

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO

MAURO MUNIZ DE OLIVEIRA

SEGURANÇA E SAÚDE OCUPACIONAL: gerenciamento de riscos operacionais da zona primária. um estudo de caso do Porto do Itaqui

São Luís
2014

MAURO MUNIZ DE OLIVEIRA

SEGURANÇA E SAÚDE OCUPACIONAL: gerenciamento de riscos operacionais da zona primária. um estudo de caso do Porto do Itaqui

Monografia apresentada ao curso de Administração da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do grau de bacharel em Administração.

Orientador: Prof^º. Ms. Amanda Ferreira Aboud de Andrade

São Luís
2014

MAURO MUNIZ DE OLIVEIRA

SEGURANÇA E SAÚDE OCUPACIONAL: gerenciamento de riscos operacionais da zona primária. um estudo de caso do Porto do Itaqui

Monografia apresentada ao curso de Administração da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do grau de bacharel em Administração.

Aprovação em: / /

ORIENTADOR

1º EXAMINADOR

2º EXAMINADOR

Dedico à minha querida mãe, Maria Rosenir, pelos esforços sofridos e incansáveis em direcionar-me ao bom caminho, dignidade e bom senso. Ao meu querido tio, Luiz Henrique, pela oportunidade de estudo e bons conselhos. Ao meu pai, Mário Leite, que mesmo não estando fisicamente entre nós, enche meu coração de saudades de sua bondade e otimismo imensuráveis.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo dom da vida e pela graça de oportunidades e portas abertas em meu favor;

À minha amada mãe, pelos momentos de encorajamento, força e imensuráveis cuidados dedicados a mim;

À minha orientadora acadêmica, Prof^ª. Ms. Amanda Ferreira Aboud de Andrade, pela competência, ensino e direcionamento, fundamentais à conclusão deste trabalho;

Aos meus queridos colegas de trabalho, pelas dicas e dúvidas sanadas;

Aos meus amigos universitários, por compartilhar momentos agradáveis e divertidos, também, difíceis, durante toda jornada acadêmica.

*Ninguém ignora tudo. Ninguém sabe tudo.
Todos nós sabemos alguma coisa. Todos nós
ignoramos alguma coisa. Por isso aprendemos
sempre.*

Paulo Freire

RESUMO

Estudo de caso da zona primária do Porto do Itaqui, no que tange a segurança ocupacional e o gerenciamento dos riscos ambientais provenientes das operações portuárias. Apresentam-se leis e normas relacionadas a segurança e saúde ocupacional e do trabalho portuário vigentes no Brasil, os mecanismos, programas e ferramentas de análise de riscos de prevenção de acidentes. Apresentam-se, também, breve conceito de administração, gestão, riscos e normas de adesão voluntária sobre sistemas de gestão de segurança e saúde ocupacional, onde estabelecem diretrizes a serem seguidos para uma eficiente gestão dos requisitos necessários à eliminação ou controle dos fatores que causam acidentes e/ou doenças do trabalho, além da adequação legal. Apresenta-se um breve histórico da evolução de desenvolvimento do Porto do Itaqui e seus novos projetos. A metodologia, quanto a classificação, é pesquisa aplicada, revisão bibliográfica, abordagem qualitativa e quantitativa, através de um trabalho descritivo. Aplicação de questionário com 29 perguntas abertas e fechadas. O universo da pesquisa são todas as operadoras que estão pré-qualificadas a trabalhar, de forma habitual, na zona primária, o Órgão gestor de mão-de-obra e a administradora portuária. Na análise e resultados é demonstrado e descrito o gerenciamento dos riscos operacionais, as ferramentas utilizadas e as não aplicadas pelas empresas e órgão pesquisados. São demonstradas as fainas e os riscos das operações de cargas de granéis sólidos, cargas de projeto, carga contêiner, celulose, realizadas pelas operadoras portuárias, é descrito, também, a atuação dos trabalhadores avulsos geridos pelo Órgão gestor de mão-de-obra e a atuação de fiscalização dos profissionais da administradora portuária. Segundo informações repassadas, ocorreram 52 acidentes na zona primária, no período de janeiro a outubro de 2014, onde 34,62% destes foram acidentes pessoais. Até a data pesquisada não há registros de acidentes com fatalidade, ou grave com incapacidade permanente. A conclusão faz referência a uma fragilidade geral sobre os aspectos de cumprimentos legais e a vulnerabilidade do gerenciamento dos riscos provenientes das operações realizadas zona primária. São apresentadas, também, recomendações importantes sobre normas específicas de sistemas de gestão de segurança e saúde do trabalho, como NBR 18801/2010 e OSHAS 18001/1999, que podem auxiliar na correção e adequação das não conformidades.

Palavras-chave: Gerenciamento de riscos. Porto do Itaqui. Segurança ocupacional. Zona primária.

ABSTRACT

Case study of the primary zone of the Port of Itaquí, regarding the occupational safety and management of the risks arising from port operations. We present laws and regulations related to occupational health and safety and the port labor force in Brazil, the mechanisms, programs and analysis tools accident risk prevention. We present also brief concept of administration, management, risks and voluntary standards on safety management systems and occupational health, which establish guidelines to be followed for an efficient management of the requirements necessary for the elimination or control of the factors that cause injury and / or diseases of the work beyond the legal compliance. We present a brief history of the evolution of development of the Port of Itaquí and his new projects. The methodology, as the classification is applied research, literature review, qualitative and quantitative approach, through a descriptive work. Questionnaire with 29 open and closed questions. The research universe are all operators that are prequalified to work, as usual, in the primary zone, the hand labor manager Authority and the port operator. The analysis and results is shown and described the management of operational risks, the tools used and not applied by companies and body searched. The chores and the risk of dry bulk cargo operations are demonstrated, project cargo, contêineira load, cellulose, made by port operators, is described also the work of temporary workers managed by the Authority hand labor manager and the supervisory role of the port operator professionals. According to information passed, there were 52 accidents in the primary zone, in the period from January to October 2014, where 34.62% of them were injury. To date searched no accident records with fatality or serious permanent disability. The conclusion refers to a general weakness on aspects of legal greetings and the vulnerability of risk management from operations performed primary zone. Are presented also important recommendations on specific standards of safety management systems and occupational health, as NBR 18801/2010 and 18001/1999 OSHAS that can help correct and adequacy of noncompliance.

Keywords: Risk Management. Port of Itaquí. Safety. Primary zone.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 01: Agentes físicos (formas de energias).....	20
Quadro 02: Dimensionamento mínimo do SESSTP	24
Diagrama 01: Composição da CPATP.....	26
Quadro 03: Dimensionamento da CPATP.....	27
Quadro 04: Classificação dos principais riscos ocupacionais	29
Figura 01: Níveis de planejamento.....	32
Figura 02: Principais funções do processo de gestão.....	38
Quadro 05: Ferramentas de registro de SST.....	43
Figura 03: Porto do Itaqui: berço 102	45
Figura 04: Porto do Itaqui: 07 berços em operação e 01 em construção	46
Figura 05: Obras dos galpões – TEGRAM	47
Figura 06: Sistema da galeria de correia transportadora – TEGRAM	48
Figura 07: Sistema da galeria de correia transportadora e shiploader – TEGRAM.....	49
Quadro 06: Distribuição das operações por cargas	54
Quadro 07: Intervalo/tempo de atuação e Número de funcionários – Empresas/OGMO	55
Fluxograma 01: Etapas do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais	56
Figura 08: Operação de granel sólido – fertilizante	59
Figura 09: Operação de carga geral – carga de projeto	60
Figura 10: Fardos de celulosas sendo içados para o porão do navio	61
Figura 11: Operação com contêiner	62
Quadro 08: Riscos e medidas de controles relacionados às operações	63
Gráfico 01: Quantidade de trabalhadores treinados por empresa/órgão – 2014	64
Gráfico 02: Quantidade de acidentes pessoais e im pessoais por empresa/OGMO – 2014	65
Quadro 08: Registro de acidentes pessoais e im pessoais	66
Quadro 09: Ferramentas de análise de riscos	67
Gráfico 03: Relação: Qtde de ferramentas aplicadas X Qtde de acidentes – 2014	67
Gráfico 04: Quantidade de profissionais de segurança do trabalho e quantidade de acidentes – 2014	68

LISTA DE ABREVIATURAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

APR – Análise Preliminar de Riscos

APT – Análise Preliminar da Tarefa

CF – Constituição Federal

CIPA – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes

CNAE – Classificação Nacional de Atividades Econômicas

CPATP – Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário

EPC – Equipamento de Proteção Coletiva

EPI – Equipamento de Proteção Individual

GLP – Gás Liquefeito de Petróleo

ISO – International Organization for Standardization

NBR – Norma Brasileira

NR – Norma Regulamentadora

OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-obra

OHSAS - Occupational Health and Safety Assessment Series

OIT – Organização Internacional do Trabalho

PAM – Plano de Ajuda Mútua

PCE – Plano de Controle de Emergência

PCMSO – Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional

PDCA - Plan, Do, Check e Act

PPRA – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais

SEP – Secretaria de Portos

SESMT – Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho

SESSTP – Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário

SGSST – Sistema de Gestão de Segurança e Saúde do Trabalho

SIPAT – Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho

SSO – Segurança e Saúde Ocupacional

SST – Saúde e Segurança do Trabalho

TEGRAM – Terminal de Grãos do Maranhão

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	SEGURANÇA E SAÚDE OCUPACIONAL	15
2.1	Legislação brasileira sobre segurança e saúde ocupacional	16
2.1.1	Segurança do trabalho portuário	17
2.2	Risco: definição e legislação aplicada	18
2.2.1	Gerenciamento de riscos ocupacionais portuário	21
2.2.1.1	<i>Plano de Controle de Emergência (PCE) e Plano de Ajuda Mútua (PAM)</i>	22
2.2.1.2	<i>Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalho Portuário – SESSTP</i>	23
2.2.1.3	<i>Comissões de Prevenção de Acidente</i>	25
2.3	Mapa de Risco	28
2.4	Programas de saúde e segurança: gestão de riscos	30
3	ADMINISTRAÇÃO: DEFINIÇÃO E APLICAÇÃO	37
3.1	Planejamento estratégico: foco na integridade dos colaboradores	39
4	SISTEMAS DE GESTÃO DA SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO – SGSST	41
4.1	Ferramentas auxiliares de gestão de riscos	43
5	SOBRE O PORTO DO ITAQUI	45
6	METODOLOGIA	50
6.1	Universo da pesquisa	51
7	ANÁLISES E RESULTADOS	53
7.1	Operações portuárias: envolvidos e forma de execução	53
7.2	Programas de SST aplicados	55
7.3	Equipamentos de proteção: individual e coletiva	56
7.4	Descrição das operações	58
7.4.1	Granéis sólidos	58
7.4.2	Carga geral: peças de projetos e equipamentos	60
7.4.3	Operação com celulose	61
7.4.4	Embarque e desembarque de contêiner	62
7.5	Habilitação para a atividade	64
7.6	Registros de Acidentes: pessoais e im pessoais	65
7.7	Ferramentas de análises de riscos	66

7.8	Profissionais de segurança do trabalho	68
7.9	Comissão Interna de Prevenção de Acidentes - CIPA	69
7.10	Comissão de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário – CPATP.....	70
7.11	Composição e atuação do SESSTP	71
7.12	Planos para ações de emergências – PCE e PAM	71
7.13	Reunião pré-operacional: embarque e descarga.....	72
8	CONCLUSÃO.....	74
	REFERÊNCIAS	76
	APÊNDICE A	79

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho de monografia, estudo de caso, pretende verificar e descrever o cenário atual sobre o gerenciamento dos riscos ocupacionais, oriundos das atividades desenvolvidas pelas empresas e órgão responsável pela mão-de-obra dentro da zona primária do Porto do Itaquí. Esta zona representa o limite territorial, pré-estabelecido e alfandegado, para movimentação e armazenagem das cargas provenientes das operações portuárias, também denominadas fainas, do transporte aquaviário.

Neste trabalho analisaram-se, apenas, os prestadores de serviços nos limites da zona primária, sendo estes as operadoras portuárias, o Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO e a administradora portuária. Pretendeu-se conhecer e demonstrar, o funcionamento dos controles dos riscos operacionais, o cumprimento das leis e normas, as ferramentas de gestão sobre segurança ocupacional e propor soluções e melhorias para as não conformidades encontradas.

Não pretendeu-se analisar áreas ou operações sob o controle de arrendatárias, obras de engenharia, construção e implantação, nem operações classificadas como granéis líquidos combustíveis que se desenvolvem dentro da zona. Todo trabalho está focado na análise das operações portuárias de granéis sólidos, carga geral, carga contêiner e operação com celulose. A observação dos requisitos de segurança ocupacional gerenciados, os meios e métodos utilizados para salvaguardar as vidas dos trabalhadores e os mecanismos de prevenção adotados, serão o ponto chave a ser descrito neste trabalho.

Para atender todas as normas legais pertinentes as organizações, entidades públicas e privadas necessitam de um processo de gestão bastante eficiente para cumprir, além dos requisitos legais, a produtividade e gerar resultados positivos, que beneficie os empregados, os empresários e a sociedade em geral. Para garantir a sobrevivência, a empresa, ou qualquer outro tipo de organização, com fins lucrativos ou não, necessita compreender qual o seu papel no mercado e administrar seus recursos disponíveis de maneira eficiente e eficaz.

A saúde e segurança ocupacional tem ganhado cada vez mais espaço e evidência dentro das organizações e empresas. Garantir o processo produtivo, hoje altamente dinâmico, sem acidentes tem se tornado um diferencial competitivo.

O título do presente trabalho: “SEGURANÇA E SAÚDE OCUPACIONAL: gerenciamento de riscos operacionais da zona primária. Um estudo de caso do Porto do

Itaqui” propõe-se a conhecer e descrever como é gerido e controlado os riscos aos quais os trabalhadores portuários possam estar expostos.

O reconhecimento e avaliação dos riscos é parte inicial e fundamental de qualquer processo de trabalho, pois proporciona informações para um planejamento prévio, que possibilita a criação de ações preventivas para eliminação e/ou domínio dos agentes danosos à saúde humana, ao meio ambiente e ao patrimônio público e privado. Para o sucesso das operações portuárias, sem acidentes pessoas e materiais, há necessidade da aplicação e execução de inúmeras ferramentas de gestão e fiscalização de todas as atividades e análises de riscos operacionais.

O trabalho na área portuária é composto por atividades bastante complexas, onde estão inseridas pessoas em meio a máquinas e equipamentos de grande porte, manuseio de cargas e produtos químicos perigosos.

Considerando a área em questão, como um ambiente de alto grau de risco, quais são as ferramentas utilizadas para o gerenciamento e controle dos riscos ambientais, normas, leis e procedimentos aplicáveis?

O objetivo geral deste trabalho é analisar todo o processo de gerenciamento dos riscos ambientais das empresas envolvidas nas atividades do complexo portuário do Itaqui, em consonância com a lei aplicável, identificando as possíveis não conformidades e apresentando sugestões de melhorias.

