

RESOLUÇÃO DP Nº. 158.2007, DE 6 DE DEZEMBRO DE 2007.

**DETERMINA PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA
OBRIGATÓRIOS, AOS ARRENDATÁRIOS E
OPERADORES PORTUÁRIOS, NAS ÁREAS DO
PORTO ORGANIZADO DE SANTOS.**

O DIRETOR-PRESIDENTE da COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - CODESP, Administração e Autoridade Portuária do Porto Organizado de Santos, no uso das competências que lhe são conferidas pela Lei nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, das atribuições dispostas no inciso I do Artigo 18 do Estatuto e,

- considerando as recomendações da Secretaria Especial de Portos para que sejam implementadas ações de segurança do trabalho e medidas para a redução de riscos nos trabalhos portuários;
- considerando a Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário - NR 29, aprovada pela Portaria nº. 53, de 17/12/97, do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE;
- considerando a imperiosa necessidade de medidas imediatas para se detectar e corrigir falhas nas ações de segurança para salvaguardar a vida humana,

RESOLVE:

- 1 - Determinar que os operadores portuários ficam obrigados a realizar exposição e esclarecimentos sobre segurança aos trabalhadores, antes de cada operação portuária, em seu início e a cada mudança de turno e turma de trabalho, envolvendo as medidas de segurança do terminal e as adotadas especificamente para as atividades operacionais a serem realizadas.

16878/07-80

RESOLUÇÃO DP Nº. 158.2007.- cont. fl. 2

- 2 - Os operadores portuários ficam obrigados a preencher a "Lista (Check List) de Qualidade, Segurança no Trabalho e Saúde Ocupacional e Meio Ambiente (QSSMA) no Navio e Terminal" correspondente à operação a ser realizada, conforme modelos anexos à presente resolução (anexo I), para verificação e avaliação das condições de trabalho, antes do início das atividades operacionais e mudanças de turno e turma de trabalho.

- 3 - Todo e qualquer incidente ou acidente, ocorrido durante as operações deve ser imediatamente comunicado à Unidade de Fiscalização Operacional-UFO, da Superintendência de Fiscalização de Operações (DSF), subordinada à Diretoria de Infra-estrutura e Serviços (DS) e à Superintendência da Guarda Portuária e Vigilância Patrimonial (DFG), da Diretoria de Administração e Finanças - DF, por meio do telefone 3234-3450 ou dos ramais internos 2170, 2270, 2333, ou 2557.
 - 3.1 - Os incidentes ou acidentes ocorridos durante as operações, bem como as providências adotadas nesses casos, deverão ser registradas na "Lista (Check List) de Qualidade, Segurança no Trabalho e Saúde Ocupacional e Meio Ambiente (QSSMA) no Navio e Terminal", mencionada no item 2 supra.

- 4 - As "Listas (Check List) de Qualidade, Segurança no Trabalho e Saúde Ocupacional e Meio Ambiente (QSSMA) no Navio e Terminal", devidamente preenchidas e assinadas pelos agentes responsáveis, deverão ficar arquivadas nas empresas arrendatárias pelo prazo de cinco anos, mantidas à disposição das autoridades.

RESOLUÇÃO DP Nº. 158.2007 – cont. fl. 3

- 4.1 - Em caso de incidentes ou acidentes durante as operações, cópias da referida lista deverão ser encaminhadas à Delegacia Regional do Trabalho, bem como à DSF desta Autoridade Portuária, que providenciará a comunicação à Superintendência de Qualidade, Meio Ambiente e Normalização - DCQ, da Diretoria Comercial e de Desenvolvimento - DC, e à CP ATP (Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário) no prazo de 24 (vinte e quatro) horas contadas a partir da ocorrência.
- 4.1.1 - 4.1.1 Sempre que ocorrer acidente que resulte em morte, perda de membro ou de função orgânica, ou que cause prejuízo de grande monta, a CPATP (Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário) se reunirá em caráter extraordinário no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência, podendo ser exigida a presença da pessoa responsável pela operação portuária conforme definido nos subitens 29.1.3 alínea "d" e 29.2.2.28 da NR 29.
- 4.1.2 - Na hipótese do subitem anterior, o prazo de arquivamento, de que dispõe o caput deste item, deverá ser de dez anos.
- 5 - São competentes para o exercício da fiscalização e controle nos respectivos campos de atuação :
- a) A DSF, subordinada à DS, incumbida da sistemática de fiscalização, coerção e autuação;
 - b) A DCQ, subordinada à DC, incumbida de manter a sistemática de inspeções;
 - c) A DFG, subordinada à DF, incumbida de fiscalizar e controlar entradas e saídas, efetuar a identificação dos responsáveis, lavratura dos Registros Diários de Ocorrências (RDO), bem como responsável pelo acionamento dos órgãos competentes quando da constatação de infrações e registro de ocorrências relevantes em matéria de segurança.

RESOLUÇÃO DP Nº. 158.2007 - cont. fl.4

- 5.1 - Todos os departamentos arrolados no *caput* deverão cumprir suas atribuições com o máximo rigor e empenho, especialmente nas ações preventivas de fiscalização e controle.
- 6 - As várias diretorias envolvidas nos sistemas de fiscalização e controle deverão manter estreita articulação, com o propósito de identificar a possibilidade de aperfeiçoamento contínuo dos sistemas aplicados.
- 7- O descumprimento das determinações desta Resolução sujeitará o infrator às penalidades cominadas nos itens 6 e 7 do capítulo V do Regulamento Interno de Pessoal de 03/01/1997, aprovado pela 824ª DIREXE de 10/01/97 e 202ª Reunião Ordinária do CONSAD de 24/01/97, sem prejuízo da apuração das responsabilidades nas esferas civil e penal.
- 8 - Ficam revogadas as disposições em contrário. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.


