmo apresentar solicitação formal perante a Autoridade Portuária de Santos, cujo mérito será avaliado por corpo multidisciplinar, no sentido de averiguar a compatibilidade com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos, com as infraestruturas existentes e com a sinergia das demais cargas já estabelecidas no Porto de Santos.

§2º Havendo concordância por parte da Autoridade Portuária, o Operador Portuário deverá solicitar a adequação de seu licenciamento ou emissão de Parecer Técnico junto ao órgão ambiental.

**Art. 30º** Devem ser adotados procedimentos operacionais que mitiguem a emissão de poluentes atmosféricos.

§1º Os procedimentos operacionais necessários à garantia de eficiência da operação portuária com a mínima emissão possível de poluentes atmosféricos devem ser previstos e detalhadamente apresentados no documento que trata do “*Detalhamento de eventuais impactos ambientais*,”

*incluindo o meio ambiente natural, artificial e do trabalho, decorrentes de sua atividade como operador portuário, as ações preventivas, sua capacidade de resposta e as ações em caso de acidente”, conforme Artigo 10º da Portaria SEP nº 111/2013.*

**§2º** Sem prejuízo das exigências estabelecidas junto ao órgão ambiental licenciador, as seguintes premissas deverão ser observadas no âmbito dos procedimentos operacionais:

- I. o respeito aos limites operacionais dos equipamentos utilizados;
- II. o respeito à condição de garantia de eficiência (como velocidade, vazão, limpeza, posicionamento do equipamento de controle, entre outros); e
- III. o ajuste ou paralisação de atividades em condições meteorológicas desfavoráveis.

**Art. 31º** Os poluentes atmosféricos gerados nas operações portuárias deverão estar, a todo o tempo, contidos no equipamento ou estrutura que abriga a fonte geradora, ou seja, não deverão extrapolar seus limites físicos, evitando o atingimento da comunidade e recursos naturais.

**Art. 32º** A operação portuária não deve emanar odores persistentes, que causem desconforto ou incômodos aos trabalhadores ou aos transeuntes do local;

**Art. 33º** Nas operações com o uso de caçambas articuladas (“grabs”), de pás carregadeiras, esteiras transportadoras, embarcadores e descarregadores, devem ser evitados os derrames, dispersão de material particulado e outros incidentes, com as seguintes medidas:

- I. Umidificação da carga, caso sua natureza o permita;
- II. Conservação e manutenção adequadas das caçambas e pás carregadeiras;
- III. Carregamento adequado das pás carregadeiras, evitando a queda do material por excesso;
- IV. Abertura das caçambas ou basculamento de pás carregadeiras, na menor altura possível, quando da descarga;
- V. Estabilização de caçambas e pás carregadeiras, em sua posição de descarga, até que estejam totalmente vazias;
- VI. Utilização de adaptadores apropriados ao veículo terrestre, com bocas de descarga e vedações em material flexível, espumas, lonas, mantas de plástico e outros, sempre que a descarga se realize diretamente de navio para caminhão;

- VII. Utilização de proteção na carga e descarga de granéis (a exemplo de serrapilheiras), que garanta o escoamento do material que caia no percurso entre o porão e o costado do navio, para um só local no cais;
- VIII. Utilização de funis com sistema de despoeiramento adequado, devendo contemplar elementos de captação de material particulado na parte superior (abertura do funil) e na parte inferior (túnel de carregamento), bem como elementos de bloqueio ao fluxo eólico (como aletas na parte superior e cortina automatizada no túnel de carregamento). O funil deverá ser dimensionado para captar as diferentes plumas de dispersão características das cargas que o operador pretende movimentar. Caso o equipamento seja incompatível ou ineficiente para determinados tipos de carga, seu uso não será autorizado para estes casos.

**Art. 34º** Os equipamentos a combustão, necessários à operação portuária, deverão ser submetidos a manutenção regular, objetivando o devido controle de emissões atmosféricas, atendendo aos padrões de emissão de fumaça preta (ou opacidade).

**§1º** Os equipamentos que estejam emitindo fumaça preta acima dos padrões aceitáveis deverão ser imediatamente submetidos a manutenção corretiva, sendo que, no caso de inviabilidade de solução imediata do problema, o equipamento deverá ser substituído.

**§2º** Caso a operação portuária não possa ser realizada sem o uso do equipamento previsto no Parágrafo anterior, esta deverá ser suspensa até a devida substituição do dispositivo.