O objetivo específico propõe Identificar as ferramentas de saúde, segurança aplicadas pelas empresas envolvidas no processo de trabalho da zona primária, verificar a funcionalidade e eficácia dos procedimentos normativos sobre fiscalização das áreas de trabalho, analisar o controle e tratamento das solicitações de regularização das não conformidades detectadas e propor:

- a) Melhorias dos processos de planejamento e fiscalização em campo;
- b) Auxiliar nas resoluções de problemas internos relacionados com saúde e segurança ocupacional;
- c) Contribuir com fluxos burocráticos das ferramentas de gestão de riscos;
- d) Servir como fonte de informação empresarial e acadêmica.

Para a obtenção das informações necessárias a este trabalho, foram estabelecidos critérios dentro do planejamento de pesquisa, onde buscou-se uma sistemática eficiente para coleta de dados. Realizou-se pesquisa bibliográfica sobre a matéria de saúde e segurança

ocupacional, fazendo leitura minuciosa sobre autores da área, observação dos parâmetros legais existentes, estudos de caso sobre custos de acidente do trabalho, perda de horas operacionais, sanções judiciais aos empregadores responsabilizados por omissão no cumprimento às normas regulamentadoras, dentre outras.

Com respeito aos instrumentos da pesquisa, e para atingir o objetivo proposto por este trabalho, a coleta de dados foi desenvolvida a partir de um questionário com perguntas abertas e fechadas, entrevistas semiestruturadas com personagens fundamentais das empresas e entidades que lidam com o tema saúde e segurança ocupacional, análise de documentação relevante sobre a matéria em questão, e observação do fenômeno na área operacional.

O presente trabalho está estruturado da seguinte forma: na introdução está a apresentação do tema, contendo definições e breve comentário dos principais agentes que serão o universo da pesquisa, justificativa e problemática, os objetivos e resumo da metodologia utilizada.

O referencial teórico contém uma explanação sobre definições, gerenciamento e administração, revisão bibliográfica, termos técnicos sobre o tema proposto, informações sobre o Porto do Itaqui, um breve histórico sobre saúde e segurança ocupacional, referências sobre leis e normas que tratam sobre segurança do trabalho.

Na metodologia estão descritos os procedimentos utilizados para coleta de informações necessárias ao andamento da pesquisa. A análise dos resultados está representada em tabelas, quadros, gráficos e descrições das observações e análises de documentos realizadas em campo, todas estas informações serviram de subsídios para obtenção de conclusões.

Por fim, em conclusão está apresentada a imagem do Porto do Itaqui, com relação à proteção do trabalhador, medidas de controle utilizadas para a eliminação e/ou neutralização dos riscos gerados pelas operações. Em recomendações estão descritas as oportunidades de melhorias e observações importantes como proposta de solução dos problemas identificados.

2 SEGURANÇA E SAÚDE OCUPACIONAL

O bem maior de toda organização, seja de iniciativa privada, pública ou de qualquer outra natureza, são as pessoas, por isso, é cada vez mais evidente o fato das organizações criarem mecanismos que promovam a proteção física e psicossocial de seus empregados, servidores e colaboradores.

A matéria sobre segurança e saúde nos ambientes laborais não é nova e já era motivo de observação no século XVII pelo médico italiano, denominado pai da medicina ocupacional, Bernardino Ramazzini. Mesmo sem os modernos métodos de pesquisa atuais, sem os parâmetros já estabelecidos de consultas, Ramazzini, devido sua experiência em casos de tratamentos de doenças, como a malária e outras, já relacionava consequências dos sintomas adquiridos pelos trabalhadores e seus setores e ambientes de trabalho.

Ramazzini começou a observar e desenvolver o nexos causal entre as doenças dos trabalhadores e suas respectivas áreas de ocupação, hoje consideradas e comprovadas legalmente como insalubres. Ele foi fundamental e pioneiro nessa matéria e contribuiu para a sociedade com um importantíssimo trabalho sobre doenças ocupacionais intitulado “*De Morbis Artificum Diatriba*” (Doenças do Trabalho), onde pesquisou as relações dos riscos à saúde produzidos por exposição em excesso dos trabalhadores a poeira, metais, produtos químicos e outros diversos agentes de 52 ocupações. (VASCONCELLOS E GAZE, 2009).

Assim, Ramazzini foi fundamental em chamar a atenção para a importância e os cuidados dos trabalhadores com suas atividades, as consequências para a saúde humana a exposição aos agentes insalubres, contribuindo para a sociedade com sua literatura sobre o assunto, foi professor e pesquisador universitário, e que se tornou referência e incentiva profissionais da área até hoje.

Outro notável momento de percepção das condições da segurança e saúde ocupacional foi na revolução industrial, onde os meios de trabalho escravo e manuais foram substituídos pelos trabalhos mecanicistas. De acordo com OLIVEIRA (apud SALIBA 2008, p. 19) sobre esse período:

A Revolução Industrial veio alterar o cenário e gerar novos e graves problemas. O incremento da produção em série deixou à mostra a fragilidade do homem na competição desleal com a máquina; ao lado dos lucros crescentes e da expansão capitalista aumentavam paradoxalmente a miséria, o número de doentes e mutilados, dos órfãos e das viúvas, nos sombrios ambientes de trabalho.

A Revolução Industrial foi marcada pelas condições precárias aliada às excessivas jornadas de trabalho, de 15 a 16 horas por dia. Essa realidade obrigou a sociedade a pensar

sobre a saúde dos empregados que pereciam nos chãos de fábrica. Este pensamento influenciou os políticos e legisladores a desenvolverem mecanismos legais que normatizassem melhores condições de trabalhos aos empregados e que, ao mesmo tempo, houvesse uma fiscalização aos empresários, impondo penalidades quando descumprido.

Nos dias atuais existe um corpo jurídico bastante complexo sobre saúde e segurança do ambiente de trabalho. A nível federal, o Ministério do Trabalho e Emprego é o responsável pela elaboração de normas e portarias sobre o assunto. É importante ressaltar que essa legislação é bastante flexível, em função das frenéticas mudanças tecnológicas, e conseqüentemente, mudanças nas formas de se realizar o trabalho. A todo o momento são alterados, revogados ou acrescentados novos textos sobre a matéria.

As organizações necessitam estarem atualizadas com os requisitos normativos, no intuito de tornar o ambiente mais seguro e evitar infrações do órgão competente de fiscalização. No entanto, para o sucesso da produtividade, aliada a segurança dos trabalhadores, é fundamental a gestão deste processo.

2.1 Legislação brasileira sobre segurança e saúde ocupacional

A segurança e saúde do trabalho é uma matéria que possui uma filosofia da prevenção de acidentes e doenças ocupacionais e trata principalmente em ações de promoção da inviolabilidade física e psicofisiológica do trabalhador. O que dificulta muito a absorção desta filosofia pelas empresas é quando as ações para alcançar esse objetivo, ou seja, aplicar os requisitos legais pertinentes, treinar os trabalhadores, criar procedimentos de tarefa, adquirir equipamentos de proteção individual, coletivos certificados e seguros, é considerada como custo sem retorno, e não como investimento.

Os acidentes e doenças do trabalho geram grandes custos para o estado com pagamentos de tratamentos médicos, pagamentos de auxílios e indenizações para os trabalhadores acidentados ou que adquiriram doença em função da sua atividade laboral. Contudo, no Brasil, existe ministério para tratar desta pasta, onde este emite portarias e normas em consonância ao que já está, brevemente previsto, na Constituição Federal (CF).

No intuito de esclarecer as responsabilidades a serem delegadas, e posteriormente regulamentadas, esse assunto sobre a proteção do trabalhador está incluído na lei brasileira, a princípio, no inciso XXII, Art. 7º, do Capítulo II (Dos Direitos Sociais), da CF, que estabelece o direito de todos os trabalhadores em geral, urbanos e rurais, uma condição digna de laboro

com redução dos riscos inerentes ao trabalho, através da adoção e aplicação de normas de saúde, higiene e segurança.

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:
XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança; (BRASIL, 1988).

Além da Constituição Federal, o corpo jurídico brasileiro sobre a proteção da saúde do trabalhador está bastante desenvolvido, sendo constantemente atualizado, em função de diversos fatores: mudança de tecnologias, aperfeiçoamento de outras normas, estabelecimento de novos padrões de referência sobre processo ou produtos, dentre outros.

Outro ordenamento é a chamada Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto Lei Nº 5.452, de 1º de maio de 1943. No texto deste decreto lei, a partir do Capítulo V, do Título II, que trata da Segurança e Medicina do Trabalho, surge com mais especificidade as medidas a serem adotadas pelas empresas a favor de um ambiente laboral saudável.

Para o melhor atendimento, compreensão e aplicação do referido texto da Consolidação das Leis Trabalho, foi aprovada a Portaria do Ministério do Trabalho e Emprego de Nº 3.214, de 8 de junho de 1978, que estabelece e aprova as Normas Regulamentadoras - NRs. Estas normas instruem sobre as obrigações legais por parte dos empregadores, conforme esclarece a NR 01 – Disposições Gerais, no item 1.1:

As Normas Regulamentadoras – NR, relativa à segurança e medicina do trabalho, são de observância obrigatória pelas empresas privadas e públicas e pelos órgãos públicos de administração direta e indireta, bem como pelos órgãos dos poderes legislativos e judiciário, que possuam empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho – CLT. (BRASIL, 1978).

A obrigatoriedade de cumprimento das NRs também se aplica, no que couber, a outras categorias de trabalhadores, como os trabalhadores avulsos, às entidades ou empresas que lhes tomem o serviço e também aos sindicatos das respectivas categorias profissionais, conforme estabelece o item 1.1.1 da mesma norma.

2.1.1 Segurança do trabalho portuário

Para este trabalho sobre o gerenciamento dos riscos da zona primária do Porto do Itaquí, existem normas e leis portuárias específicas que auxiliam a compreensão de todos os processos de trabalho, onde devem ser desenvolvidos de forma segura e controlada.

Uma destas é a Norma Regulamentadora de N° 29 (NR 29 - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário), conforme esclarece seu objetivo e aplicação, logo nos dois primeiros subitens de sua Disposição Inicial:

29.1.1 Objetivo: Regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.

29.1.2 Aplicabilidade: As disposições contidas nesta NR aplicam-se aos trabalhadores portuários em operações tanto a bordo como em terra, assim como aos demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retroportuárias, situadas dentro ou fora da área do porto organizado. (BRASIL, 1997).

A NR 29 segue as diretrizes da Lei 12.815/2013, que trata da modernização dos portos organizados e instalações portuárias, das relações de trabalho através da promoção e formação profissional, programas e treinamento do trabalhador portuário.

Além da CF, das leis, portarias e normas regulamentadoras, existem também, para complementar o entendimento e aplicação normativa as instruções, decretos, acordos coletivos, orientações, jurisprudências, procedimentos de empresa, contratos de trabalho, valores e costumes sobre o assunto.

As normas apresentam mandatoriamente requisitos mínimos a serem atendidos pelas organizações em geral, não restringindo caso seja necessário, a adoção de medidas além do estabelecido pelas normas, ou seja, usar de maior critério do que prevê as normas, não podendo as organizações e empresas fazer menos do que está previsto.

Com respeito a segurança do trabalho portuária, no intuito de criar entrosamento e harmonia em planejamento de modo a atender todo o porto organizado, a NR 29 estabelece a criação e manutenção de mecanismos de prevenção dos riscos e proteção do trabalhador.

2.2 Risco: definição e legislação aplicada

Existem diversos conceitos relacionados a riscos: risco de mercado, risco de investimento financeiro, riscos macro ambientais, enfim, diversos conceitos, mas que não serão descritos, em função do foco que se quer tratar neste estudo de caso.

O conceito de risco e perigo tem causado bastante conflito e até sido definido de maneiras iguais. Alguns autores fazem de maneira singela a diferença conceitual entre risco e perigo, no entanto, não será dado foco neste problema.

Com respeito a risco que envolve o ambiente laboral, onde é o foco deste trabalho, a Norma Brasileira - NBR 18801 (2010, p. 3) define risco como: “probabilidade de ocorrer um evento não desejado, que pode se transformar em danos à saúde, integridade das pessoas, materiais e ambiente do trabalho”. Esta NBR, que trata do Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho – Requisitos, esclarece que o risco são anomalias que fogem ao controle dos processos laborais e submete os trabalhadores, atividades ou objeto material a condições prováveis de ocorrências de acidentes.

Seguindo este mesmo sentido, a Norma regulamentadora 29, aprovada pela Portaria N° 3.214/78, do Ministério do trabalho e Emprego, que trata especificamente do ambiente portuário, a todo o momento se refere à identificação, eliminação ou controle dos riscos ocupacionais. Riscos referentes às atividades operacionais, serviços que são realizados dentro das embarcações e fora delas, riscos relacionados aos maquinários e acessórios utilizados nas operações.

Toda empresa ou organização precisa conhecer os riscos inerentes às suas atividades, informar, orientar, criar mecanismos de controle e treinar seus empregados a respeito dos mesmos, e essa demanda não é pra ser cumprida de forma voluntária pelas empresas, é determinação legal. Assim, por meio de da Portaria N° 3.214/78, do Ministério do Trabalho e Emprego, através da Norma Regulamentadora 01 – Disposições Gerais – no item 1.7 Cabe ao empregador, determina:

- a) cumprir e fazer cumprir as disposições legais e regulamentares sobre segurança e medicina do trabalho;
 - b) elaborar ordens de serviço sobre segurança e saúde no trabalho, dando ciência aos empregados por comunicados, cartazes ou meios eletrônicos; *(Alteração dada pela Portaria n.º 84, de 04/03/09)*
- Obs.: Com a alteração dada pela Portaria n.º 84, de 04/03/09, todos os incisos (I, II, III, IV, V e VI) desta alínea foram revogados.*
- c) informar aos trabalhadores: *(Alteração dada pela Portaria n.º 03, de 07/02/88)*.
 - I. os riscos profissionais que possam originar-se nos locais de trabalho;
 - II. os meios para prevenir e limitar tais riscos e as medidas adotadas pela empresa;
 - III. os resultados dos exames médicos e de exames complementares de diagnóstico aos quais os próprios trabalhadores forem submetidos;
 - IV. os resultados das avaliações ambientais realizadas nos locais de trabalho.
 - d) permitir que representantes dos trabalhadores acompanhem a fiscalização dos preceitos legais e regulamentares sobre segurança e medicina do trabalho; *(Alteração dada pela Portaria n.º 03, de 07/02/88)*
 - e) determinar procedimentos que devem ser adotados em caso de acidente ou doença relacionada ao trabalho. (BRASIL, 1983).

A Norma Regulamentadora N° 09 (NR 09) – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), se refere a riscos ambientais os agentes no ambiente de trabalho que possam causar danos aos trabalhadores, danos esses que podem ser de natureza física ou até

mesmo perturbação funcional. Assim, para efeito da NR 09 (BRASIL, 1978), riscos ambientais são: “[...] os agentes físicos, químicos e biológicos existentes nos ambientes de trabalho que, em função de sua natureza, concentração ou intensidade e tempo de exposição, são capazes de causar danos à saúde do trabalhador”.