José Di Bella
Diretor-Presidente

Check-List de Qualidade, Segurança do Trabalho, Saúde Ocupacional e Meio Ambiente (QSSMA) no Navio e Terminal (Operações com Sacarias e Carga Geral)

Data:	Navio:		
Bandeira:	Número IMO:		
Local de atracação:	() Bombordo () Boreste		
Agente Protetor:			
Tipo de Operação: () Embarque () Descarga			
Terminal envolvido na operação:			
Produtos:			
	Sim	Não	N.A.
01) A implementação da norma internacional ISO 9001/2000 já foi concluída no terminal?			
02) A implementação da norma internacional ISO 14001/2004 já foi concluída no terminal ?			
03) A implementação da norma internacional OHSAS 18001 já foi concluída no terminal?			
04) A implementação do Plano de Controle de Emergência –PCE já foi concluída no terminal?			
05) A implementação do Plano de Emergência Individual – PEI já foi concluída no terminal?			
06) O terminal exibiu o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros certificando que as instalações possuem as devidas condições de segurança contra incêndio ?			
07) O terminal aderiu e participa efetivamente do Plano de Ajuda Mútua – PAM do Porto de Santos ?			
08) A escada e/ou rampa de acesso do navio estão em bom estado de conservação e limpeza?			
09) A escada está apoiada em terra, tendo em sua base um dispositivo rotativo, compensando as mudanças de maré?			
10) A escada de acesso está guarnecida com uma rede protetora, amarrada junto ao navio e em perfeito estado de conservação ?			
11) Existem bóias salva vidas e outros equipamentos necessários ao resgate de vítimas que caem na água ?			
12) O navio está atracado com segurança ?			
13) O navio está pronto a movimentar-se por seus próprios meios ?			
14) Existe pessoal de prontidão no convés e adequada supervisão no terminal e no navio?			
15) O bom estado de conservação e funcionamento dos equipamentos de guindar do navio foi comprovado pelo Certificado da Sociedade Classificadora?			
16) O convés está limpo e desobstruído, dispondo de uma área de circulação (lado de mar) que permita o trânsito seguro a bordo ?			

	Sim	Não	N.A.
17)As passagens de trabalhadores e demais locais de operação possuem níveis de iluminação superiores a 50 Lux?			
18)O sistema de comunicação entre o pessoal do navio e do terminal está funcionando corretamente?			
19)Existe um sinal de emergência a ser utilizado pelo navio e terminal explicado e entendido?			
20)Foram estabelecidos procedimentos para as operações de carga, abastecimento e lastro?			
21)Foi estabelecido o procedimento de parada de emergência?			
22)Existe plano e pessoal suficiente no navio/terminal para atendimento de situações de emergências?			
23)Existe um procedimento por escrito para a realização dos tratamentos fitossanitários (fumigação) com fins quarentenários ?			
24) Os equipamentos portuários (empilhadeiras, pontes rolantes, guindaste) utilizados nas operações estão em perfeitas condições de uso comprovadas através de laudo de vistoria técnica ?			
25) Os equipamentos apresentam de forma legível a capacidade máxima de carga (SWL) e seu peso bruto ?			
26) Os operadores dos equipamentos portuários são habilitados e portam um cartão de identificação com o nome e fotografia em lugar visível ?			
27) Os equipamentos portuários emitem sinais sonoros e luminosos durante seus deslocamentos ?			
28) Os veículos automotores utilizados nas operações portuárias tem sinalização sonora e luminosa adequada para as manobras de marcha-a-ré ?			
29) No interior dos porões e armazéns estão sendo mantidos eficientes sistemas de ventilação local exaustora ?			
30)Está sendo realizada a limpeza e o recolhimento ao término de cada turno de serviço dos resíduos oriundos das eventuais quedas ou derrames ao solo ?			
31)Está sendo providenciada a destinação adequada dos resíduos coletados ?			
32) Os equipamentos de guindar ociosos estão desligados e fixados em posição que não oferecem riscos aos trabalhadores e à operação portuária ?			
33) Os acessórios de estivagem e demais equipamentos portuários passou por vistoria, antes do início das operações ?			
34) Os ganchos de içar possuem travas de segurança em perfeito estado de conservação e funcionamento ?			
35) Os veículos cujas carrocerias possuem assoalhos, estão com os mesmos em perfeitas condições de uso e conservação ?			
36) Os conveses oferecem boas condições de visibilidade das manobras de movimentação de cargas aos Operadores dos equipamentos de içar, sinaleiros e outros ?			
37) Os pisos dos porões estão limpos e isentos de materiais inseríveis e de substâncias que provoquem riscos de acidentes ?			

	Sim	Não	N.A.
38) A altura entre a parte superior da carga e a coberta permite ao trabalhador condições adequadas de postura para trabalhar ?			
39)) A carga está estivada de forma que fique em posição segura, sem o perigo de tombar ou desmoronar sobre os trabalhadores no porão ?			
40) O operador do equipamento de guindar certificou-se de que os freios segurarão o peso a ser transportado ?			
41) O ângulo formado pelos ramais das lingas/estropos não está excedendo a 120 graus ?			
42) Nos serviços de lingamento e deslingamentos de cargas sobre veículos(com diferença de nível) está sendo utilizado uma plataforma de trabalho segura, do lado contrário ao fluxo de cargas ?			
43) A movimentação área de cargas está sendo orientada por sinaleiro habilitado, portando colete e luva com aplicação de material refletivo e posicionado de modo a visualizar toda a área de operação e ser visto pelo operador do equipamento de guindar ?			
44) As pilhas de cargas a serem movimentadas estão a uma distância maior que 1,50 metros das bordas do caís ?			
45) Estão sendo executados trabalhos simultâneos de reparo e manutenção com os de carga e descarga, que prejudiquem a saúde dos trabalhadores ?			
46) Existe rede ou anteparo de proteção entre o costado do navio e a área onde estão sendo confeccionadas as lingadas ?			
47) As lingas descartáveis estão sendo inutilizadas após o seu uso durante as operações ?			
48) Na confecção das lingadas estão obedecendo a capacidade máxima de carga das fundas (conferir na etiqueta) ?			
49) As fundas estão sendo inspecionadas antes do seu uso para ser assegurado as boas condições operacionais, sendo descartadas e substituídas imediatamente em caso de constatação de danos ?			
50)As cargas posicionadas no convés estão sendo peadas e escoradas imediatamente após a estivagem ?			
51)A estivagem de cargas nos porões não está obstruindo o acesso às escadas dos agulheiros ?			
52)O empilhamento de tubos, bobinas ou similares está sendo peado imediatamente após a estivagem e mantido adequadamente calçado ?			
53)Está sendo observada a proibição do transporte de materiais soltos sobre a carga lingada ?			
54) As pilhas de sacos, nos armazéns estão com altura máxima limitada ao nível de resistência do piso, forma e resistência dos materiais de embalagem e à estabilidade, baseada na geometria, tipo de amarração e inclinação das pilhas ?			
55) O piso do armazém é constituído de material não escorregadio, aspereza, utilizando-se, de preferência, o masticque asfáltico, e está em perfeito estado de conservação ?			