**§3º** É desejável que o Operador Portuário priorize combustíveis com menor teor de enxofre, bem como que adote sistema de filtragem de alta eficiência, para redução das emissões de particulados e gases poluentes.

**Art. 35º** Em alinhamento às premissas de sustentabilidade do Porto Organizado de Santos, bem como às metas de descarbonização do Estado de São Paulo e da União, cabe aos Operadores Portuários buscar a adoção de medidas que reduzam a emissão de gases de efeito estufa, bem como formular inventários anuais de suas emissões.

## **CAPÍTULO IX DA MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTOS NO CAIS**

- Art. 36º** A lavagem e manutenção de máquinas, equipamentos e estruturas móveis devem ser realizadas em locais onde todos os resíduos, efluentes e emissões atmosféricas sejam contidos.
- §1º** A lavagem e manutenção deverá ser previamente autorizada pela Autoridade Portuária, quando realizada em áreas públicas, mediante a apresentação de um Plano de Lavagem/Manutenção, por meio do Protocolo Digital da APS, direcionado à Superintendência de Operações Portuárias.
- §2º** A lavagem e manutenção somente poderão ser realizadas em locais afastados dos pontos de entrada das redes de drenagem pluvial, sendo também obrigatória a adoção de mecanismos de retenção do efluente de lavagem, o qual deverá ser coletado e destinado para o devido tratamento. Estes mecanismos deverão estar previstos no Plano de Lavagem/Manutenção, tratado no parágrafo anterior.
- §3º** Caso constatada ineficiência das medidas de controle estabelecidas no Plano de Lavagem/Manutenção, mesmo que posteriormente à anuência da Autoridade Portuária, poderão ser exigidas medidas complementares de controle, podendo, na hipótese de identificado risco de impacto ambiental, ser interrompida a atividade em curso.

## **CAPÍTULO X DO CONTROLE DA FROTA**

- Art. 37º** É responsabilidade do Operador Portuário o controle da frota a seu serviço, mesmo quando providenciada pelo dono da carga.
- §1º** É proibido, no cais público, o ingresso, trânsito e a operação de todo veículo automotivo, articulado, reboque ou semi-reboque, aparelhos ou equipamentos sobre rodas, tracionados ou autopropulsionados, em mau estado de conservação, comprometendo as condições de segurança ou promovendo a emissão de gases poluentes e ruídos.
- §2º** Todo veículo deverá estar equipado de modo a evitar o derramamento de carga e não poderá transitar quando estiver derramando, lançando ou

arrastando o produto que esteja transportando, o combustível ou o lubrificante que esteja utilizando, qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente, ou quando estiver danificando o piso, instalações públicas/privadas e equipamentos, produzindo fumaça, gases ou partículas poluentes em níveis demasiados.

- §3°** Cabe ao Operador Portuário providenciar as tratativas necessárias junto aos transportadores e/ou responsáveis diretos pelos veículos que serão utilizados na Operação Portuária, para garantir que estes atendam a legislação nacional e as normas da Autoridade Portuária.
- §4°** Caso sejam identificados veículos em desacordo com a legislação nacional e/ou com as normas da Autoridade Portuária, deverá o Operador Portuário alertar os responsáveis quanto à restrição de direcionamento do veículo ao Porto de Santos, bem como não realizar a motivação do mesmo para a Operação Portuária.
- §5°** Cabe ao Operador Portuário, quando identificada a presença de veículos em desacordo com as diretrizes previstas nesta Norma, obstar seu carregamento/descarregamento, demandando ao transportador e/ou dono da mercadoria a substituição do veículo por outro regular.
- §6°** Todos os veículos que transitam no cais público do Porto Organizado de Santos devem obedecer a NAP.SUPGP.OPR.005, de 16 de março de 2023 (ou outras que venham a substituí-la), e devem ser inspecionados previamente pelo Operador Portuário, verificando minimamente:
- I. Condições gerais e conservação do veículo;
  - II. Habilitação e Capacitação do motorista;
  - III. Equipamentos de Proteção Individual do Motorista;
  - IV. Equipamentos Obrigatórios;
  - V. Vazamento de fluídos ou carga;
  - VI. Vedação da carreta; e
  - VII. Emissões de fumaça preta.
- §7°** Para veículos que transportem mercadorias perigosas, a inspeção prévia deve também contemplar os itens previstos na NAP.SUMAS.OPR.06, de 14 de fevereiro de 2022, ou outra norma que venha substituí-la.