A NR 09 (BRASIL, 1978), no item 9.1.5.1, esclarece que: “Consideram-se agentes físicos as diversas formas de energia a que possam estar expostos os trabalhadores [...]”. O Quadro 01 demonstra a relação das formas de energias consideração para fins de avaliações quantitativas que podem gerar adicionais remuneratórios aos trabalhadores, em função da exposição a estes agentes.

Quadro 01: Agentes físicos (formas de energias)

AGENTE FÍSICO	FORMAS DE ENERGIAS
	Ruído
	Vibrações
	Pressões anormais
	Temperaturas extremas
	Radiações
	Infrassom
Ultrassom	

Fonte: BRASIL, NR 09, 1978

Os trabalhadores com exposição aos riscos gerados pelos agentes físicos acima dos limites de tolerância e sem as devidas proteções, seja por EPC ou EPI, estão-lhes assegurados o direito da percepção do adicional de insalubridade. O adicional supracitado está especificado na Norma Regulamentadora 15 – Atividade e Operações Insalubres.

Para agentes químicos, conforme estabelece o item 9.1.5.2, da NR 09, são considerados:

[...] as substâncias, compostos ou produtos que possam penetrar no organismo pela via respiratória, nas formas de poeiras, fumos, névoas, neblinas, gases ou vapores, ou que, pela natureza da atividade de exposição, possam ter contato ou ser absorvidos pelo organismo através da pele ou por ingestão. (BRASIL, 1978).

A percepção do adicional de insalubre para o agente químico, fica assegurado ao trabalhador, se constatado sua exposição por determinado tempo acima dos limites de tolerância, ou conforme o tipo de produto químico, apenas a sua exposição. Os limites de tolerância, tipos de produtos químicos e tempo de exposição estão regulados pela NR 15.

Para os agentes biológicos, o item 9.1.5.3, NR 09, são considerados: “[...] as bactérias, fungos, bacilos, parasitas, protozoários, vírus, entre outros” (BRASIL, 1978). Para o estabelecimento da percepção do adicional de insalubridade pelo agente biológico é realizada avaliação qualitativa, ou seja, o parâmetro utilizado é através da caracterização pela observação e vistoria pelo perito na fonte geradora. Estes agentes são mais comuns em ambientes hospitalares, laboratórios de análises biológicas, empresas que trabalham com processamento de carnes, serviços em tubulações de esgotos e lixo urbano.

2.2.1 Gerenciamento de riscos ocupacionais portuário

As leis que tratam de segurança, saúde e meio ambiente ocupacional estão cada vez mais específicas e de abrangência maior a todos os setores da economia, no intuito de minimizar as ocorrências de acidentes e doenças ocupacionais, que trazem prejuízos às pessoas, às empresas e conseqüentemente, ao estado como um todo.

Para a segurança do ambiente portuário observa-se o que prevê, como requisitos de regulamentação específica para a matéria, a NR 29, em especial, trata da segurança e saúde do trabalho portuário. De acordo com a NR 29, no item 29.1.2, esta norma aplica-se:

As disposições contidas nesta NR aplicam-se aos trabalhadores portuários em operações tanto a bordo como em terra, assim como aos demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retroportuárias, situadas dentro ou fora da área do porto organizado. (BRASIL, 1997).

Nesse sentido, a regulamentação legal sobre saúde e medicina do trabalho, através desta norma, abrange todos os trabalhadores e atividades desenvolvidas no ambiente portuário, inclusive nas áreas externas, que possuem vínculo com o processo produtivo dos portos organizados e instalações. Neste trabalho não serão observadas áreas externas do Porto do Itaquí, sendo objeto de estudo exclusivamente a zona primária, ou seja, conforme conceituação da NR 29 é a área alfandegada para a movimentação ou armazenagem de cargas destinadas ou provenientes do transporte aquaviário.

A lei Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, denominada lei dos portos, dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias no Brasil, cabendo a União fazer essa exploração do porto organizado de maneira direta ou mediante concessão.

A própria NR 29 impõe a elaboração e execução de programas e ferramentas, que auxiliam os gestores a manter a administração dos fatores que podem trazer algum malefício ao trabalhador.

Por isso, é imperativo manter-se atualizado com as constantes mudanças dos procedimentos legais, o conhecimento integral do ambiente trabalho e os conceitos sobre saúde e segurança, que podem dar suporte ao planejamento e a execução das ações necessária ao equilíbrio entre produção e labor livre de acidentes.

2.2.1.1 Plano de Controle de Emergência (PCE) e Plano de Ajuda Mútua (PAM)

As instalações portuárias, de modo geral, apresentam atividades com potencial de gravidade de risco bastante elevados. São atividades de embarque, descarga de grandes volumes de materiais (granéis sólidos, graneis líquidos combustíveis, gás liquefeito de petróleo – GLP, contêineres, grandes peças de projetos de engenharia, e outros), grande movimentação de veículos leves e pesados que fazem os transportes destes materiais, tudo isso em meio aos trabalhadores, representando assim um imenso conglomerado de atividades que são realizadas simultaneamente.

É inegável a existência de riscos catastróficos, principalmente com relação a operação de líquidos combustíveis altamente inflamáveis, sendo assim, são necessárias medidas de controle contra acidente altamente eficientes em conformidade com normas técnicas nacionais e internacionais.

O Porto do Itaqui não é diferente, contando com 07 berços de atracação e mais 01 em construção, certamente está entre as referências de produção entre os portos brasileiros, com potencial competitivo internacional. O Porto do Itaqui possui 03 berços de atracação especiais para a descarga de granéis líquidos combustíveis (berço 102, 104 e 106), por onde esse material é escoado e canalizado para os tanques de armazenamento que estão situados nas proximidades da zona primária.

De forma preventiva ao potencial de riscos que envolvem as operações portuárias como: incêndio e explosão, queda de homem ao mar, atendimento à vítimas de acidente, vazamentos de substâncias diversas, que podem ser corrosivas, infectantes, etc. que a norma regulamentadora prevê a obrigatoriedade da elaboração do dois planos que auxiliarão a comunidade portuária a estar preparado para os eventuais casos que necessite de ação rápida,

coordenada e sistemática, são eles o Plano de Controle de Emergência - PCE e o Plano de Ação Mútua - PAM.

Sobre estes planos, ARAÚJO (2007, p. 941) explica:

O Plano de Ajuda Mútua (PAM) é uma ação conjunta de emergência que necessita de um planejamento em grande escala, principalmente no que diz respeito à comunicação e definição das responsabilidades, de modo a garantir o pronto atendimento. O Plano de Controle de Emergência (PCE) é parte integrante do PAM.

Assim, conforme determina a NR 29, cabe à administração portuária, ao OGMO e aos empregadores a elaboração e execução do PCE de forma coordenada e, em conjunto com outros órgãos, a atuação com PAM. No item 29. 1.6.2, desta norma estabelece que devam ser assegurados recursos para esse fim e com objetivo assim traçados:

Devem ser previstos os recursos necessários, bem como linhas de atuação conjunta e organizada, sendo objeto dos planos as seguintes situações:

- a) incêndio ou explosão;
- b) vazamento de produtos perigosos;
- c) queda de homem ao mar;
- d) condições adversas de tempo que afetem a segurança das operações portuárias;
- e) poluição ou acidente ambiental;
- f) socorro a acidentados. (BRASIL, 1997).

Portanto, além do porto organizado, fazem parte do PAM outras entidades externas como: corpo de bombeiros, hospitais, defesa civil, órgão de meio ambiente, polícia federal e outros, a critério de acordos e convênios firmados para atuação conjunta. Sendo assim, a eficiência e a eficácia do PAM, depende do nível de envolvimento destes órgãos e entidades, que devem estabelecer um planejamento amplo e desenvolvimento de um sistema de comunicação contendo diretrizes e responsabilidades.

2.2.1.2 Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalho Portuário – SESSTP

Para os portos organizados a regulamentação determina que seja mantido o Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalho Portuário - SESSTP. A composição deste serviço é feita por profissionais empregados do Órgão Gestor de Mão-de-obra - OGMO ou empregadores, de modo geral, é composto pelo quadro de trabalhadores do órgão gestor. O SESSTP possui papel fundamental no planejamento da proteção e prevenção dos

trabalhadores portuários. Conforme estabelece o item 29.2.1.3, da NR 29, sobre a competência:

[...] compete aos profissionais integrantes do SESSTP:

- a) realizar com acompanhamento de pessoa responsável, a identificação das condições de segurança nas operações portuária - abordo da embarcação, nas áreas de atracação, pátios e armazéns - antes do início das mesmas ou durante a realização conforme o caso, priorizando as operações com maior vulnerabilidade para ocorrências de acidentes, detectando os agentes de riscos existentes, demandando medidas de segurança para sua imediata eliminação ou neutralização, para garantir a integridade do trabalhador;
- b) registrar os resultados da identificação em relatório a ser entregue a pessoa responsável;
- c) realizar análise direta e obrigatória - em conjunto com o órgão competente do Ministério do Trabalho e Emprego – TEM - dos acidentes em que haja morte, perda de membro, função orgânica ou prejuízo de grande monta, ocorrido nas atividades portuárias;
- d) as atribuições previstas na NR-4 (Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho - SESMT), observados os modelos de mapas constantes do Anexo I. (BRASIL, 1997).

Este item da norma garante que antes das operações portuárias é mandatório a análise das condições de segurança antes do início das atividades, no intuito de identificar possíveis desvios nos padrões e não conformidades que possam comprometer o processo normal de trabalho. Um ponto importante é averiguar o acesso ao navio, certificar se escadas e/ou rampas estão adequadas e seguras, balaústres e redes, além de sua perfeita estabilização.

É fundamental que os acessórios de içamento de cargas como: spreader, ganchos, cintas, correntes, slings, manilhas, estropos, cabos de aços, cordas e ferramentas diversas, estejam em perfeitas condições de uso. Em caso de detecção de imperfeições, o SESSTP deverá ser comunicado para tomar providências.

São profissionais do SESSTP: Engenheiro de Segurança, Técnico de Segurança do Trabalho, Médico do Trabalho, Enfermeiro do Trabalho e Auxiliar de Enfermagem do Trabalho. Nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo, o dimensionamento do SESSTP terá por base o número de trabalhadores a serem tomados no ano.

Quadro 02: Dimensionamento mínimo do SESSTP

Prof. Especializados	Número de Trabalhadores			
	20 – 250	251 - 750	751 - 2000	2001 - 3500
Engenheiro de Segurança	--	01	02	03
Téc. De Segurança	01	02	04	11
Médico do Trabalho	--	01*	02	03
Enfermeiro do Trabalho	--	--	01	03
Auxiliar de enf. Do trabalho	01	01	02	04

Fonte: BRASIL, NR 29, 1997

2.2.1.3 *Comissões de Prevenção de Acidente*

Os acidentes do trabalho, considerando os acidentes típicos, doenças profissionais e do trabalho, são as piores consequências que o trabalhador pode sofrer, em função da incapacidade de gerir os fatores de riscos ambientais.

Conforme dispões o Art. 19, da Lei Nº 8.213, de 1991, acidente do trabalho é:

[...] o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do artigo 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

Sobre o termo acidente do trabalho, em consonância à Lei Nº 8.213/1991, a NBR 14.280/2001 – Cadastro de acidente do trabalho: procedimento e classificação – conceitua como: “Ocorrência imprevista e indesejável, instantânea ou não, relacionada com o exercício do trabalho, de que resulte ou possa resultar lesão pessoal”. São considerados acidentes do trabalho, também, as doenças profissionais e doenças do trabalho, conforme estabelece os incisos I e II, do Art. 20 da mesma lei:

I - doença profissional, assim entendida a produzida ou desencadeada pelo exercício do trabalho peculiar a determinada atividade e constante da respectiva relação elaborada pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social;
II - doença do trabalho, assim entendida a adquirida ou desencadeada em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente, constante da relação mencionada no inciso I.

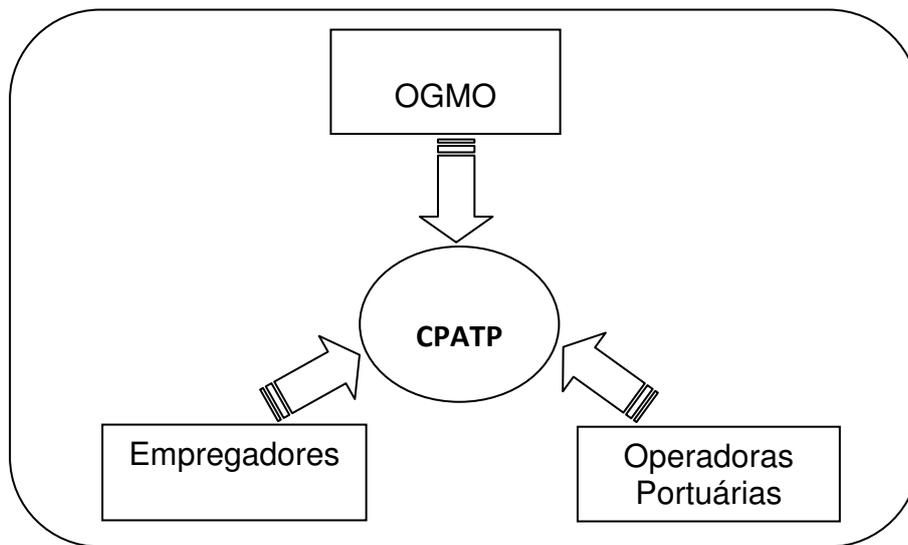
Além de todos os mecanismos já citados neste trabalho como instrumentos, e estratégias de prevenção de acidentes, a legislação brasileira impõe às empresas a formação de comissões específicas para este assunto: a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes – CIPA e a Comissão de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuários – CPATP. A primeira está voltada para o âmbito da empresa, atuando somente dentro dos limites desta. A CIPA está regulamentada na NR 05, aprovada pela Portaria Nº 3.214 de 1978.

A CIPA tem como objetivo “[...] a prevenção de acidentes e doenças decorrentes do trabalho, de modo a tornar compatível permanentemente o trabalho com a preservação da vida e a promoção da saúde do trabalhador”. (BRASIL, 1978).

Diferentemente da atuação CIPA, atividades voltadas para o estabelecimento isolado, a CPATP é uma comissão formada pelas empresas que realizam suas atividades dentro do porto organizado e pelo OGMO, e tem o objetivo de identificar os riscos que envolvem as operações e processos portuários, pois estão diretamente inseridos nos trabalhos

da linha de cais, no embarque e descarga dos navios. São os principais interessados na prevenção de acidentes e doenças profissionais e do trabalho, e pela própria experiência na execução dos serviços, esta comissão é capaz de relatar condições de riscos com potencial de gerar danos às e pessoas, ao meio ambiente e ao patrimônio. O Diagrama 01 ilustra a formação da CPATP, onde é formada por representantes de cada agente que faz parte do processo labora do porto.