	Sim	Não	N.A.
56) O peso do material armazenado não está excedendo a capacidade de carga calculada para o piso do armazém ?			
57) A carga armazenada está disposta de forma a evitar a obstrução de portas, equipamentos contra incêndio e saídas de emergências ?			
58) A carga empilhada está afastada das estruturas laterais do armazém a uma distância de pelo menos 0,50m ?			
59) As instalações sanitárias, vestiários, locais de repouso e de aguardo de serviços estão em perfeitas?			
60) As instalações sanitárias estão situadas à distância máxima de 200 metros dos locais das operações portuárias?			
61) O navio está oferecendo instalações sanitárias em boas condições de higiene aos trabalhadores em operação a bordo ?			
62) Está sendo disponibilizada a bordo pelo operador portuário instalações sanitárias móveis (WC-Químico) ?			
63) Existe um serviço de atendimento de urgência próximo ao local das operações portuárias?			
64) Existem gaiolas e macas para resgate de acidentado a bordo próximas aos locais de trabalho?			
65) Os trabalhadores estão utilizando corretamente os dispositivos de segurança fornecidos (EPI + EPC)?			
66) Os trabalhadores estão cientes de que devem informar ao responsável pela operação de que estejam participando, as avarias ou deficiências observadas que possam constituir risco para o trabalhador ou para a operação?			
67) Existe um procedimento por escrito determinando que os reparos, a limpeza, os ajustes e a inspeção somente podem ser executados com os equipamentos portuários parados ?			
68) Houve incidentes ou acidentes durante as operações?			
69) Identificação do (s) acidentado(s) (caso afirmativo)			
70) Descrição sucinta do incidente ou acidente ocorrido			
71) Providências adotadas			

O presente documento está baseado no disposto na NR-29 (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário), na NR-11 (Transporte, Movimentação, Armazenagem e Manuseio de Materiais) e na NR-12 (Máquinas e Equipamentos)

Nome / Cargo	Entidade	Assinatura
	Terminal Envolvido	
	Agente Protetor	
	Autoridade Portuária	

Observação: a original deste documento deve ser arquivada no terminal responsável, pelo prazo estabelecido em legislação vigente, sendo enviadas cópias à Sub-DRT em Santos e Autoridade Portuária no caso da ocorrência de incidentes e/ou acidentes durante as operações portuárias.

**Check-List de Segurança do Trabalho e Meio Ambiente
(SMA) no Navio e Terminal
(Operações com Granéis Líquidos e Gases)**

Data:	Navio:		
Bandeira:	Número IMO:		
Local de atracação:	<input type="checkbox"/> Bombordo <input type="checkbox"/> Boreste		
Agente Protetor:			
Tipo de Operação: <input type="checkbox"/> Embarque <input type="checkbox"/> Descarga			
Terminais envolvidos na operação:			
Produto(s):			
Número da ONU / Classe IMO:			
	Sim	Não	N.A.
01) A escada e/ou rampa de acesso estão em bom estado de conservação e limpeza?			
02) A escada está apoiada em terra, tendo em sua base um dispositivo rotativo, compensando as mudanças de maré?			
03) A escada de acesso está guarnecida com uma rede protetora, amarrada junto ao navio e em perfeito estado de conservação			
04) Existem bóias salva vidas e outros equipamentos necessários ao resgate de vítimas que caiam na água ?			
05)O navio está atracado com segurança ?			
06)Existem cabos de reboque de emergência posicionados na proa e na popa do navio ?			
07)O navio está pronto a movimentar-se por seus próprios meios ?			
08)Existe pessoal de prontidão no convés e adequada supervisão o terminal e no navio?			
09)O bom estado de conservação e funcionamento dos equipamentos de guindar do navio foi comprovado pelo Certificado da Sociedade Classificadora?			
10)O convés está limpo e desobstruído, dispondo de uma área de circulação (lado de mar) que permita o trânsito seguro a bordo?			
11)As passagens de trabalhadores e demais locais de operação possuem níveis de iluminação superiores a 50 Lux?			
12)O sistema de comunicação entre o pessoal do navio e do terminal está funcionando corretamente?			
13)Existe um sinal de emergência a ser utilizado pelo navio e terminal explicado e entendido?			
14)Foram estabelecidos procedimentos para as operações de carga, abastecimento e lastro?			
15)Foi estabelecido o procedimento de parada de emergência?			
16)O quadro com dados e simbologia de risco dos produtos movimentados está posicionado junto ao costado do navio?			