- §8º** Cabe ao Operador Portuário manter sistemática de preenchimento de formulário de inspeção prévia para cada veículo envolvido na operação de carga ou descarga, o qual deverá contemplar, minimamente, os itens descritos nos parágrafos anteriores.
- §9º** Fica estabelecido o prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de publicação desta Norma, para que os Operadores Portuários envolvidos nas operações de carga ou descarga direta no cais público do Porto Organizado de Santos encaminhem os modelos de formulário de inspeção prévia que irão adotar para a aprovação da Autoridade Portuária de Santos, por meio do e-mail [sumas@portodesantos.gov.br](mailto:sumas@portodesantos.gov.br), observando que:
- I. Após análise, poderão ser solicitadas pela Autoridade Portuária adequações do modelo de formulário de inspeção veicular prévia junto ao Operador Portuário; e
  - II. Mesmo após a aprovação, a Autoridade Portuária de Santos poderá requerer adequações do formulário, sempre que julgar necessário.
- §10º** Fica facultada ao Operador Portuário a possibilidade de integração do formulário previsto no §8º com a exigência prevista no §3º. No entanto, qualquer registro ou declaração apresentado pelo transportador não substituirá a exigência de que o próprio Operador Portuário promova a inspeção prévia da frota a seu serviço.
- §11º** Caso seja constatado o não atendimento da legislação e das normas da Autoridade Portuária durante a inspeção prévia veicular, deverá o Operador Portuário impedir o direcionamento do veículo para a atividade de carregamento ou descarregamento de cargas no Porto Organizado de Santos.
- §12º** Os formulários de inspeção prévia deverão ser mantidos pelo Operador Portuária por um período mínimo de 05 (cinco) anos após o seu preenchimento, ainda que de forma digitalizada, devendo tais documentos serem disponibilizados para a Autoridade Portuária e outros órgãos de controle, sempre que solicitados.
- §13º** Nos casos de constatação do não atendimento das legislações e das normas da Autoridade Portuária, durante as operações no cais público do Porto Organizado de Santos, o Operador Portuário deverá acionar a

Guarda Portuária para a retirada do veículo do cais público (área restrita) e elaboração do devido registro de ocorrência.

**§14º** Adicionalmente, devem ser tomados os seguintes cuidados na mobilização e carregamento de veículos:

- I. Os veículos de carga devem possuir sinalizações sonoras e luminosas adequadas para manobras de marcha a ré;
- II. Antes das operações de carregamento, devem ser promovidas calafetações nas carrocerias, inclusive assoalho, para vedar frestas ou aberturas, de modo a impedir queda de produto durante o trajeto;
- III. Os carregamentos devem ser limitados às capacidades volumétricas e de cargas dos veículos, de modo a não permitir vazamentos no cais e leitos carroçáveis;
- IV. Após o carregamento, as carrocerias devem ser imediatamente cobertas com lona; e
- V. Cargas fracionadas devem ser transportadas peadas com cordas ou redes de proteção para se evitar quedas acidentais e é proibido o transporte de cargas soltas sobre a carga lingada.

**§15º** Caso o veículo carregado pelo Operador Portuário venha a causar vazamento de carga nas vias portuárias (por exemplo, por ultrapassagem de sua capacidade volumétrica, falha de manutenção, acidente ou danos na carroceria), caberá ao Operador Portuário a imediata mobilização de recursos para o recolhimento e adequada destinação da carga.

**Art. 38º** A Autoridade Portuária de Santos poderá proibir a saída das áreas do Porto Organizado de Santos de veículos sem a devida vedação e/ou enlonação; carregados acima de sua capacidade; com resíduos e/ou cargas acumulados em suas partes externas e/ou que estejam liberando de forma irregular carga e/ou resíduos nas vias públicas, sendo que, para tais situações, poderá ser exigido o retorno do veículo para o local de carregamento ou descarregamento para refazimento do procedimento de limpeza e/ou adoção de outras medidas cabíveis para prevenir e impedir o derrame irregular.