Diagrama 01: Composição da CPATP



Fonte: Próprio autor

Objetivo da CPATP, conforme determina a NR 29, no item 29.2.2.2:

[...] observar e relatar condições de risco nos ambientes de trabalho e solicitar medidas para reduzir até eliminar ou neutralizar os riscos existentes, bem como discutir os acidentes ocorridos, encaminhando ao SESSTP, ao OGMO ou empregadores, o resultado da discussão, solicitando medidas que previnam acidentes semelhantes e ainda, orientar os demais trabalhadores quanto à prevenção de acidentes. (BRASIL, 1997).

A CPATP é formada de forma paritária por trabalhadores avulsos representante do OGMO, por trabalhadores das operadoras portuárias e empregadores. A formação da comissão é através de eleição com constituição de membros titulares e suplentes, onde serão designados presidente, vice-presidente e secretário. São realizadas reuniões ordinárias com fundamental importância no processo de mapeamento dos fatores que geram acidentes na zona primária.

Quadro 03: Dimensionamento da CPATP

Nº médio de trabalhadores	20 a 50	51 a 100	101 a 500	501 a 1000	1001 a 2000	2001 a 5000	5001 a 10000	Acima de 10000 a cada grupo de 2500 acrescentar.
Nº de representantes titulares do empregador	01	01	04	06	09	12	15	02
Nº de representantes titulares dos trabalhadores	01	02	04	06	09	12	15	02

Fonte: BRASIL, NR 29, 1997

O dimensionamento de membros titulares e suplentes que compõem a comissão, conforme Quadro 03, é dado de forma paritária, ou seja, a norma pretende com esse mecanismo garantir igualdade para todos os envolvidos.

A CPATP possui atribuições muito bem definidas e organizadas, conforme determina a NR 29, no intuito de dar suporte gerencial na condução dos trabalhos e rigor legal em seu cumprimento.

Assim, o planejamento das ações geradas pelas reuniões poderá ter maior foco na resolução de problemas de saúde e segurança, além de estar em conformidade legal, pois os entes competentes de fiscalização poderão requerer a qualquer tempo os documentos como atas e relatórios de reuniões.

São atribuições da CPATP, conforme determina a NR 29, item 29.2.2.18:

- a) discutir os acidentes ocorridos na área portuária, inclusive a bordo;
- b) sugerir medidas de prevenção de acidentes julgadas necessárias, por iniciativa própria ou indicadas por outros trabalhadores, encaminhando-as ao SESSTP, ao OGMO, empregadores e/ou as administrações dos terminais de uso privativo;
- c) promover a divulgação e zelar pela observância das Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho;
- d) despertar o interesse dos trabalhadores portuários pela prevenção de acidentes e de doenças ocupacionais e estimulá-los, permanentemente, a adotar comportamento preventivo durante o trabalho;
- e) promover, anualmente, em conjunto com o SESSTP, a Semana Interna de Prevenção de Acidente no Trabalho Portuário - SIPATP;
- f) encaminhar mensalmente cópias das atas das reuniões, assinadas pelos presentes, ao SESSTP, OGMO, aos empregadores e à administração dos terminais portuários de uso privativo e disponibilizá-las para a fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego; *(Alterada pela Portaria MTE n.º 1.895, de 09 de dezembro de 2013)*
- g) realizar em conjunto com o SESSTP, quando houver, a investigação de causas e consequências dos acidentes e das doenças ocupacionais, acompanhando a execução das medidas corretivas;

- h) realizar mensalmente e sempre que houver denúncia de risco, mediante prévio aviso ao OGMO, empregadores, administrações de instalações portuárias de uso privativo e ao SESSTP, inspeção nas dependências do porto ou instalação portuária de uso privativo, dando-lhes conhecimento dos riscos encontrados, bem como ao responsável pelo setor;
- i) sugerir a realização de cursos, treinamentos e campanhas que julgar necessárias para melhorar o desempenho dos trabalhadores portuários quanto à segurança e saúde no trabalho;
- j) preencher o Anexo II desta NR, mantendo-o arquivado, de maneira a permitir acesso a qualquer momento, aos interessados, sendo de livre escolha o método de arquivamento;
- k) elaborar o Mapa de Risco;
- l) convocar pessoas, quando necessário, para tomada de informações, depoimentos e dados ilustrativos e/ou esclarecedores, por ocasião de investigação dos acidentes do trabalho. (BRASIL, 1997).

As atividades da CPATP devem estar bem entrosadas com o SESSTP, como por exemplo, a Semana Interna de Prevenção de Acidente do Trabalho Portuário – SIPATP, que deve ser realizada anualmente de forma conjunta, pois possuem o mesmo público alvo dentro das instalações do porto organizado, e assim promoverem ações coordenadas e sistemáticas em benefício aos trabalhadores portuários em geral.

2.3 Mapa de Risco

O Mapa de riscos é uma exigência da Portaria Nº 3.214/78, através da NR 05 (CIPA) e também está determinada na NR 29, sob a competência da CPATP.

O referido mapa é a descrição dos riscos que envolvem os processos de trabalho, é também a representação gráfica dos riscos sob forma de layout da empresa, ou qualquer tipo de organização, de modo geral, é representado na planta baixa de engenharia, apontando em cada área os riscos, através de círculos e cores. Os círculos em três tamanhos (pequeno, médio e grande) representam o grau de risco, e as cores, representam os principais riscos e sua natureza.

Conforme estabelece o Anexo IV, da Portaria Nº 25, de 29 de dezembro de 1994, do Ministério do Trabalho e Emprego, são objetivos do Mapa de Riscos:

- a) reunir as informações necessárias para estabelecer o diagnóstico da situação de segurança e saúde no trabalho na empresa;
- b) possibilitar, durante a sua elaboração, a troca e divulgação de informações entre os trabalhadores, bem como estimular sua participação nas atividades de prevenção. (BRASIL, 1994).

A elaboração do Mapa de Riscos requer o cumprimento de etapas para melhor diagnóstico. São etapas do Mapa de Riscos conforme estabelece Anexo IV, da portaria supracitada:

- a) conhecer o processo de trabalho no local analisado:
- os trabalhadores: número, sexo, idade, treinamento profissionais e de segurança e saúde;
 - os instrumentos e materiais de trabalho;
 - as atividades exercidas;
 - o ambiente.
- b) identificar os riscos existentes no local analisado, conforme a classificação da tabela.
- c) identificar as medidas preventivas existentes e sua eficácia:
- medidas de proteção coletiva;
 - medidas de organização do trabalho;
 - medidas de proteção individual;
 - medidas de higiene e conforto: banheiro, lavatórios, vestiários, armários, bebedouro, refeitório.
- d) Identificar os Indicadores de saúde:
- queixas mais frequentes e comuns entre os trabalhadores expostos aos mesmos riscos;
 - acidentes de trabalho ocorridos;
 - doenças profissionais diagnosticadas;
 - causam mais frequentes de ausência ao trabalho;
- e) conhecer os levantamentos ambientais já realizados no local;
- f) elaborar o Mapa de Riscos, sobre o layout da empresa, indicando através de círculo:
- o grupo a que pertence o risco, de acordo com a cor padronizada na Tabela I;
 - o número de trabalhadores expostos ao risco, o qual deve ser anotado dentro do círculo;
 - a especialização do agente (por exemplo: químico - sílica, ácido clorídrico, ou ergonômico - repetitividade, ritmo excessivo) que deve ser anotada também dentro do círculo;
 - a Intensidade do risco, de acordo com a percepção dos trabalhadores, que deve ser representada por tamanhos diferentes de círculos.
 - causas mais frequentes de ausência ao trabalho. (BRASIL, 1994).

Quadro 04: Classificação dos principais riscos ocupacionais

GRUPO 1 Verde	GRUPO 2 Vermelho	GRUPO 3 Marrom	GRUPO 4 Amarelo	GRUPO 5 Azul
Riscos Físicos	Riscos Químicos	Riscos Biológicos	Riscos Ergonômicos	Riscos de Acidentes
Ruídos	Poeiras	Vírus	Esforço físico intenso	Arranjo físico inadequado
Vibrações	Fumos	Bactérias	Levantamento e transporte manual de peso	Máquinas e equipamentos sem proteção
Radiações ionizantes	Névoas	Protozoários	Exigência de postura inadequada	Ferramentas inadequadas ou defeituosas

Radiações não ionizantes	Neblinas	Fungos	Controle rígido de produtividade	Iluminação inadequada
Frio	Gases	Parasitas	Imposição de ritmos excessivos	Eletricidade
Calor	Vapores	Bacilos	Trabalho em turno e noturno	Probabilidade de incêndio ou explosão
Pressões anormais	Substâncias, compostas ou produtos químicos em geral		Jornadas de trabalho prolongadas	Armazenamento inadequado
Umidade			Monotonia e repetitividade	Animais peçonhentos
			Outras situações causadoras de stress físico e/ou psíquico	Outras situações de risco que poderão contribuir para a ocorrência de acidentes

Fonte: BRASIL, Portaria Nº 25/1994

As cores, Quadro 04, são elementos que auxiliam na identificação dos riscos e servem como padronização e agrega informação que atinge todas as classes de trabalhadores. Um trabalhador analfabeto ou com dificuldade de leitura, uma vez treinado, pode identificar um determinado risco somente observando a cor.

2.4 Programas de saúde e segurança: gestão de riscos

Atualmente na legislação brasileira existem alguns programas, de aplicação e execução obrigatória, que auxiliam o gerenciamento dos riscos ocupacionais e que, quando bem elaborado por profissional habilitado, podem ser bem eficientes, atendendo a legislação e protegendo o trabalhador.

Dentre esses programas destacam-se: o PPRA (Programa de Prevenção de Riscos Ambientais), normatizado pela NR 09; PCMSO (Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional), normatizado pela NR 07; PCMAT (Programa de Condições e Meio Ambiente

de Trabalho na Indústria da Construção), normatizado pela NR 18; PGR (Programa de Gerenciamento de Risco), específico para o setor da indústria da mineração; PPR (Programa de Prevenção Respiratória), para os locais identificados com riscos de poeira, gases e outros locais similares; PCA (Programa de Conservação Auditiva) para locais com risco de alto grau do nível de pressão sonora. Para este trabalho será mencionado somente o PPRA e PCMSO, pois são os que possuem relação com a análise proposta.

Para auxiliar as empresas na gestão e gerenciamento de riscos das atividades laborais, a Portaria 3.214/78 do Ministério do Trabalho e Emprego, que aprova as normas regulamentadoras, exige a elaboração por parte dos empregadores programas de mapeamentos de riscos, avaliação destes e, conseqüentemente, adoção de medidas de controle dos fatores que possam gerar qualquer tipo de danos ao empregado, seja na prevenção de acidentes típicos, de trajeto do empregado até ao seu local de trabalho, seja na prevenção de doenças do trabalho ou profissional. (SALIBA, 2008).

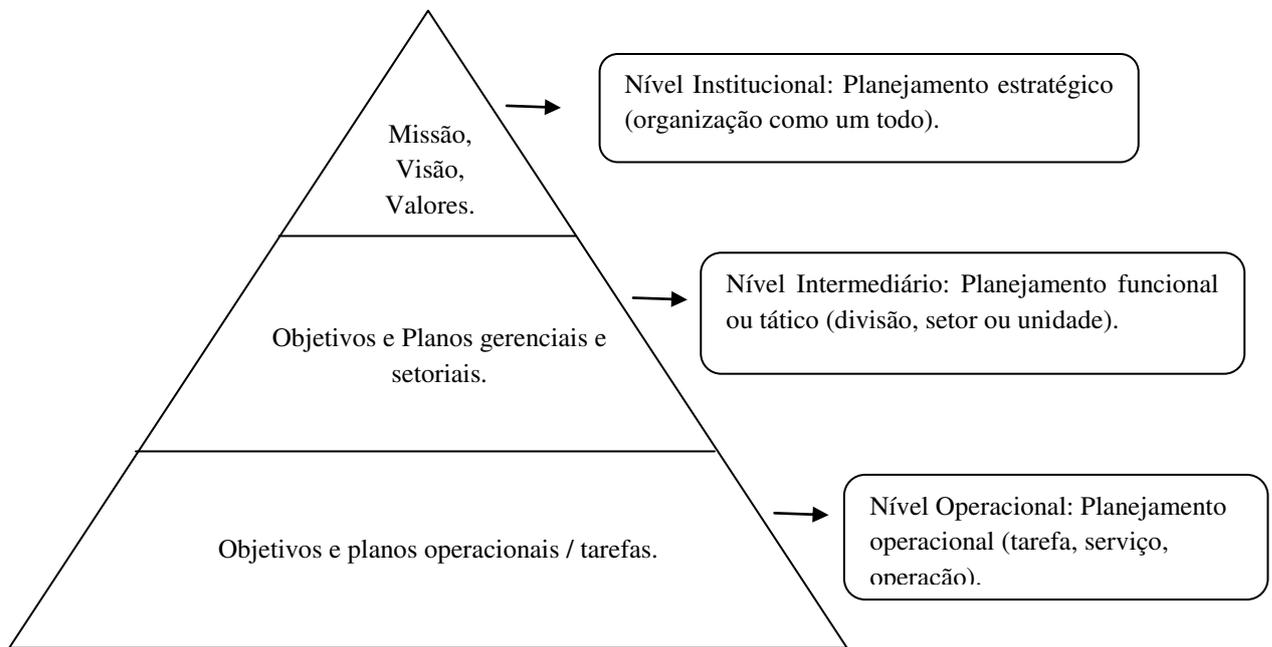
Um dos principais programas é o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA. Este programa é basicamente um documento onde estão identificados e descritos todos os riscos intrínsecos que envolvem as atividades da empresa ou qualquer outro tipo de organização que admitam trabalhadores (SALIBA, 2005).

A elaboração deve atender o que prevê a NR 09, no item 9.1.1:

9.1.1 Esta Norma Regulamentadora - NR estabelece a obrigatoriedade da elaboração e implementação, por parte de todos os empregadores e instituições que admitam trabalhadores como empregados, do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA, visando à preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e conseqüente controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, tendo em consideração a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais. (BRASIL, 1978).

Para o sucesso da elaboração e execução deste programa, as organizações precisam estar empenhadas seriamente em todos os seus níveis de planejamento; seja no estratégico, com a perspectiva da criação de cultura prevencionista organizacional de acidente zero, mesmo que para este objetivo seja alcançado em longo prazo. É importante inferir que a segurança ocupacional precisa ser foco em todos os níveis de planejamento, estratégico, funcional ou tático e operacional, das empresas e organizações em geral.

A Figura 01 ilustra os três níveis de planejamento onde as ações do PPRA podem nascer e se desenvolver.