	Sim	Não	N.A.
17)As regras sobre a proibição de fumar estão sendo obedecidas?			
18)As mangueiras e equipamentos de combate a incêndio a bordo e em terra estão posicionados e prontos para uso imediato?			
19)Os mangotes para produto e abastecimento estão em boas condições de uso ?			
20)Os braços de carregamento estão em boas condições de conservação e de uso operacional?			
21)O braço de carregamento e mangotes estão conectados corretamente?			
22)As saídas de água do navio(embornais) estão fechadas?			
23)As bandejas coletoras posicionadas sob o manifold do navio e em terra estão posicionadas corretamente?			
24)O cabo terra está ligado corretamente, garantindo a equipotencialização do sistema elétrico?			
25)Os cabos dos equipamentos elétricos portáteis estão desconectados?			
26) A ordem de carga/descarga de produto foi definida ?			
27)Os transceptores portáteis de VHF/UHF e as lanternas utilizadas são adequadas para uso em áreas classificadas?			
28)Existe plano e pessoal suficiente no navio/terminal para atendimento de situações de emergências?			
29)Existe uma saída de emergência prevista?			
30)Informações sobre o produto (FISPQ/MSDS) são do conhecimento de todos os envolvidos nas operações?			
31)Os flanges das redes de carga/descarga e de combustível, que não estão sendo usadas, encontram-se corretamente flangeados, inclusive as de ré, se houver?			
32)As válvulas de descarga, para o mar e do costado estão fechadas e seguras quando não estão sendo utilizadas?			
33)As tampas dos tanques de carga e combustível estão fechadas ?			
34)Está sendo usado o sistema de alívio de vapores combinado ?			
35)Existe ventilação suficiente nas áreas de conexões e nas casas de bomba ?			
36)As antenas do rádio transmissor principal do navio estão aterradas e os radares desligados ?			
37) As instalações sanitárias estão situadas à distância máxima de 200 metros dos locais das operações portuárias?			
38) Existe um serviço de atendimento de urgência próximo ao local das operações portuárias?			
39) Existem gaiolas e macas para resgate de acidentado a bordo próximas aos locais de trabalho?			
40)Os trabalhadores estão utilizando corretamente os dispositivos de segurança fornecidos (EPI + EPC)?			
41)Os trabalhadores estão cientes de que devem informar ao responsável pela operação de que estejam participando, as avarias ou deficiências observadas que possam constituir risco para o trabalhador ou para a operação?			
42) Houve incidentes ou acidentes durante as operações?			

43) Identificação do (s) acidentado(s) (caso afirmativo)
44) Descrição sucinta do incidente ou acidente ocorrido
45) Providências adotadas

O presente documento está baseado no disposto na NR-29 (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário) e no ISGOTT (International Safety Guide For Oil Tankers & Terminals)

Nome / Cargo	Entidade	Assinatura
	Terminais Envolvidos	
	Agente Protetor	
	Autoridade Portuária	

Observação: a original deste documento deve ser arquivada no terminal responsável, pelo prazo estabelecido em legislação vigente, sendo enviadas cópias à Sub-DRT em Santos e Autoridade Portuária no caso da ocorrência de incidentes e/ou acidentes durante as operações portuárias.

Check-List de Qualidade, Segurança do Trabalho, Saúde Ocupacional e Meio Ambiente (QSSMA) no Navio e Terminal (Operações com Contêineres)

Data:	Navio:
Bandeira:	Número IMO:
Local de atracação:	() Bombordo () Boreste
Agente Protetor:	
Tipo de Operação: () Embarque () Descarga	
Terminal envolvido na operação:	
Classes de Riscos (IMO) envolvidas nas operações:	

	Sim	Não	N.A.
01) A implementação da norma internacional ISO 9001/2000 já foi concluída no terminal?			
02) A implementação da norma internacional ISO 14001/2004 já foi concluída no terminal ?			
03) A implementação da norma internacional OHSAS 18001 já foi concluída no terminal?			
04) A implementação do Plano de Controle de Emergência –PCE já foi concluída no terminal?			
05) A implementação do Plano de Emergência Individual – PEI já foi concluída no terminal?			
06) O terminal exibiu o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros certificando que as instalações possuem as devidas condições de segurança contra incêndio ?			
07) O terminal aderiu e participa efetivamente do Plano de Ajuda Mútua – PAM do Porto de Santos ?			
08) A escada e/ou rampa de acesso do navio estão em bom estado de conservação e limpeza?			
09) A escada está apoiada em terra, tendo em sua base um dispositivo rotativo, compensando as mudanças de maré?			
10) A escada de acesso está guarnecida com uma rede protetora, amarrada junto ao navio e em perfeito estado de conservação ?			
11) Existem bóias salva vidas e outros equipamentos necessários ao resgate de vítimas que caiam na água ?			
12) O navio está atracado com segurança ?			
13) O navio está pronto a movimentar-se por seus próprios meios ?			
14) Existe pessoal de prontidão no convés e adequada supervisão no terminal e no navio?			
15) O bom estado de conservação e funcionamento dos equipamentos de guindar do navio foi comprovado pelo Certificado da Sociedade Classificadora?			
16) O convés está limpo e desobstruído, dispondo de uma área de circulação (lado de mar) que permita o trânsito seguro a bordo ?			