**Art. 39º** O Operador Portuário deve conferir o documento de transporte do veículo inspecionado para que haja a correta indicação do expedidor da carga,

sendo expressamente proibido constar o nome da Autoridade Portuária no referido documento, posto que a APS não participa de referida operação;

- §1º Acaso o operador portuário constate que o documento de transporte foi emitido com informação equivocada, deverá instar a transportadora contratada a corrigi-lo, bem como acompanhar o processo de correção do documento de transporte.
- §2º Quando o Operador Portuário verificar que o documento de transporte foi equivocadamente preenchido com a indicação de que a Autoridade Portuária é a expedidora/embarcadora da carga, além das providências acima, deverá comunicar o fato à Autoridade Portuária, no prazo de 05 (cinco) dias a contar da verificação, bem como encaminhar à APS o comprovante de correção do documento de transporte;
- §3º As comunicações de que tratam o item anterior deverão ser feitas por meio do endereço eletrônico [plantaoguardaporturia@portodesantos.gov.br](mailto:plantaoguardaporturia@portodesantos.gov.br).

## **CAPÍTULO XI DAS DIRETRIZES PARA OPERAÇÕES COM CARGA FRACIONADA**

- Art. 40º** Nas operações com cargas fracionadas (sacarias, fardos, big-bags, entre outros), que demandam o uso aparelhos de guindar:
- I. É obrigatória a utilização de rede ou anteparo de proteção, em perfeito estado de conservação, que devem ser colocados corretamente, entre o costado do navio e o cais de modo a abranger todo o raio de alcance do aparelho de guindar;
  - II. O anteparo de proteção ou rede deve ser constituído de material resistente (inclusive rígido, se necessário) e compatível com a carga que está sendo movimentada, de modo a garantir que em caso de ruptura de cabos/amarras a carga seja inteiramente contida, prevenindo a queda no vão entre o costado do navio e o cais;
  - III. Não deve ser permitida a reutilização de lingas descartáveis, que devem ser inutilizadas logo após o uso;
  - IV. Durante as operações que exijam equipamentos de guindar, terrestres ou de bordo, com içamento de carga, é proibida a movimentação aérea da carga

por cima de trabalhadores ou veículos com ocupantes;

- V. Cabe ao Operador Portuário providenciar a vistoria prévia dos equipamentos de guindar, tais como cabos, freios, moitões, ganchos, entre outros, no âmbito da atividade prevista no Artigo 9º, sendo proibido o início da operação em caso de constatação de irregularidades;
- VI. As cargas fracionadas deverão ser individualmente inspecionadas, antes do içamento, com o intuito de assegurar que não há rasgos ou furos que permitam o vazamento de carga, bem como que as cintas de amarração se encontram íntegras;
- VII. Cargas fracionadas que não apresentem condições adequadas para o içamento, nos termos no Inciso anterior, não poderão ser movimentadas até que o problema seja solucionado;
- VIII. Deve ser providenciada imediatamente a retirada, recolhimento, recuperação, coleta apropriada e destinação final adequada de quaisquer produtos, cargas e mercadorias, volumes e objetos, materiais, embalagens e outros que venham a cair no sistema estuarino.

## **CAPÍTULO XII DAS DIRETRIZES GERAIS DE SEGURANÇA DO TRABALHO**

**Art. 41º** As operações portuárias conduzidas no cais público do Porto Organizado de Santos deverão observar, em sua totalidade, e no que for aplicável, as medidas de prevenção e diretrizes estabelecidas na Norma Regulamentadora 29 (NR-29), que trata da Segurança e Saúde no Trabalho Portuário.

**Art. 42º** Ademais, compete ao Operador Portuário:

- I. Coibir a realização de trabalho de limpeza ou manutenção em quaisquer equipamentos dotados de movimentos rotativos ou oscilatórios, como transportadores contínuos, varredeiras, funis, entre outros, sem que os mesmos estejam parados e bloqueados;
- II. Manter ao longo de todos os trechos do transportador contínuo, dispositivos de desligamento que interrompam seu acionamento quando necessário;
- III. Não utilizar equipamentos de guindar em que o sistema de emissão de sinais sonoros e luminosos, durante o seu deslocamento, esteja inoperante;