Figura 01: Níveis de planejamento

Fonte: Próprio autor

Em nível de planejamento estratégico, tomar decisões também para disposição e alocação de recursos necessários para possíveis mudanças e adaptações na estrutura arquitetônica da empresa, aquisição de máquinas e equipamentos de proteção individual e coletiva moderna e de qualidade, treinamentos, aperfeiçoamento e capacitação de todos os colaboradores nos novos requisitos de segurança necessários.

Sobre este nível de planejamento, Maximiano (2010, p. 96) afirma:

Planejamento Estratégico é o processo de estruturar e esclarecer os caminhos da organização e os objetivos que ela deve alcançar. O processo de planejamento estratégico aplica-se à organização em sua totalidade (ou estratégia corporativa) e também a cada de suas partes: estratégias de produção, de marketing, recursos humanos e assim por diante.

Para o alcance dos objetivos, ou a exemplo da organização que pretende diminuir substancialmente, ou até eliminar todos os fatores de riscos de acidente, deve ser tomadas decisões de cúpula da organização. Sobre a definição dos objetivos estratégicos, Maximiano (2010, p. 105) afirma:

Os objetivos estratégicos definem resultados desejados para a empresa toda no longo prazo. Os objetivos estratégicos abrangem áreas do desempenho como: posição no mercado, volume de negócios, inovação, responsabilidade social e imagem na comunidade, competências dos recursos humanos, valor e eficiência dos recursos

físicos, investimentos e resultados financeiros globais, entre outros. As estratégias sempre estão associadas a objetivos estratégicos, os resultados que a empresa pretende realizar.

É importante ressaltar, que para as empresas e organizações em geral, a obtenção de certificados internacionais como as classes da ISO (International Organization for Standarte), e OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Series), as questões relacionadas à cultura prevencionista, gerenciamento riscos são fundamentais que estas ações estejam como foco em seu planejamento estratégico.

As organizações estão cada vez mais preocupadas em alcançar e evidenciar um sólido e constante desempenho em matéria de Segurança e Saúde no Trabalho (SST), através do controle dos respectivos riscos de natureza ocupacional, consistente com a sua política e objetivos da SST. As organizações fazem-no num contexto de exigências legais cada vez mais restritivas, de desenvolvimento de políticas econômicas e de outras medidas indutoras de boas práticas de SST e da crescente preocupação pelas partes interessadas nas questões da SST. (NBR 18801, 2011)

A segurança ocupacional hoje é fator indispensável a formação de valor da empresa, consolidação no mercado, fator fundamental de concorrência para a concretização de negócio e aquisição de contratos de prestação de serviços. Muitas empresas não concluem fechamento de negócios, devido sua imagem arranhada com acidentes ocorridos em suas atividades.

Na elaboração do PPRA e até mesmo execução do programa, é necessária grande desenvoltura por parte do nível de planejamento funcional, tático, intermediário, ou gerencial, pois, é neste nível de plano que a estratégia é desdobrada às partes menores da organização através dos gerentes e coordenadores aos setores, filiais, projetos, processos, equipes e áreas.

Os planos do nível tático são determinados em médio prazo, com respeito ao PPRA, planejamento tático é focado pela gerencia de saúde e segurança das empresas, ou qualquer outra organização, para traça o alcance dos objetivos ao longo do período anual e ao cronograma de ações proposto no próprio programa como: treinamento e reciclagens a funcionários, eventos e campanhas diversas com conteúdos educativos e preventivos, elaboração de novos procedimentos e outros.

Assim afirma Maximiano (2010, p. 90) sobre este tipo de planejamento e sua importância para o alcance dos objetivos traçados no planejamento estratégico:

Os planos funcionais (também chamadas estratégias ou planos administrativos, departamentais ou táticos) são elaborados para possibilitar a realização dos planos

estratégicos. Os planos funcionais abrangem áreas de atividades especializadas da empresa (marketing, operações, recursos humanos, finanças, novos produtos). São de responsabilidade dos gerentes dessas áreas, que também podem ser auxiliados por unidades especializadas.

A nível de planejamento operacional, ou seja, aqueles diretamente à ponta do processo, chão de fábrica ou executantes, propriamente dito, estão aqueles responsáveis por tornar real o que foi planejado pelos outros níveis acima, estratégicos e táticos. Nada do que foi planejado estrategicamente nestes outros níveis será alcançado se o operacional não entrar em ação.

Além destes programas, vale destacar a importância do que consta na Norma Regulamentadora Nº 23 (Proteção de combate a incêndio), medidas para todos os tipos de instalações. Medidas preventivas e de combate a incêndio também estão estabelecidas na NR 29, específicas para instalações portuárias, que na maioria dos casos, são projetadas para o escoamento de produção de grandes quantidades de líquidos combustíveis e inflamáveis utilizados no dia-a-dia da sociedade em geral. A respeito dessa classe de risco, SALIBA (2008, p.59) esclarece:

A proteção contra incêndio envolve a sua prevenção e as técnicas de combate ao fogo. A prevenção é a parte mais importante para a segurança e a saúde ocupacional, pois a ocorrência de incêndio pode provocar acidentes de grandes proporções e de natureza grave. Assim, o armazenamento adequado dos materiais, especialmente os inflamáveis, a existência de paredes corta-fogo e instalações elétricas adequadas são medidas necessárias à não ocorrência de incêndios. O combate a incêndio, por sua vez, estuda o material usado na sua extinção, bem como seu emprego e função; o treinamento de equipe de combate, entre outros.

As normas citadas anteriormente sobre prevenção e combate a incêndio estabelecem requisitos mínimos a serem adotadas pelas empresas, sendo permitidas ações complementares e conjuntas, além do estabelecido pela legislação, de maneira que proporcione e que visem uma atuação mais eficiente de todo o sistema de proteção contra o fogo.

Além de todo o escopo legal sobre saúde e segurança ocupacional apresentado neste trabalho, onde o planejamento, a verificação e a aplicação são de caráter obrigatório, existem inúmeras normas brasileiras não obrigatórias, mas de importantíssimo valor técnico, que podem ser adotadas como base e auxiliar a gestão da segurança das organizações. Estas normas são as elaboradas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Esta norma é o foro nacional responsável pelo estudo e construção de normas técnicas, conforme esclarece em seu prefácio:

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é o Foro Nacional de Normalização. As Normas Brasileiras, cujo conteúdo é de responsabilidade dos Comitês Brasileiros (ABNT/CB), dos Organismos de Normalização Setorial (ABNT/ONS) e das Comissões de Estudo Especiais (ABNT/CEE), são elaboradas por Comissões de Estudo (CE), formadas por representantes dos setores envolvidos, delas fazendo parte: produtores, consumidores e neutros (universidades, laboratórios e outros). (ABNT, NBR 18801, 2010).

A ABNT, segundo ARAÚJO (2013, p. 23), “[...] é reconhecida pelo governo brasileiro como Fórum de Normalização, além de ser um dos fundadores e único representante no Brasil da ISO. Também, é credenciada pelo INMETRO [...]”, e dentre os mais diversos canais de estudos, recentemente concluiu a edição e publicou a NBR 18801:2010 – Sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho – Requisitos. Válida a partir de 01 de dezembro de 2011. A NBR 18801 é uma norma técnica que trata da homogeneização das demais orientações, no intuito de aumentar a eficiência e eficácia da gestão dos respectivos utilizadores.

Este sistema permite que uma organização desenvolva sua política de SST, estabeleça objetivos e processos para atingir os compromissos da política, desenvolva as ações necessárias para melhorar de forma contínua o respectivo desempenho e demonstre a conformidade do sistema com os requisitos desta Norma. (ABNT NBR 18801, 2010).

A própria norma recomenda, para sua implantação, a utilização, por exemplo, da ferramenta de qualidade tipo PDCA, sigla referente às iniciais das palavras em inglês para: Plan, Do, Check e Act. A criação e manutenção gerencial do sistema requer o controle com base nesta ferramenta. Assim, a finalidade da norma 18801:2010 é fornecer suporte e proporcionar o estímulo às boas práticas dentro das organizações que pretendem atingir excelência nos resultados de gerenciamentos da segurança e saúde ocupacional.

O ciclo PDCA foi idealizado na década de 20 por Walter A. Shewarth, e em 1950, passou a ser conhecido como o ciclo de Deming, em tributo ao “guru” da qualidade, William E. Deming, que publicou e aplicou o método. O PDCA é mais uma definição para os estudiosos do difícil processo de planejar (PALADINI, 2008 apud SOUZA E DEMETRIO).

Sobre as fases do PDCA, segundo MARSHALL *et al* (apud SOUZA E DEMETRIO, 2007):

1ª Fase – Plan (Planejamento). Nesta fase é fundamental definir os objetivos e as metas que pretende alcançar. Para isso, as metas do planejamento estratégico precisam ser delineadas em outros planos que simulam as condições do cliente e padrão de produtos, serviços ou processos. Dessa forma, as metas serão só alcançadas por meio das metodologias que contemplam as práticas e os processos.

2ª Fase – Do (Execução). Esta tem por objetivo a prática, por esta razão, é imprescindível oferecer treinamentos na perspectiva de viabilizar o cumprimento dos procedimentos aplicados na fase anterior. No decorrer desta fase precisam-se colher informações que serão aproveitadas na seguinte fase, exceto para aqueles colaboradores que já vêm acompanhando o planejamento e o treinamento na organização.

3ª Fase – Check (Verificação). Fase, no qual é feita a averiguação do que foi planejado mediante as metas estabelecidas e dos resultados alcançados. Sendo assim, o parecer deve ser fundamentado em acontecimentos e informações e não em sugestões ou percepções.

4ª Fase – Act (Ação). A última etapa proporciona duas opções a ser seguida, a primeira baseia-se em diagnosticar qual é a causa raiz do problema bem como a finalidade de prevenir à reprodução dos resultados não esperados, caso, as metas planejadas anteriormente não forem atingidas. Já a segunda opção segue como modelo o esboço da primeira, mas com um diferencial se as metas estabelecidas foram alcançadas.

Por esta razão a aplicação do método PDCA tem o propósito de resolver problemas e alcançar metas. Composta por etapas, tais como: definição do problema, análise do fenômeno e do processo, estabelecimento do plano de ação, ação, verificação, padronização e conclusão. Portanto, o uso desta ferramenta é essencial para implantação de gerenciamentos mais complexos. (CAMPOS, 2004 apud SOUZA E DEMETRIO, 2007).

3 ADMINISTRAÇÃO: DEFINIÇÃO E APLICAÇÃO

Administrar ou gerenciar está em todas as fases e níveis da sociedade, esse processo é acontece com todos, mesmo que não percebamos. Esse processo é realizado pelas pessoas, nas suas mais simples atividades cotidianas, seja na organização e manutenção de suas casas, na gestão das contas a pagar, criação dos filhos, enfim, a todo o momento. Há também administração simples nos micros negócios, onde não é utilizada nenhuma sofisticação burocrática, mas que ainda sim, podemos considerar uma gestão, por mais simples que seja.

Há, pois, um processo de administração ou gestão mais estruturado e complexo, que segue à risca teorias já fundamentadas como padrão de seu funcionamento. É o acontece nas grandes empresas e organizações.

Segundo CERTO (1993), a administração estratégica é o conjunto de medidas ou processos contínuos e interativos com propósito do mantimento da organização de maneira circular. Refere-se à característica continuidade, em função do retorno aos conceitos e reflexões da administração estratégica, e interativo, devido as etapas do processo realizarem um circuito do início ao fim, e retroalimentação para o começo do ciclo.

A definição para administração, apresentada pelos principais dicionários, abrange outros significados como gestão, manutenção, direção, setor de empresa, enfim, não havendo um foco de conceituação.

No entanto, em se tratando de conceitos relacionados a negócios, KWASNICKA (2006, p. 20) esclarece que: “O mais importante e consistente uso do termo administração é aquele em que ele é visto como um processo interativo fundamental, buscando a obtenção dos resultados específicos. Administrar é, portanto, um processo pelo qual o administrador cria, dirige, mantém, opera e controla uma organização.”

Administrar, também entendido como gerenciar, é um processo coordenado de atividades com foco no alcance de determinado objetivo. De acordo com o tipo de negócio da empresa ou atividade da organização, o gerenciamento ou administração pode apresentar um maior ou menor grau de complexidade.

Segundo afirma KWASNICKA (2006, p. 19), “Administrar é um processo interativo da atividade organizacional que permeia nossa vida diária. A necessidade de administrar surge do confronto entre as variáveis que compõem uma atividade formalmente estruturada, como recursos materiais e humanos, tecnologia, restrições ambientais, entre outras.”

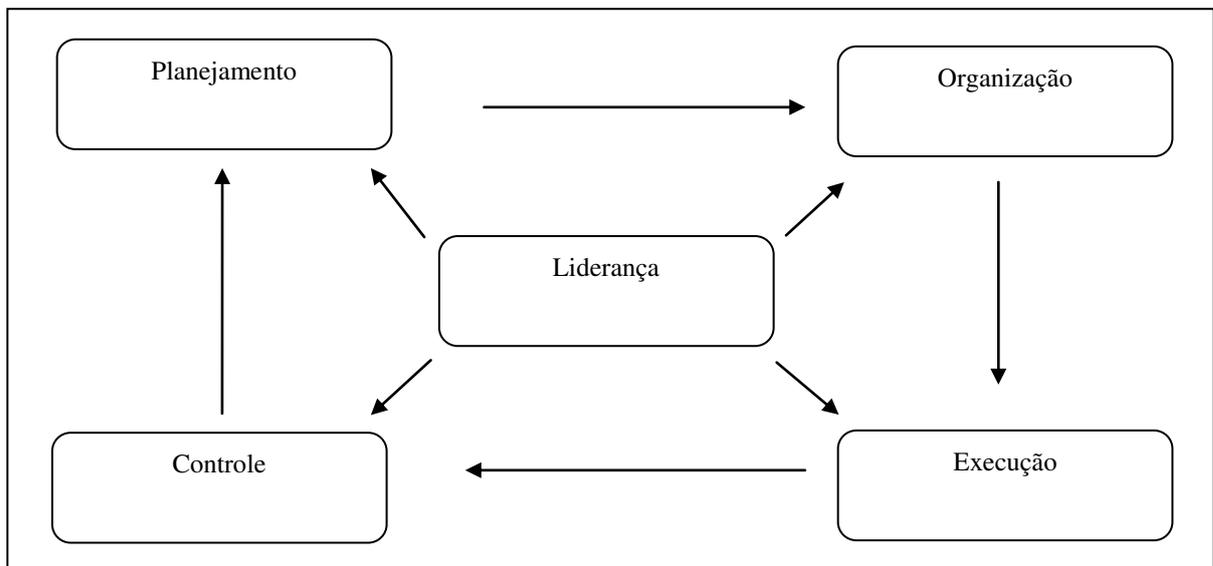
De modo geral, em se tratando do mundo dos negócios, administrar é um processo estruturado basicamente em funções que auxiliam no alcance dos objetivos e resultados, assegurando assim, a eficiência e eficácia fundamentais para a sobrevivência da empresa.