	Sim	Não	N.A.
17)As passagens de trabalhadores e demais locais de operação possuem níveis de iluminação superiores a 50 Lux?			
18)O sistema de comunicação entre o pessoal do navio e do terminal está funcionando corretamente?			
19)Existe um sinal de emergência a ser utilizado pelo navio e terminal explicado e entendido?			
20)Foram estabelecidos procedimentos para as operações de carga, abastecimento e lastro?			
21)Foi estabelecido o procedimento de parada de emergência?			
22)O quadro com dados e simbologia de risco dos produtos IMO movimentados está posicionado junto ao costado do navio?			
23)Existe plano e pessoal suficiente no navio/terminal para atendimento de situações de emergências?			
24)As FISPQ/MSDS dos produtos IMO movimentados estão disponíveis e são do conhecimento de todos os envolvidos nas operações?			
25)Existe uma área no terminal específica para a realização dos tratamentos fitossanitários (fumigação) com fins quarentenários ?			
26) Os equipamentos portuários (portêiner, transtêiner, empilhadeira de grande porte) utilizados nas operações estão em perfeitas condições de uso comprovadas através de laudo de vistoria técnica ?			
27) Os equipamentos apresentam de forma legível a capacidade máxima de carga (SWL) e seu peso bruto ?			
28) Os operadores dos equipamentos portuários são habilitados e portam um cartão de identificação com o nome e fotografia em lugar visível ?			
29) Os equipamentos portuários emitem sinais sonoros e luminosos durante seus deslocamentos ?			
30) Os ganchos de içar possuem travas de segurança em perfeito estado de conservação e funcionamento ?			
31) Os veículos automotores utilizados nas operações portuárias tem sinalização sonora e luminosa adequada para as manobras de marcha-a-ré ?			
32) Está sendo utilizado quadro posicionador adequado ou spreader automático ?			
33) No transporte dos trabalhadores do convés para a pilha dos contêineres ou vice-versa está sendo utilizada gaiola específica, com capacidade para dois trabalhadores			
34) Os trabalhadores posicionados sobre a pilha de contêineres estão em comunicação visual e utilizam meios de radiocomunicação com o sinaleiro e o operador do equipamento de guindar ?			
35) Os trabalhadores estão sendo instruídos quanto às posturas ergonômicas e seguras nas operações de estivagem, desestivagem, fixação e movimentação de contêineres ?			
36) Os trabalhadores estão sendo instruídos quanto ao significado das sinalizações e das rotulagens de riscos dos contêineres e as medidas de prevenção a serem adotadas ?			
37) O trabalhador está sendo instruído quanto aos riscos existentes nas operações com contêineres contendo cargas perigosas?			

	Sim	Não	N.A.
38) Os contêineres com explosivos (Classe 1 da IMO) estão sendo as últimas cargas a embarcar e as primeiras a desembarcar ?			
39) As instalações sanitárias, vestiários, locais de repouso e de aguardo de serviços estão em perfeitas condições de uso ?			
40) As instalações sanitárias estão situadas à distância máxima de 200 metros dos locais das operações portuárias?			
41) O navio está oferecendo instalações sanitárias em boas condições de higiene aos trabalhadores em operação a bordo ?			
42) Está sendo disponibilizada a bordo pelo operador portuário instalações sanitárias móveis (WC-Químico) ?			
43) Existe um serviço de atendimento de urgência próximo ao local das operações portuárias?			
44) Existem gaiolas e macas para resgate de acidentado a bordo próximas aos locais de trabalho?			
45) Os trabalhadores estão utilizando corretamente os dispositivos de segurança fornecidos (EPI + EPC)?			
46) Os trabalhadores estão cientes de que devem informar ao responsável pela operação de que estejam participando, as avarias ou deficiências observadas que possam constituir risco para o trabalhador ou para a operação?			
47) As escadas portáteis utilizadas nas operações com contêineres são providas de sapatas, sinalização reflexiva nos degraus e nos montantes e não tem mais de sete metros de comprimento ?			
48) O terminal possui uma área reservada para a armazenagem de cargas perigosas (IMO) ?			
49) Existe um procedimento para a paralisação dos equipamentos de guindar quando da ocorrência de ventos com velocidade superior a 42 Km/h ?			
50) Os contêineres transportados por caminhões estão peados ou fixos de modo a evitar sua queda acidental ?			
51) Houve incidentes ou acidentes durante as operações?			
52) Identificação do (s) acidentado(s) (caso afirmativo)			
53) Descrição sucinta do incidente ou acidente ocorrido			
54) Providências adotadas			

O presente documento está baseado no disposto na NR-29 (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário) e no IMDG Code (Código Internacional Marítimo para Mercadorias Perigosas) elaborado pela Organização Marítima Internacional – IMO.

Nome / Cargo	Entidade	Assinatura
	Terminal Envolvido	
	Agente Protetor	
	Autoridade Portuária	

Observação: a original deste documento deve ser arquivada no terminal responsável, pelo prazo estabelecido em legislação vigente, sendo enviadas cópias à Sub-DRT em Santos e Autoridade Portuária no caso da ocorrência de incidentes e/ou acidentes durante as operações portuárias.

Check-List de Qualidade, Segurança do Trabalho, Saúde Ocupacional e Meio Ambiente (QSSMA) no Navio e Terminal (Operações com Granéis Sólidos)

Data:	Navio:
Bandeira:	Número IMO:
Local de atracação:	() Bombordo () Boreste
Agente Protetor:	
Tipo de Operação: () Embarque () Descarga	
Terminal envolvido na operação:	
Produtos:	

	Sim	Não	N.A.
01) A implementação da norma internacional ISO 9001/2000 já foi concluída no terminal?			
02) A implementação da norma internacional ISO 14001/2004 já foi concluída no terminal ?			
03) A implementação da norma internacional OHSAS 18001 já foi concluída no terminal?			
04) A implementação da norma internacional HACCP/1992 já foi concluída no terminal ?			
05) A implementação do Plano de Controle de Emergência –PCE já foi concluída no terminal?			
06) A implementação do Plano de Emergência Individual – PEI já foi concluída no terminal?			
07) O terminal exibiu o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros certificando que as instalações possuem as devidas condições de segurança contra incêndio ?			
08) O terminal aderiu e participa efetivamente do Plano de Ajuda Mútua – PAM do Porto de Santos ?			
09) Os Equipamentos de Controle de Poluição Atmosférica instalados no terminal estão em perfeito estado de conservação e funcionando corretamente ?			
10) O tipo de iluminação utilizada no terminal é a prova de explosão e/ou a prova de pó ?			
11) A escada e/ou rampa de acesso do navio estão em bom estado de conservação e limpeza?			
12) A escada está apoiada em terra, tendo em sua base um dispositivo rotativo, compensando as mudanças de maré?			
13) A escada de acesso está guarnecida com uma rede protetora, amarrada junto ao navio e em perfeito estado de conservação ?			
14) Existem bóias salva vidas e outros equipamentos necessários ao resgate de vítimas que caíam na água ?			
15) O navio está atracado com segurança ?			
16) O navio está pronto a movimentar-se por seus próprios meios ?			