- IV. Indicar de modo preciso e de fácil visualização a carga máxima admissível dos aparelhos de içar e dos acessórios de estivagem;
- V. Isolar e sinalizar as áreas sob a movimentação de carga e não permitir a circulação ou a permanência de pessoas sob a área de movimentação;
- VI. Somente autorizar trabalhadores em serviço portando os Equipamentos de Proteção Individual (EPI) adequados ao risco e em perfeito estado de conservação e funcionamento, exigindo o seu efetivo uso;
- VII. Coibir a utilização de ganchos de içar sem travas de segurança que não estejam em perfeito estado de conservação e funcionamento;
- VIII. Coibir que a capacidade dos equipamentos de movimentação de carga seja excedida, incluindo caminhões, vagões, empilhadeiras, guindastes, entre outros;
- IX. Nas operações de enlonamento e desenlonamento de caminhões, dispor de duas plataformas opostas, alocadas nas laterais dos veículos;
- X. Proibir que os condutores dos veículos de carga realizem o desenlonamento ou enlonamento da caçamba, cuja responsabilidade da atividade é exclusiva do Operador Portuário; e
- XI. Antes do início das atividades, disponibilizar nas proximidades dos locais de operação, meios apropriados de resgate aos trabalhadores que porventura sejam vítimas de acidentes ou que sofram queda ao mar, como boias salva-vidas, macas, cestas (dimensões: 1,5 x 2,0 x 2,0m), entre outros dispositivos de resgate.

### **CAPÍTULO XIII – DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS**

**Art. 43º** O descumprimento de quaisquer determinações desta Norma deve ser registrado em Auto de Inspeção (AI) e/ou Relatório de Ocorrência (RO), lavrado pelo agente da Autoridade Portuária de Santos que proceda a fiscalização.

**Art. 44º** Em caso de descumprimento desta Norma, poderão ser aplicadas as seguintes medidas aos responsáveis, isolada ou cumulativamente, sem prejuízo da apuração e aplicação das sanções impostas nas esferas do direito civil, penal e fiscal aplicáveis:

- I. Representação perante à ANTAQ, por meio do Relatório de Ocorrência Portuária – ROP;
- II. Suspensão das operações portuárias, até a correção das não conformidades verificadas.

**Art. 45º** Será considerada condição agravante toda a operação portuária que não for imediatamente paralisada pelo próprio Operador Portuário, nos casos que envolvam:

- a) Operação portuária que coloque em risco a integridade física de pessoas;
- b) Acidente de trabalho com vítimas;
- c) Operação Portuária que possa causar e/ou cause danos ao meio ambiente e às instalações; e
- d) Acidente com contaminação e/ou risco de contaminação ao meio ambiente.

#### **CAPÍTULO XIV – DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 46º** O descumprimento desta Norma poderá sujeitar o(s) Operador(es) Portuário(s) e as empresas detentoras dos contratos de Permissão de Acesso (Passagens) às penalidades cabíveis, em especial no que se refere aos termos da Resolução ANTAQ nº 75, de 2 de junho de 2022, e da Portaria SEP nº 111, de 7 de agosto de 2013 (e suas respectivas alterações ou outras que vierem a substituí-las).

**Art. 47º** O disposto nesta Norma não exime a atuação dos órgãos fiscalizadores competentes, dentro e fora dos limites do Porto Organizado de Santos, em especial no que compete à legislação ambiental.

**Art. 48º** Ficam revogadas as disposições em contrário, em especial as obrigações do Operador Portuário, estabelecidas na Resolução DP/116.2006.

Beto Mendes  
**Diretor de Operações**

Anderson Pomini  
**Diretor-Presidente**

## INFORMAÇÕES DE CONTROLE

### TÍTULO

NORMA PARA OS CONTROLES AMBIENTAIS E DE SEGURANÇA DO TRABALHO PARA AS OPERAÇÕES DE CARGA OU DESCARGA NO CAIS PÚBLICO DO PORTO ORGANIZADO DE SANTOS

### UNIDADE GESTORA DO DOCUMENTO

Gerência de Meio Ambiente - GEMAM

### ALTERAÇÕES EM RELAÇÃO À VERSÃO ANTERIOR

Primeira Versão

### RELAÇÃO COM OUTROS NORMATIVOS

-

### NORMATIVOS REVOGADOS

Disposições sobre Obrigações do Operador Portuário, da Resolução DP/116.2006

### INSTÂNCIA DE APROVAÇÃO

Diretoria Executiva da APS, 2512ª Reunião realizada em 14-03-2025, por meio da Decisão Direxe nº 113.2025