A respeito da definição e funções do processo de administração, MAXIMIANO (2010, p. 8) esclarece:

Administração é a palavra que exprime uma ideia antiga: tomar decisões que comprovam o uso adequado de recursos, para realizar objetivos. A administração é um processo de tomar decisões e realizar ações que compreende cinco processos principais interligados: planejamento, organização, liderança (e outros processos de gestão de pessoas), execução e controle.

Para MAXIMIANO (2010, p. 08), conforme ilustrado na Figura 02, a administração constitui um conjunto de tomadas de decisões que garantam o destino correto dos recursos disponíveis, para isto, existem funções principais (planejamento, organização, liderança, execução e controle) que dão diretrizes básicas e interligadas, que interagem e norteia o caminho, o fluxo a ser seguido e a coordenação das lideranças em todo o processo.

Figura 02: Principais funções do processo de gestão



Fonte: Maximiano (2010, p. 08)

As funções do processo de gestão, proposto por Maximiano (2010, p. 08), são coordenadas por uma liderança responsável pela tomada de decisão ao longo do ciclo, assim,

a cadeia de comando em cada parte do processo garante o passo seguinte a ser dado, cumprindo os requisitos necessários e proporcionando informações para a retroalimentação.

3.1 Planejamento estratégico: foco na integridade dos colaboradores

Tornar o ambiente de trabalho seguro, salubre, de maneira que atenda toda legislação vigente, não é uma tarefa fácil. Em se tratando da atividade portuária, esse esforço é indispensável, pois o este ramo de atividade apresenta um processo laboral intenso, e quando não controlado os riscos, bastante perigoso.

A decisão de investimento contínuo em saúde e segurança ocupacional deve surgir no planejamento estratégico, com objetivos traçados em geral a longo prazo, pois a adequação à legislação vigente, criar toda política, diretrizes, procedimentos, ferramentas, estudos e aferições ambientais, aquisição de máquinas e equipamentos de segurança, equipamentos de proteção individual e coletivo, mudanças de engenharia para proteção e combate a incêndios requer bastante tempo e esforço.

Segundo OISHI (1995, p. 49), de modo geral, não só a cúpula das organizações deve destinar recursos para manutenção de toda estrutura e ferramentas necessárias ao funcionamento de qualquer sistema de prevenção contra acidente, como todos os colaboradores deverão estar empenhados e preparados para desempenhar suas funções de maneira eficiente.

Sobre planejamento estratégico, FISCHMANN E ALMEIDA (2013, p. 25), afirma:

[...] é uma função administrativa que, através da análise do ambiente de uma organização, cria a consciência das suas oportunidades e ameaças dos seus pontos fortes e fracos para o cumprimento da sua missão e através desta consciência, estabelece o propósito de direção que a organização deverá seguir para aproveitar as oportunidades e evitar riscos.

Nesse sentido, o planejamento estratégico é tarefa da cúpula da organização, onde é responsável por criar diretrizes e alvos que devem ser alcançados, responsável por determinar os recursos necessários para a obtenção dos resultados. O planejamento estratégico é apresentado a organização como plano inicial que possui características de pouca rigidez e cumprimento a longo prazo.

O caminho de sucesso das organizações bem sucedidas passa, inicialmente, pelo planejamento estratégico bem norteado por profissionais, em geral cargos de diretores,

executivos, ou seja, funcionários da alta cúpula da organização, que são capazes de avaliar os diversos cenários externos, avaliar a condição interna da empresa, suas forças e fraquezas, as oportunidades e ameaças.

As organizações estão cada vez mais preocupadas e empenhadas em tornarem seus processos produtivos controlados, seguro e livres de acidentes de trabalho, de modo a possuírem dados suficientes e confiáveis para que a tomada de decisão seja a mais acertada possível. É papel do gestor é criar padrões e ferramentas de gestão e garantir que estas funcionem como suporte e base de informações, que o auxiliarão a entender qual a melhor saída diante aos problemas, que naturalmente surgem em qualquer empresa.

A respeito desse assunto, DRUCKER (1990, pág. 1) afirma:

Ser eficaz é a função do gerente. Quer trabalhe em empresas ou em um hospital, numa repartição do Governo ou em um sindicato, numa universidade ou nas forças armadas, espera-se que o gerente (ou diretor executivo ou outro nome qualquer que lhe seja dado na organização) faça que as coisas sejam feitas. Em outras palavras espera-se que ele seja eficaz.

No entanto, não é incomum, pessoas não capacitadas estarem ocupando cargos de chefia e decisão, fazendo com que as engrenagens das organizações não funcionem, quebrando assim a produção de resultados positivos.

Nas atuais organizações, para o sucesso do gerenciamento, não basta ser eficiente, cumpridores de regras e cartilhas. Em muitos casos os planos estabelecidos e as estratégias traçadas pelos gestores são cheias de falhas, devido a incapacidade de enxergar e analisar o real cenário da organização. O plano projetado não servirá se não forem identificadas as necessidades reais a serem atendidas. Isso ocorre devido a falta de conhecimento, competências e habilidades essenciais para a produção de bons resultados.

Para DRUCKER (1990), o gerente eficaz são aqueles reconhecidos por práticas, hábitos e pensamentos comuns de bons utilizadores do pouco tempo que lhes são disponibilizados, foco nos resultados e não no trabalho que será gerado para alcançá-los, capacidade de análise e estabelecimento das prioridades, e tomadas de decisões eficazes de maneira sistemática, nos passos certos e na sequência certa.

No tocante a saúde e segurança ocupacional dentro das organizações, ser eficaz é aliar toda atividade produtiva em um ambiente laboral saudável, com qualidade de vida aos colaboradores e índice zero de acidentes ou doenças do trabalho.

4 SISTEMAS DE GESTÃO DA SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO – SGSST

Nos dias atuais, o avanço tecnológico gera intensas transformações nos processos de trabalho, acirra a competitividade entre os concorrentes e os conduzem a condições de pressões para o alcance das metas propostas, que em muitas ocasiões, são absurdas. Gerenciar um trabalho dinâmico de forma segura, aliada à produtividade, não é tarefa simples. É preciso garantir o atendimento das normas e leis, mas não se transforma em papel de gaveta é preciso ser uma realidade na prática. Os desafios da segurança do trabalho é tornar o ambiente labora saudável para os trabalhadores.

Para auxiliar as organizações com esse trabalho, existem hoje diretrizes de gestão como ferramenta essencial no controle das ações necessárias ao sucesso do ambiente seguro. O governo federal tem apoio de instituições técnicas que trabalham em função de elaboração de diretrizes sobre a matéria de segurança ocupacional.

A Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do trabalho – FUNDACENTRO é uma instituição sem fins lucrativos e trabalho como centro de pesquisas relacionadas a saúde e segurança do trabalho, ligada ao governo federal.

A Fundacentro é o braço técnico do Ministério do trabalho e Emprego (MTE) com atribuições no campo da pesquisa e assessoramento técnico. Tem por finalidade principal a realização de estudos e pesquisas pertinentes aos problemas de segurança, higiene e saúde do trabalho [...]. (ARAÚJO, 2013, p. 20)

A Fundacentro, no ano de 2005, traduziu e publicou uma obra da intitulada: Diretrizes sobre sistemas de gestão da segurança e saúde no trabalho, originalmente produzida pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), denominada: “Guidelines on Occupational Safety and Health Management Systems – ILO-OSH 2001”.

O sistema proposto tem como objetivo [...] contribuir para proteger trabalhadores contra fatores de risco (perigos) e eliminar lesões, doenças, incidentes, degradações da saúde e mortes relacionadas ao trabalho. (OIT, 2001), ou seja, proporcionar um conjunto de princípios de segurança e saúde do trabalho, que servirá como instrumento de base para formação de uma cultura sustentável que beneficiará empresários, trabalhadores e sociedade em geral.

Segundo OIT a criação de sistema de gestão de SST deve compor os principais elementos:

- Política de SST no âmbito da empresa;
- A organização do sistema: estabelecimentos de responsabilidades e deveres;
- Planejamento e implementação do sistema de SST;
- Avaliação: monitoramento e medição do desempenho;
- Ação para melhorias: ação preventiva e corretiva.

Segundo a Fundacentro a implementação do sistema de SST, possibilita uma gestão eficaz dos requisitos necessários ao ambiente livre de doenças e acidentes do trabalho. Com base nestes princípios as organizações poderão combater os fatores de riscos através ações concretas e sistematizadas.

Outra ferramenta de gestão de SST é a proposta da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, através da NBR 18801 – Sistema de Gestão de Segurança e Saúde do Trabalho – Requisitos, baseada na norma internacional OHSAS 18001/2007.

A ABNT NBR 18801 foi elaborada pela Comissão de Estudo Especial de Segurança e Saúde Ocupacional (ABNT/CEE-109). O seu 1º Projeto circulou em Consulta Nacional conforme Edital nº 01, de 04.01.2010 a 04.03.2010, com o número de Projeto 109:000.01-001. O seu 2º Projeto circulou em Consulta Nacional conforme Edital nº 07, de 15.07.2010 a 13.08.2010, com o número de 2º Projeto 109:000.01-001. (ABNT, 2010, p. 04)

As normas supracitadas são de adoção voluntária e se assemelham em suas abordagem, objetivos, implementação e controle das informações. A NBR 18801 possui estrutura baseada em requisitos normativos que fazem reconhecimento, avaliação e controle dos fatores de riscos do ambiente de trabalho.

Esta Norma especifica requisitos para um SISTEMA DE GESTÃO DE SST, a fim de permitir a uma organização desenvolver e executar uma política e os objetivos que levam em conta os requisitos legais e informação sobre os riscos de SST. Pretende-se que esta Norma seja aplicável a todos os tipos e dimensões de organizações e que considere as diversas circunstâncias geográficas, culturais e sociais. (ABNT 2010, p. 06)

As diretrizes dos sistemas de SST garantem a adequação da legislação brasileira aplicável, possibilitando a sincronia e o planejamento das ações estabelecidas pelas normas regulamentadoras. De modo geral os sistemas de SST são princípios que atingem as organizações como um todo, pois sugere que a alta gestão dê o apoio necessário ao desenvolvimento e manutenção dos recursos existentes. Estes recursos são direcionados aos

departamentos especializados na temática, onde estes implementam as ações necessárias ao cumprimento das diretrizes.

4.1 Ferramentas auxiliares de gestão de riscos

Como parte integrante do conjunto de ações necessárias ao andamento seguro das atividades exercidas pelos trabalhadores, existe ferramentas que auxiliam no registro e geração de dados importantes que ajudarão a reconhecer o ambiente da empresa e na tomada de decisão. O Quadro 05, lista as principais ferramentas documentais utilizadas pelos setores responsáveis pela gestão para registro nos ambientes laborais.

Quadro 05: Ferramentas de registro de SST

TÍTULO	OBJETIVO	IMPORTÂNCIA
Relatório de inspeção de segurança: veículos, máquinas/equipamentos, ferramentas, acessórios, EPIs.	Identificar e descrever as condições reais do item analisado e propor medidas para sanar as não conformidades.	Garantir informações e que itens fora dos padrões de segurança possam ser corrigidos.
Plano de manutenção de máquinas e equipamentos.	Planejar de forma preventiva as manutenções necessárias a serem executadas.	Garantir que máquinas e equipamentos estejam sempre em condições de operação.
Termo de notificação.	Identificar condição ou situação de risco com potencial e propor medidas de controle ou eliminação.	Garantir que as atividades, máquinas e equipamentos estejam com riscos identificados e controlados.
Termo de interdição: máquinas/equipamentos e atividades.	Identificar condição ou situação de risco grave e iminente e propor medidas de controle ou eliminação.	Garantir que atividades, máquinas e equipamentos que ofereçam riscos graves e iminentes não estejam em operação.
Diálogo diário de saúde e segurança (DDS).	Reunir, orientar e planejar diariamente atividades antes de seu início.	Garantir que todos os executantes das atividades sejam informados e orientados sobre questões de segurança.
Check liste: veículos, máquinas/equipamentos, ferramentas, acessórios, EPIs.	Verificar, confirmar lista de itens necessários à liberação de utilização.	Garantir que os itens verificados estejam prontos para uso.
Procedimento de trabalho.	Orientar, informar, padronizar modo seguro de execução de atividade rotineira.	Garantir informações padronizadas para execução da atividade.
Análise preliminar de tarefa (APT).	Informar, orientar, Analisar previamente passos da tarefa e possíveis riscos de atividades eventuais ou não rotineiras.	Tornar previamente reconhecido todos os riscos da atividade a ser executada.
Reunião de segurança.	Informar, planejar, alinhar questões relacionadas a saúde e segurança do trabalho.	Tornar todos informados, fazer ajustes necessários às condições de insegurança identificadas.

Relatório de investigação de acidente.	Averiguar, registrar, identificar fatores contribuintes à ocorrência de eventos não desejados.	Reconhecer causas que geraram danos materiais e pessoais e propor medidas de resolução do problema.
Ficha de entrega e controle de EPI.	Controlar, gerir evidência de entrega/devolução de equipamentos de proteção do trabalhador.	Garantir controle de estoque e cumprimento legal.

Fonte: Próprio autor

O gerenciamento destas ferramentas permite a formação de banco de dados importante à identificação e reconhecimentos de condições com potencial de causar acidentes. Os dados podem ainda dar suporte para elaboração de indicadores necessários a tomada de decisões acertadas. Nas auditorias realizadas pelos órgãos competentes, esses documentos são constantemente solicitados e sua não apresentação poderá incorrer em multas, interdições ou embargos.

Pode-se citar como exemplo o controle de registro de EPI. SALIBA (2000, p. 341) afirma que:

O gerenciamento do uso de EPI constitui uma situação das mais tormentosas para o SESMT das empresas, pois os procedimentos, documentações e até mesmo o uso de efetivo desafia qualquer programa de segurança e saúde. O gerenciamento do EPI é imprescindível como prova em ações judiciais de indenizações, adicional de insalubridade entre outras, além do processo administrativo junto ao Ministério do Trabalho e INSS [...].

Muitas empresas pagam um preço muito alto por não observar as prescrições estabelecidas nas regulamentações. Para o efetivo controle de registro de entrega dos equipamentos individuais para os trabalhadores, as empresas necessitam atender os requisitos da NR 06 (BRASIL, 1978), que trata deste assunto. Muitos trabalhadores acionam judicialmente as empresas por onde passaram, requerendo indenizações em virtude dos males sofridos por exercício da função sem a utilização dos equipamentos de proteções individuais. Portanto, a falta de gestão dos registros relacionados a SST pode trazer grandes consequência, a até o fechamentos de muitas empresas, haja vista que os prejuízos financeiros gerados pelas condenações por estes motivos, de modo geral, são muitas altos.

5 SOBRE O PORTO DO ITAQUI

Localizado na capital maranhense, São Luís, exatamente na Baía de São Marcos, o Porto do Itaqui está situado em uma região onde sofre uma das maiores variações de maré do litoral brasileiro, podendo chegar a 8 metros. O Porto do Itaqui foi administrado inicialmente pela Companhia de Docas do Maranhão (CODOMAR), ligada ao governo federal, no período de 1973 a 2001, e, posteriormente, através de Convênio de Delegação Nº 016/00, passou a ser gerenciado, até os atuais dias, pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), ligada ao governo do estado do Maranhão.