	Sim	Não	N.A.
17) Existe pessoal de prontidão no convés e adequada supervisão no terminal e no navio?			
18) O bom estado de conservação e funcionamento dos equipamentos de guindar do navio foi comprovado pelo Certificado da Sociedade Classificadora?			
19) O convés está limpo e desobstruído, dispondo de uma área de circulação (lado de mar) que permita o trânsito seguro a bordo ?			
20) As passagens de trabalhadores e demais locais de operação possuem níveis de iluminamento superiores a 50 Lux?			
21) O sistema de comunicação entre o pessoal do navio e do terminal está funcionando corretamente?			
22) Existe um sinal de emergência a ser utilizado pelo navio e terminal explicado e entendido?			
23) Foram estabelecidos procedimentos para as operações de carga, abastecimento e lastro?			
24) Foi estabelecido o procedimento de parada de emergência?			
25) Existe plano e pessoal suficiente no navio/terminal para atendimento de situações de emergências?			
26) Existe um procedimento por escrito para a realização dos tratamentos fitossanitários (fumigação) com fins quarentenários ?			
27) Os equipamentos (pás mecânicas, shiploader, descarregador pneumático) utilizados nas operações estão em perfeitas condições de uso comprovadas através de laudo de vistoria técnica ?			
28) Os equipamentos apresentam de forma legível a capacidade máxima de carga (SWL) e seu peso bruto ?			
29) Os operadores dos equipamentos portuários são habilitados e portam um cartão de identificação com o nome e fotografia em lugar visível ?			
30) Os equipamentos portuários emitem sinais sonoros e luminosos durante seus deslocamentos ?			
31) Os veículos automotores utilizados nas operações portuárias tem sinalização sonora e luminosa adequada para as manobras de marcha-a-ré ?			
32) Nos trabalhos em que estão sendo utilizados equipamentos de combustão interna, os porões contam com exaustores e dutos em quantidade suficiente para manter o ambiente salubre ?			
33) Nas operações com pá mecânica no interior do porão ou armazém, na presença de aerodispersóides, o operador está protegido em cabine resistente, fechada, dotada de ar condicionado, provido de filtro contra pó em seu sistema de captação			
34) Estão sendo adotados procedimentos que impeçam a formação de barreiras que possam por em risco a segurança dos trabalhadores			
35) Quando houver o risco de queda ou deslizamento volumoso na carga e descarga de granéis, o trabalhador está sendo retirado do interior do porão ou armazém ?			
36) A abertura do grab ou o basculamento da pá carregadeira está sendo realizado na menor altura e com fluxo o mais uniforme possível, evitando-se sua abertura abrupta ?			

	Sim	Não	N.A.
37) Está sendo utilizado adaptador apropriado ao veículo terrestre, com bocas de descargas e vedações em material flexível, lonas, mantas de plástico, sempre que a descarga se realize diretamente de navio para caminhão ou vagão ?			
38) O vão entre o costado do navio e o caís está protegido com anteparas rígidas e de superfície lisa ou serapilheiras, a fim de evitar a queda do produto para as águas estuarinas e favorecer seu escoamento para coleta imediata ?			
39) Está ocorrendo a emissão de aerodispersóides ou a emanção de odores no meio ambiente laboral, que cause desconforto ou incômodos aos trabalhadores ?			
40) Os carregamentos estão limitados às capacidades volumétricas e de carga dos caminhões, de modo a não permitir derramamentos no caís e leitos carroçáveis ?			
41) No interior dos porões e armazéns estão sendo mantidos eficientes sistemas de ventilação local exaustora ?			
42) Está sendo realizada a limpeza e o recolhimento ao término de cada turno de serviço dos resíduos oriundos das eventuais quedas ou derrames ao solo ?			
43) Está sendo providenciada a destinação adequada dos resíduos coletados ?			
44) Os veículos e vagões com granéis sólidos estão devidamente cobertos para trânsito e estacionamento na área portuária ?			
45) As instalações sanitárias, vestiários, locais de repouso e de aguardo de serviços estão em perfeitas?			
46) As instalações sanitárias estão situadas à distância máxima de 200 metros dos locais das operações portuárias?			
47) O navio está oferecendo instalações sanitárias em boas condições de higiene aos trabalhadores em operação a bordo ?			
48) Está sendo disponibilizada a bordo pelo operador portuário instalações sanitárias móveis (WC-Químico) ?			
49) Existe um serviço de atendimento de urgência próximo ao local das operações portuárias?			
50) Existem gaiolas e macas para resgate de acidentado a bordo próximas aos locais de trabalho?			
51) Os trabalhadores estão utilizando corretamente os dispositivos de segurança fornecidos (EPI + EPC)?			
52) Os trabalhadores estão cientes de que devem informar ao responsável pela operação de que estejam participando, as avarias ou deficiências observadas que possam constituir risco para o trabalhador ou para a operação?			
53) Existe um procedimento por escrito determinando que os reparos, a limpeza, os ajustes e a inspeção somente podem ser executados com os equipamentos portuários parados ?			
54) Houve incidentes ou acidentes durante as operações?			
55) Identificação do (s) acidentado(s) (caso afirmativo)			

56) Descrição sucinta do incidente ou acidente ocorrido
57) Providências adotadas

O presente documento está baseado no disposto na NR-29 (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário), na NR-12 (Máquinas e Equipamentos) e no Código de Práticas Seguras para Cargas Sólidas a Granel – BC Code- Apêndice B elaborado pela Organização Marítima Internacional – IMO.

Nome / Cargo	Entidade	Assinatura
	Terminal Envolvido	
	Agente Protetor	
	Autoridade Portuária	

Observação: a original deste documento deve ser arquivada no terminal responsável, pelo prazo estabelecido em legislação vigente, sendo enviadas cópias à Sub-DRT em Santos e Autoridade Portuária no caso da ocorrência de incidentes e/ou acidentes durante as operações portuárias.

Check-List de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário (a bordo e em terra envolvendo TPA's)

Data:	Horário:		
Navio:	Local:		
Agente Protetor:	Operador Portuário:		
Operação:	Porões operando:		
I - Acesso às embarcações			
	Sim	Não	N.A.
01) A escada, rampa e demais acessos estão em bom estado de conservação e limpeza			
02) A escada está apoiada em terra, tendo em sua base um dispositivo rotativo, compensando as mudanças de maré			
03) O corrimão oferece apoio adequado, possuindo boa resistência em toda a sua extensão			
04) A escada de acesso está guarnecida com uma rede protetora, amarrada junto ao navio e em perfeito estado de conservação			
05) A escada está posicionada com aclividade adequada, permitindo um acesso seguro à embarcação			
06) O acesso à embarcação está fora do alcance do raio de lança do aparelho de guindar			
07) Existem bóias salva vidas e outros equipamentos necessários ao resgate de vítimas que caiam na água			
II – Equipamentos e acessórios de movimentação de cargas			
	Sim	Não	N.A.
01) Os equipamentos (pás mecânicas, empilhadeiras, aparelhos de guindar e outros) entregues para a operação estão em perfeitas condições de uso			
02) Os equipamentos apresentam de forma legível a capacidade máxima de carga (SWL) e seu peso bruto			
03) Os operadores dos equipamentos e máquinas são habilitados e portam um cartão de identificação com o nome e fotografia, em lugar visível			
04) Nos trabalhos em que estão sendo utilizados equipamentos de combustão interna, os porões contam com exaustores e dutos em quantidade suficiente para manter o ambiente salubre			
05) O bom estado de conservação e funcionamento dos equipamentos de guindar e acessórios do navio foi comprovado pelo Certificado da Sociedade Classificadora			
06) Os equipamentos em operação estão posicionados de forma que não ultrapassem outras áreas de trabalho			
07) Os equipamentos de guindar emitem sinais sonoros e luminosos durante seus deslocamentos			

	Sim	Não	N. A.
08) Os equipamentos de guindar ociosos estão desligados e fixados em posição que não oferecem riscos aos trabalhadores e à operação portuária			
09) Os acessórios de estivagem e demais equipamentos portuários passou por vistoria, antes do início das operações			
10) Os ganchos de içar possuem travas de segurança em perfeito estado de conservação e funcionamento			
11) Nas operações com pá mecânica no interior do porão ou armazém, na presença de aerodispersóides, o operador está protegido por cabine resistente, fechada, dotada de ar condicionado, provido de filtro contra pó em seu sistema de captação de ar			
12) Os veículos e vagões transportando granéis sólidos estão cobertos para trânsito e estacionamento em área portuária			
13) Os veículos automotores utilizados nas operações portuárias tem sinalização sonora e luminosa adequada para as manobras e marcha-a-ré			
14) As cargas transportadas por caminhões ou carretas estão peadas ou fixas, de modo a evitar sua queda acidental			
15) Os veículos cujas carrocerias possuem assoalhos, estão com os mesmos em perfeitas condições de uso e conservação			
16) Os equipamentos utilizados nos porões possuem dispositivos que controlam a emissão de poluentes gasosos, fagulhas, chamas e a produção de ruídos			
17) Os conveses oferecem boas condições de visibilidade das manobras de movimentação de cargas aos Operadores dos equipamentos de içar, sinaleiros e outros			

III – Conveses e porões dos navios

	Sim	Não	N.A.
01) Os conveses estão limpos e desobstruídos, dispendo de uma área de circulação (lado de mar) que permite o trânsito seguro dos abalhadores a bordo			
02) As aberturas existentes nos conveses estão protegidas de forma que impeçam a queda de pessoas ou objetos			
03) Olhais, escadas, tubulações, aberturas e cantos vivos estão sinalizados para advertir acerca dos riscos existentes			
04) As bocas dos agulheiros estão protegidas por braçolas e providas de tampas com travas de segurança			
05) A escada vertical de acesso ao piso do porão está dotada de guarda-corpo ou de cabo de aço paralelo a mesma, para se aplicar dispositivo tipo trava-quadras			
06) Os pisos dos porões estão limpos e isentos de materiais inser-víveis e de substâncias que provoquem riscos de acidentes			
07) A altura entre a parte superior da carga e a cobertura permite ao trabalhador condições adequadas de postura para trabalhar			
08) Nas operações em embarcações roll-on/roll-off estão sendo ado-tadas medidas preventivas de controle de ruído e de exposição à gases tóxicos			

	Sim	Não	N. A.
09) A carga está estivada de forma que fique em posição segura, sem o perigo de tombar ou desmoronar sobre os trabalhadores no porão			
10) A iluminação de toda a área do porão está adequada e foram adotadas medidas para evitar colisões e/ou atropelamentos			
11) Os porões, as passagens de trabalhadores e demais locais de operação possuem níveis de iluminamento superiores a 50 Lux			
IV – Lngamento e deslingamento de cargas			
	Sim	Não	N.A.
01) O operador do equipamento de guindar certificou-se de que os freios segurarão o peso a ser transportado			
02) O ângulo formado pelos ramais das lingas/estropos não excede a 120 graus			
03) Nos serviços de lngamento e deslingamentos de cargas sobre eículos(com diferença de nível) está sendo utilizado uma plataforma e trabalho segura, do lado contrário ao fluxo de cargas			
04) A movimentação área de cargas está sendo orientada por sinaleiro habilitado, portando colete e luva com aplicação de material refletivo e posicionado de modo a visualizar toda a área de operação e ser visto pelo operador do equipamento de guindar			
05) As pilhas de cargas a serem movimentadas estão a uma distância maior que 1,50 metros das bordas do caís			
06) Estão sendo executados trabalhos simultâneos de reparo e manutenção com os de carga e descarga, que prejudiquem a saúde dos trabalhadores			
V – Operações com contêineres			
	Sim	Não	N.A.
01) Está sendo utilizado quadro posicionador adequado ou spreader automático			
02) No transporte dos trabalhadores do convés para a pilha dos contêineres ou vice-versa está sendo utilizada gaiola específica, com capacidade para dois trabalhadores			
03) Os trabalhadores posicionados sobre a pilha de contêineres estão em comunicação visual e utilizam meios de radiocomunicação com o sinaleiro e o operador do equipamento de guindar			
04) Os trabalhadores estão sendo instruídos quanto às posturas ergonômicas e seguras nas operações de estivagem, desestivagem, fixação e movimentação de contêineres			
05) Os trabalhadores estão sendo instruídos quanto ao significado das sinalizações e das rotulagens de riscos dos contêineres e as medidas de prevenção a serem adotadas			
VI – Operações com granéis sólidos			
	Sim	Não	N.A.
01) Estão sendo adotados procedimentos que impeçam a formação de barreiras que possam por em risco a segurança dos trabalhadores			