Em 1º de fevereiro de 2001, através do Convênio de Delegação nº 016/00 assinado entre o Ministério dos Transportes e o Governo do Estado do Maranhão, o Porto do Itaqui passou a ser gerenciado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP. A empresa vem, desde então, dedicando-se à missão de adequar a gestão do porto no sentido de suportar o crescimento do estado e das regiões vizinhas que estão sob a sua influência. (Portal de internet, PORTO DO ITAQUI).

O primeiro berço de atracação a ser construído foi o 102. A Figura 03 revela o porto na década de 70, com a estrutura do berço pronta. As obras foram iniciadas em 1966 e encerraram em 1972. Os berços 101 e 103 foram concluídos em 1976.

Figura 03: Porto do Itaqui: berço 102



Fonte: Portal de internet oficial do Porto do Itaqui

Em 1999 o porto já contava com os berços 104, 105 e 106. O berço 100 foi inaugurado pela EMAP em 2012, juntamente com o início das obras de construção do píer petroleiro, berço 108. Toda área de atracação, levando-se em consideração o píer em construção, somam-se 2 mil metros de cais acostável. A Figura 04 ilustra a localização dos berços ao longo do cais do Porto do Itaqui. (Portal de internet, PORTO DO ITAQUI).

Figura 04: Porto do Itaqui: 07 berços em operação e 01 em construção



Fonte: Portal de internet oficial do Porto do Itaqui

Há três anos, o Porto do Itaqui realizou suas primeiras operações com contêineres. Esta operação tornou-se uma linha regular, após a consolidação originada pela periodicidade em que os armadores, CMA CGMe Aliança, utiliza as instalações deste porto organizado.

A EMAP recentemente reformulou sua visão estratégica, com proposta ousada, quer colocar o Porto do Itaqui entre os 10 maiores portos do mundo em competência, eficiência e competitividade até o ano de 2020. É importante ressaltar que os grandes projetos sonhados para o alcance dos macro-objetivos estão se tornando realidade. Neste ano corrente, 2104, a administradora portuária adquiriu a certificação do sistema de qualidade – ISO 9001, versão 2008.

[...] a EMAP foi a segunda Autoridade Portuária a obter esta certificação no Brasil. Esta conquista representa o comprometimento da EMAP na busca pela excelência portuária, com foco específico no fornecimento de serviços confiáveis que atendam ou superem as necessidades de seus clientes. (Portal de Internet – EMAP).

Um dos grandes avanços para o porto é o Terminal de Grãos do Maranhão – TEGRAM, consórcio formado por Nova Agri (empresa da P2), CGG Trading, Glencore e Consórcio Crescimento (joint venture da Amaggi e Louis Dreyfus).

Com a primeira fase quase concluída, construção e instalação dos quatro galpões de armazenamento de grãos – Figura 05, conjunto de moegas ferroviárias, sistema de galerias de correias transportadoras e carregador de navios - shiploader, o TEGRAM trará mudanças

significativas na logística do mercado do agronegócio nacional. Através de transporte da carga multimodal, composto pelo escoamento ferroviário, via ferrovia norte sul, e rodoviário.

Figura 05: Obras dos galpões – TEGRAM



Fonte: Próprio autor

Na primeira fase de operação do TEGRAM está previsto a movimentação de 5 milhões de toneladas. Após o carregamento de grãos dar entrada nos galpões pelo transporte rodoviário e ferroviário, o sistema de correias transportadoras abastecerão os porões do navio no berço 103.

Os galpões ficam localizados na zona primária secundária, próximo ao pátio de contenção de carretas, mais as galerias das correias transportadoras estão instaladas até a zona primária.

As Figuras 06 e 07 mostram parte da galeria da correia transportadora, que conecta à torre de transferência 505, e o shiploader já em faz e conclusão no berço 103.

Figura 06: Sistema da galeria de correia transportadora – TEGRAM



Fonte: Próprio autor

Figura 07: Sistema da galeria de correia transportadora e shiploader – TEGRAM



Fonte: Próprio autor

Encontra-se, também, já instaladas e em operação no Porto do Itaqui, o conjunto de galerias transportadora e descarregador de navio da ENEVA. O sistema trabalha na interligação da termelétrica até os navios que atracam no berço 101, nas operações de carvão, matéria-prima da geradora de energia.

Para viabilizar o armazenamento e o embarque de celulose no porto, a empresa Suzano realizou a montagem de grandes galpões de vinilona na área paralela ao berço 103, a

poucos metros da atracação do navio. Os modais de transporte da celulose até o acondicionamento nos galpões são realizados através de ferrovia e rodovia.

Portanto o Porto do Itaqui atualmente atravessa uma nova fase, grandes investimentos, grandes obras, algumas em conclusão e outras em operação. No próximo ano sua produção tende a crescer notadamente, considerando toda a infra e superestruturas projetadas. Portanto, é válido frisar a importância do crescimento do porto, muitos processos industriais sendo acrescentados aos que já existem, mas não se pode comprometer a gestão de segurança e saúde, necessários ao sucesso do trabalho como um todo. O sistema de gerenciamento de SST deve contemplar todos os colaboradores, patrimônio e meio ambiente.

6 METODOLOGIA

Segundo OLIVEIRA (2010), a metodologia é o caminho a ser seguido, através de métodos e técnicas, para o alcance dos objetivos da pesquisa. Nesse sentido afirma:

[...] a metodologia compreende um conjunto de operações que devem ser sistematizados e trabalhados com consistência a partir dos seguintes procedimentos:

- Clareza na colocação do problema;
- Atendimento aos objetivos preestabelecidos;
- Consistente revisão de literatura para construção do quadro teórico;
- Escolha adequada dos instrumentos e/ou técnicas de pesquisa;
- Definição de um cronograma das atividades;
- Coleta e análise de dados;
- Conclusão com recomendações.

Quanto a forma de classificação, enquadra-se em pesquisa aplicada, onde objetivou-se gerar dados de aplicação prática e direcionados a soluções de questões específicas, aliada á revisão bibliográfica sobre autores renomados no assunto, leis e normas aplicáveis sobre segurança e saúde ocupacional.

A forma de abordagem do problema foi executada através de pesquisa quantiqualitativa descritiva. Segundo GIL (1999) a pesquisa descritiva objetiva principalmente a observação e descrição de um determinado fenômeno ou população.

Para análise quantitativa foi observado a relação dos procedimentos e ferramentas de gerenciamento sobre saúde e segurança ocupacionais, utilizados na zona primária do porto, o efeito e a eficiência no controle dos riscos causados intrinsecamente pela natureza destas atividades, e a quantidade das eventuais ocorrências de acidentes para o ano corrente.

Realizaram-se levantamentos de dados através vistorias na zona primária do Porto do Itaquí, foram aplicados questionários (APÊNDICE A), coletados por meio de 10 visitas na área de estudo. As visitas executaram-se com acompanhamento de profissionais de segurança do trabalho da área em questão, para dar suporte e prestar informações da realidade da zona primária. Segundo CRESWELL (2010), é importante que o pesquisador esteja auxiliado por conhecedores do ambiente e acompanhar o processo de pesquisa, ajudando nas questões e entrevistas.

KAUARK; MANHÃES; MEDEIROS (2010) explicam que:

A pesquisa qualitativa considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e

a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa. Não requer o uso de métodos e técnicas estatísticas. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave.

Para o alcance dos resultados deste projeto, executou-se revisão bibliográfica, no intuito de se conhecer termos técnicos aplicados a área de segurança ocupacional, lei específica da área portuária, normas regulamentadores relacionadas a matéria de higiene e meio ambiente e outros requisitos legais pertinentes ao tema.

Segundo LAKATOS (2007), a pesquisa bibliográfica [...] é o levantamento de toda a bibliografia já publicada, em forma de livros, revistas, publicações avulsas e imprensa escrita. Sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com tudo aquilo que foi escrito sobre determinado assunto [...].

Neste trabalho, os resultados da análise de dados serão comparados às obrigatoriedades legais pertinentes a matéria de saúde e medicina do trabalho, onde há inúmeras leis e normas, e onde todas as empresas deverão cumprir.

Além da aplicação do procedimento citado anteriormente, e como a área de estudo deste trabalho é composto por diversas empresas que trabalham em conjunto, para as observações e coletas de dados, serão utilizados como também procedimentos a realização de entrevistas com responsáveis das empresas pelos setores de segurança, inspeções de verificação dos processos operacionais *in loco*, além de investigação documental que servirão de evidências das ferramentas e procedimentos aplicados a área primária do porto.

O presente estudo deparou-se com diversas limitações tais como: restrições de análises às informações de registros físicos dos documentos de SST. Portanto, os dados coletados através de entrevistas, podem não condizer com o real na área de estudo.

6.1 Universo da pesquisa

O universo da pesquisa deste estudo de caso do Porto do Itaqui é composto por diversas empresas privadas, onde desenvolvem inúmeras atividades e são caracterizadas contratualmente por sua forma de atuação: administradora do porto, responsável pela gestão geral, além da entidade sem fins lucrativos, denominada Órgão gestor de Mão-de-obra - OGMO. Para esta pesquisa será analisado todo o universo.

Dentro da zona primária portuária há empresas atuantes denominadas operadoras portuárias, que realizam os principais serviços produtivos de embarque e desembarque dos

mais variados materiais do navio para o cais e vice-versa. Há, também, empresas arrendatárias, que possuem suas instalações próprias de funcionamento e utilização na área primária, empresas de prestação de serviços gerais de limpeza, manutenção predial, manutenção de instalações e, atualmente, empresas da construção civil, para realização de obras e serviços de melhorias. Estas não fazem parte do universo da pesquisa.

O OGMO é responsável por ceder a mão de obra para as empresas operadoras e a autoridade portuária, que faz a gestão do Porto do Itaquí com atribuições estabelecidas pelo regimento interno.

As atividades, obras e serviços na zona primária do Porto do Itaquí são desenvolvidos, basicamente, por empresas pré-qualificadas pela autoridade portuária (administradora do Porto do Itaquí), onde estas empresas deverão cumprir uma série de requisitos legais, inclusive com respeito às condições de saúde e segurança do trabalho para seu efetivo funcional e prevenção do meio ambiente do porto, além da comprovação da capacidade jurídica, da regularidade fiscal, da idoneidade financeira e da capacidade técnica para as operações nas quais pretende atuar, possibilitando assim analisar se estas possuem condições de capacidade técnica, dentre outros fatores, para tornarem-se aptas a atuarem com seu processo na área do Itaquí.

Para a pré-qualificação técnica das operadoras portuárias, aplicam-se o que diz a Portaria SEP, Nº 111 DE 07/08/2013, onde: “Estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o inciso IV, do art. 16, da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.”

Portanto, para o estudo será utilizado todo o universo da pesquisa e serão analisadas as empresas operadoras portuárias com atividades habituais na linha de cais, os trabalhadores avulsos que compõem o OGMO e a administradora portuária.

7 ANÁLISES E RESULTADOS

Para se conhecer o cenário atual sobre o gerenciamento de riscos do porto do Itaqui, foi de fundamental importância conhecer os processos de trabalho e atividades relacionadas às operações portuárias. Para tanto, realizou-se visitas na zona primária, observando as características de todos os berços, onde são desenvolvidos os serviços que envolvem as operadoras portuárias, utilizando mão-de-obra dos TPAs – trabalhador portuário avulso – geridos pelo OGMO e verificado a atuação da administradora do porto como autoridade portuária.

Realizou-se entrevista utilizando questionário semiestruturado, com trabalhadores que estão envolvidos diretamente com atividades relacionadas à segurança do trabalho. O objetivo do questionário é obter informações das empresas sobre os seguintes pontos:

- Em que tipo de operação as empresas estão pré-qualificadas a trabalhar;
- O grau de risco que correspondem o CNAE – Classificação Nacional de Atividades Econômicas - da empresa;
- O quantitativo de funcionários;
- O tempo em que estão desenvolvendo atividades no porto;
- Se há programas relacionados a saúde e segurança do trabalho;
- Se há ferramentas de identificação e controle de riscos;
- Se há evidências e registros das ocorrências de acidente;
- Sobre o fornecimento de EPI das empresas;
- O quantitativo de profissionais de saúde e segurança do trabalho compõe o quadro das empresas.
- A satisfação dos entrevistados sobre a condição de segurança em que a empresa;

Além do questionário (APÊNDICE A), realizou-se observações quanto aos procedimentos de segurança individual e coletiva utilizados pelos trabalhadores, e registros fotográficos das operações no ambiente laboral dos berços 100 ao 108.

7.1 Operações portuárias: envolvidos e forma de execução

Analisou-se as operadoras portuárias que desenvolvem atividades regulares na zona primária, ou seja, de forma habitual, portanto, não levantou-se dados de empresas que

operam de forma eventual, ou seja, com frequência abaixo de 03 operações no período de 30 dias.

Observaram-se quatro principais operadoras. Não foram permitidas as identificações do universo da pesquisa com os dados fornecidos, e para melhor visualizar como as empresas estão divididas nas operações das cargas, utilizou-se identificação como: Oper. A, Oper. B, Oper. C e Oper. D.

Quadro 06: Distribuição das operações por cargas

OPERADORAS	TIPO DE CARGA				Grau de risco
	Granéis sólidos	Carga geral/projeto	Contêiner	Celulose	
Oper. A	X	X	X		3
Oper. B	X	X	X		3
Oper. C	X	X	X		3
Oper. D				X	3

Fonte: Próprio autor

O Quadro 06 revela a distribuição das empresas nas operações das cargas. Constatou-se que três (03) das quatro (04) principais operadoras portuárias estão pré-qualificadas a trabalharem nas cargas de granéis sólidos, carga geral e contêiner; e para a carga de celulose, somente uma (01) empresa está apta a operar.

Confirmou-se o grau de risco três (03) para todas as operadoras, cuja a Classificação Nacional de Atividades Econômicas - CNAE faz referência a atividades e serviços portuários, conforme especificado na NR 04 – Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em medicina do Trabalho, onde estabelece o dimensionamento do número de profissionais deve compor o quadro funcional da empresa.

Para as operações das cargas supracitadas, observou-se diversas maquinas e equipamentos específicos, tais como: funis, também denominado moegas, guindastes de terra e de bordo, grabs, pá carregadeiras, escavadeiras, veículos para transporte de materiais diversos, além de acessórios de içamento como contingência, para atender eventuais quebras e não conformidades dos equipamentos durante as operações.

Para a operações com celulose são utilizadas carretas tipo prancha para o transporte dos fardos de celulose até o berço 103, onde são içados por ponte rolante de bordo, para acondicionamento nos porões dos navios.

O Quadro 07 ilustra o universo pesquisado, quanto ao efetivo funcional e o período de tempo em que prestam serviço no Porto do Itaqui.