	Sim	Não	N.A.
02) Quando houver o risco de queda ou deslizamento volumoso na carga e descarga de granéis, o trabalhador está sendo retirado do interior do porão			
03) A abertura do grab ou o basculamento da pá carregadeira está sendo realizado na menor altura e com fluxo o mais uniforme possível, evitando-se sua abertura abrupta			
04) Está sendo utilizado adaptador apropriado ao veículo terrestre, com bocas de descargas e vedações em material flexível, lonas, mantas de plástico, sempre que a descarga se realize diretamente de navio para caminhão ou vagão			
05) O vão entre o costado do navio e o caís está protegido com anteparas rígidas e de superfície lisa ou serapilheiras, a fim de evitar a queda do produto para as águas estuarinas e favorecer seu escoamento para coleta imediata			
06) Está ocorrendo a emissão de aerodispersóides ou a emanção de odores no meio ambiente laboral, que cause desconforto ou incômodos aos trabalhadores			
07) Os carregamentos estão limitados às capacidades volumétricas e de carga dos caminhões, de modo a não permitir derramamentos no caís e leitos carroçáveis			
08) No interior dos porões estão sendo mantidos eficientes sistemas de ventilação local exaustora			

VII- Operações com sacarias

	Sim	Não	N.A.
01) Existe rede ou anteparo de proteção entre o costado do navio e a área onde estão sendo confeccionadas as lingadas			
02) As lingas descartáveis estão sendo inutilizadas após o seu uso durante as operações			
03) Na confecção das lingadas estão obedecendo a capacidade máxima de carga das fundas (conferir na etiqueta)			
04) As fundas estão sendo inspecionadas antes do seu uso para assegurar as boas condições operacionais, sendo descartadas e substituídas imediatamente em caso de constatação de danos			

VIII – Operações com cargas perigosas

	Sim	Não	N.A.
01) O trabalhador está sendo instruído quanto aos riscos existentes nas operações com cargas perigosas			
02) Está sendo fornecido equipamento de proteção específico para a carga perigosa manuseada			
03) Os trabalhadores envolvidos nas operações com cargas perigosas são habilitados por meio de cursos específicos			
04) Os explosivos (Classe 1 da IMO) estão sendo as últimas cargas a embarcar e as primeiras a desembarcar			

IX – Condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho			
	Sim	Não	N.A.
01) As instalações sanitárias, vestiários, locais de repouso e aguardo de serviços estão em perfeitas condições de uso			
02) As instalações sanitárias estão situadas à distância máxima de 200 metros dos locais das operações portuárias			
03) O navio está oferecendo instalações sanitárias em boas condições de higiene aos trabalhadores em operação a bordo			
04) Está sendo disponibilizada a bordo pelo operador portuário instalações sanitárias móveis (WC-Químico)			
X – Primeiros Socorros			
	Sim	Não	N.A.
01) Existe um serviço de atendimento de urgência próximo ao local das operações portuárias			
02) Existem gaiolas e macas para resgate de acidentado a bordo próximas aos locais de trabalho			
XI – Trabalhadores Portuários Avulsos e/ou com Vínculo Empregatício			
	Sim	Não	N.A.
01) Estão utilizando corretamente os dispositivos de segurança fornecidos (EPI + EPC), bem como as instalações que lhe foram destinadas			
02) Estão cientes de que devem informar ao responsável pela operação de que estejam participando, as avarias ou deficiências observadas que possam constituir risco para o trabalhador ou para a operação			
XII – Término da Operação			
	Sim	Não	N.A.
01) Houve incidentes ou acidentes durante as operações			
02) Identificação do (s) acidentado(s) (caso afirmativo)			
03) Descrição sucinta do incidente ou acidente ocorrido			
04) Providências adotadas			

O presente documento está baseado no disposto na NR-29 (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário) no sub-item 29.2.1.3 / alínea "a"

29.2.1.3 Compete aos profissionais integrantes do SESSTP:

a) realizar, com acompanhamento de pessoa responsável, a identificação das condições de segurança nas operações portuárias - a bordo da embarcação, nas áreas de atracação, pátios e armazéns – antes do início das mesmas ou durante sua realização conforme o caso, priorizando as operações com maior vulnerabilidade para ocorrências de acidentes, detectando os agentes de riscos existentes, demandando as medidas de segurança para sua imediata eliminação ou neutralização, para garantir a integridade do trabalhador

Nome / Cargo	Entidade	Assinatura
	Operador Portuário	
	Agente Protetor	
	OGMO / Santos	

Observação: a original deste documento deve ser arquivada pelo Operador Portuário, pelo prazo estabelecido em legislação vigente, sendo enviadas cópias à Sub-DRT em Santos e Autoridade Portuária no caso da ocorrência de incidentes e/ou acidentes durante as operações portuárias.