Quadro 07: Intervalo/tempo de atuação e Número de funcionários – Empresas/OGMO

Tempo de atuação no Porto do Itaqui	Oper. A	Oper. B	Oper. C	Oper. D	OGMO	Adm. Portuária
Até 5 anos		X		X		
De 6 a 10 anos						
De 11 a 20 anos	X					X
Acima de 20 anos			X		X	
Nº de trabalhadores	87	69	34	78	296	222

Fonte: Próprio autor.

Verificou-se que duas operadoras portuárias iniciaram suas atividades no porto no período dos últimos cinco anos. Considerando o início das atividades do porto na década de 70, estas empresas podem ser consideradas principiantes com seus serviços em Itaqui. Considerando o grupo restante, OGMO, a administradora portuária e duas das quatro operadoras entrevistadas, ou seja, 66,66% do universo da pesquisa atuam no Porto do Itaqui a mais de 11 anos, no mínimo.

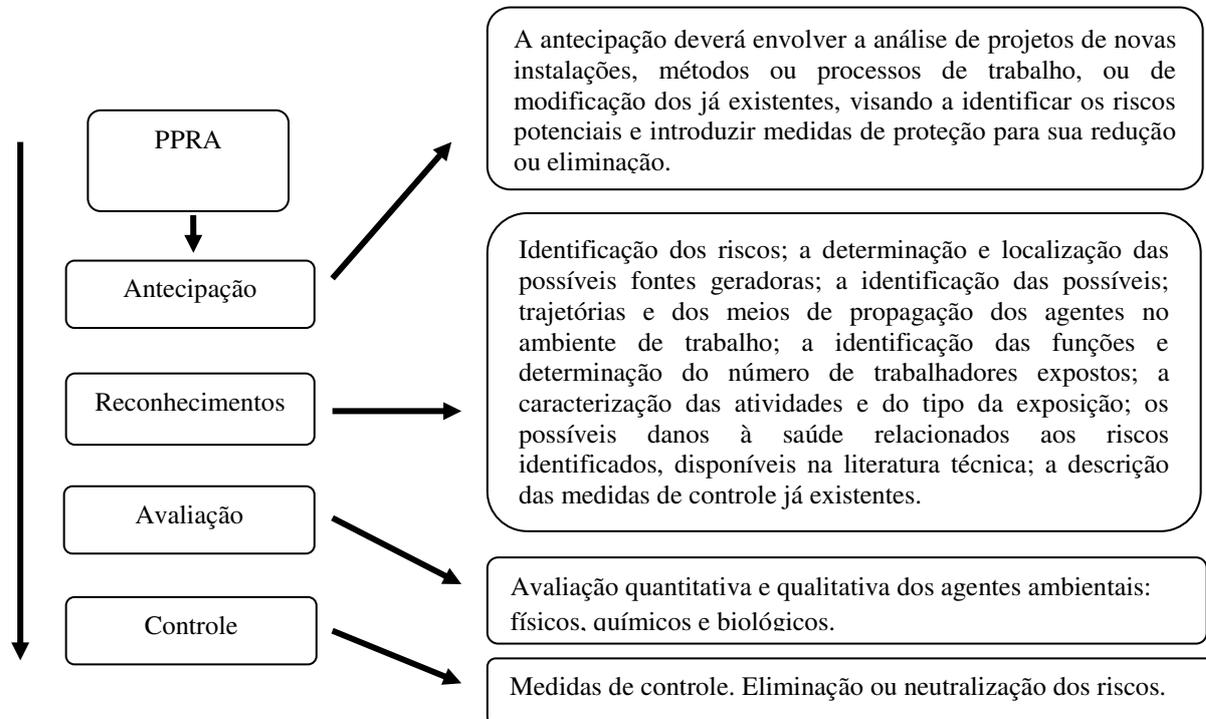
7.2 Programas de SST aplicados

Com relação ao PPRA e PCMSO, verificou-se que o OGMO e todas as empresas entrevistadas, ou seja, 100% do universo da pesquisa possuem estes programas elaborados e revisados para o ano corrente. É importante ressaltar que falta de revisão anual deste programa pode acarretar em penalidades, em função da fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego, além de não proporcionar informações suficientes aos trabalhadores que estão expostos nos ambientes sem a devida identificação dos riscos.

O PPRA é o documento que representa uma matriz de dados referentes aos riscos inerentes aos processos laborais da empresa. Este programa faz a descrição literal das tarefas e funções desempenhadas pelos trabalhadores e a características do ambiente. A implementação do programa é de responsabilidade do empregador, sendo colaboradores da construção deste,

a CIPA, os trabalhadores e do SESMT. O Diagrama 01 demonstra as fases que compõe o programa.

Fluxograma 01: Etapas do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais



Fonte: Próprio autor

O PPRA é uma importante ferramenta de análise de riscos, identifica-os e propõe medidas que eliminam ou controlam as fontes que ocasionam danos a saúde do trabalhador. Segundo informado na pesquisa, todos os empregados das operadoras fazem a percepção do adicional de insalubridade, regulamentado pela NR 15, ou periculosidade, NR 16, em função da natureza da exposição.

7.3 Equipamentos de proteção: individual e coletiva

Verificou-se que são fornecidos todos os EPIs necessários aos funcionários, de acordo com a NR 06, que regulamenta todo dispositivo ou produto, de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinado à proteção de riscos suscetíveis de ameaçar a segurança e a saúde no trabalho. No entanto, apesar das fiscalizações constantes dos profissionais de segurança do trabalho da administradora portuária, há bastante resistência quanto ao uso destas proteções.

Verificou-se na zona primária, como principais ocorrências quanto às não conformidades sobre o uso do EPI:

- Trabalhadores em atividade no funil (moega), arrumação de materiais, varrição das vias, enlonamento de veículos pesados sem óculos de segurança, ou capacete, ou protetor auditivo, ou máscara semi-facial, ou não portando nenhum deles;
- Trabalhador fazendo uso do capacete, mas sem uso da jugular;
- Condutores de veículos não fazendo uso do cinto de segurança;
- Trabalhador em atividade a quente sem as devidas proteções de raspa (avental, perneira, mangote, luvas);

A norma NR 06 (1978, p. 01), no item 6.3, estabelece quanto ao fornecimento de EPI:

A empresa é obrigada a fornecer aos empregados, gratuitamente, EPI adequado ao risco, em perfeito estado de conservação e funcionamento, nas seguintes circunstâncias:

- a) sempre que as medidas de ordem geral não ofereçam completa proteção contra os riscos de acidentes do trabalho ou de doenças profissionais e do trabalho;
- b) enquanto as medidas de proteção coletiva estiverem sendo implantadas; e,
- c) para atender a situações de emergência.

Responsabilidade do empregado quanto ao empregado:

- a) usar, utilizando-o apenas para a finalidade a que se destina;
- b) responsabilizar-se pela guarda e conservação;
- c) comunicar ao empregador qualquer alteração que o torne impróprio para uso; e,
- d) cumprir as determinações do empregador sobre o uso adequado. (NR 06, 1978, p. 02).

Cabe ao empregador também adquirir os EPIs adequados aos riscos, somente os aprovados e certificados por órgão nacional competente, exigir os uso por parte dos empregados, responsabilizar-se pela higienização, manutenção periódica e realizar os registro de entrega (NR 06, 2014, p. 02).

Os equipamentos de proteção coletiva - EPC mais utilizados nas operações são os acessórios de sinalizações das vias (cones, placas de sinalização). No entanto, há uma deficiência quantitativa de cones para atender a demanda solicitada na linha de cais.

Os cones são fundamentais para as demarcações necessárias ao ordenamento dos fluxos dos veículos. Verificou-se que muitos dos acessórios dispostos na zona primária estão avariados.

Outro item referente a EPC é o estado físico dos equipamentos utilizados na área primária, muitos apresentam avarias e não conformidades. Como exemplo, os funis (moegas): utilizados nas operações de granéis sólidos, não apresentam os padrões exigidos pela nova redação dada pela norma regulamentadora.

A moega ou funil deve oferecer as seguintes condições de trabalho ao operador:
(Inserido pela Portaria MTE n.º 1.080, de 16 de julho de 2014 - prazo:24 meses)

- a) possuir cabine fechada que impeça a exposição do trabalhador à poeira e às intempéries;
- b) possuir janela de material transparente e resistente ao vento, à chuva e à vibração;
- c) possuir ar condicionado mantido em bom estado de funcionamento;
- d) possuir escadas de acesso à cabine e parte superior dotadas de corrimão e guarda-corpo;
- e) ter as instalações elétricas em bom estado, devidamente aterradas e protegidas;
- f) possuir assento ergonômico de acordo com a NR-17. (NR 29, 1997. p. 15).

No entanto, as operadoras portuárias têm até o ano de 2016 para realizar todas as adequações necessárias para operacionalização com este equipamento. A administradora portuária, no intuito de fortalecer a regra expedida pelo ministério do trabalho e Emprego, emitiu portaria específica para este tema a todas as operadoras exigindo o cumprimento da determinação da norma.

7.4 Descrição das operações

Após vistorias na zona primária, foram observados os seguintes fatores: a característica de cada material (carga), como as atividades se desenvolvem na linha de cais e retroáreas, os percursos dos veículos com as cargas, os equipamentos envolvidos nos trabalhos e os riscos nas operações.

7.4.1 Granéis sólidos

Granéis sólidos são materiais que não possuem acondicionamento em qualquer tipo de embalagem, não possuem características de umidade, são de modo geral subdividas e fragmentadas.

São exemplos de carga de granéis sólidos que operam no Porto do Itaqui: diversos tipos de fertilizante, trigo, carvão, arroz, escória de cimento, clínquer, manganês, ferro gusa. Estes materiais geralmente são desembarcados nos berços 100, 101, 102 e 103 da zona primária, com exceção do ferro gusa e manganês, que são embarcados e são operados com mais frequência no berço 102.

A Figura 08 demonstra a operação no berço 101 da zona primária, Porto do Itaqui. Esta atividade realiza-se com funil, e utilização de guindaste de terra LHM 250 Ton, no desembarque de fertilizante. Esta faina também pode ser realizada utilizando guindaste de bordo, localizado no navio.

Figura 08: Operação de granel sólido – fertilizante



Fonte: Próprio autor

O processo desta atividade é realizado da seguinte maneira: o navio carregado é atracado no berço, as operadoras portuárias fazem a contratação por tempo determinado dos serviços dos trabalhadores avulsos – TPA's, onde estes desenvolveram atividades de operação do guindaste a bordo, para a retirada dos materiais, operação do funil/moega, varrição e limpeza, amarração de materiais, sinalização e comunicação, conferência de carga, vigilância e segurança da operação. Funcionários da operadora portuária dão apoio aos serviços do OGMO na operação de equipamentos móveis como: pá carregadeiras, retro escavadeiras, guindaste de terra, escavadeiras hidráulicas, veículos de carga de médio porte e manutenção destes.

7.4.2 Carga geral: peças de projetos e equipamentos

As operações de carga geral são aquelas, que diferente dos granéis sólidos, são consideradas como cargas de projetos, grandes peças, locomotivas, vagões, trilhos de linha férrea, caixas em geral que são desembarcadas especificamente no berço 102. Este berço possui mais espaço e localização essencial para o deslocamento deste tipo de carga de grande porte e por não estar obstruído por outros equipamentos fixos, hoje instalados no Porto do Itaqui, onde no berço 101 fica localizada a galeria da correia e shiploader da Eneva, utilizados na operação de carvão, e no berço 103, está instalada a galeria da correia e shiploader do TEGRAM – Terminal de Grãos do Maranhão.

Exceção para as cargas de vagões e locomotivas, geralmente desembarcados no berço 103, onde possui no cais linha férrea utilizada para saída destes equipamentos da zona primária pela portaria sul.

Figura 09: Operação de carga geral – carga de projeto



Fonte: Próprio autor.

A Figura 09 demonstra a descarga de peças de projeto de engenharia. Esta atividade se desenvolve no berço 102. A descarga de peças requer nível de segurança altíssimo, pois envolve içamento de cargas de grande porte, os acessórios e ferramentas que dão apoio ao lingamento da carga, necessitam estar em perfeito estado funcional. Os trabalhadores também precisam estar atentos e não permanecerem sob cargas suspensas.

Em algumas situações de riscos identificados, a administradora portuária paralisa a atividade e realiza convocação de todos os interessados na operação (autoridade portuária, clientes, agência, operadoras, OGMO) para reunião de alinhamento, no intuito de discutir as propostas de segurança que o trabalho requer: formas seguras de operação, estabelecimento de responsabilidades pelo fornecimento de acessórios, máquinas e equipamentos, tempo necessário, dentre outras. Após acordo, é lavrada e assinada ata, contendo todas as medidas preventivas, e retomada os serviços.

7.4.3 Operação com celulose

A celulose chega ao porto por dois modais, ferroviário e rodoviário. As cargas são acondicionadas em grandes galpões localizados dentro da zona primária, paralelo ao berço 103, onde o navio é atracado. A carga chega à beira do cais através de carretas tipo prancha, Figura 10, e posicionada ao lado de plataformas, estrategicamente abaixo do guindaste de bordo. A operadora utiliza a mão-de-obra dos TPAs para realizar o serviço de ligamento dos ganchos do spreader aos fardos de celulose. A ponte rolante do navio iça a carga para dentro do porão.

Figura 10: Fardos de celulosos sendo içados para o porão do navio



Fonte: Próprio autor

A operação de celulose apresenta riscos relacionados à grande movimentação de veículos pesados aliado ao piso do berço 103 bastante avariado. Também sob este berço, estão localizadas galerias de tubulações de granéis líquidos com tampas bastante avariadas. Esta

situação propicia o desgaste precoce dos pneus dos veículos, além do risco de estouros dos mesmos.

Outros riscos identificados são relacionados ao içamento dos fardos de celulose para o porão. Há registros de que as amarras (fios de aço) dos fardos, por diversos motivos, quebram e a carga desaba. O risco de queda de nível diferente por parte dos trabalhadores, também existe. Nesse sentido, os profissionais da segurança orientam os TAPs a não permanecerem sob a carga suspensa, tomarem cuidados ao transitar pela plataforma e sempre inspecionar as amarras antes de liberar para o içamento.

7.4.4 Embarque e desembarque de contêiner

A atividade na operação de contêiner é bastante complexa e perigosa. As operadoras utilizam mão-de-obra dos TAPs para estarem a bordo, na realização do acoplamento do spreader ao contêiner, e em terra, para fazer o desengate deste equipamento.

O trabalho a bordo do navio, em cima dos contêineres, ainda é realizado sem cinto de segurança, pela inviabilidade de dispositivos de conexão com referido cinto, portanto, expondo os TAPs a grande risco de queda de nível diferente.

Figura 11: Operação com contêiner



Fonte: Próprio autor

As operações apresentam atividades bastante intensas e dinâmicas, com riscos importantes, onde há interferências diversas de operações adjacentes. Os esforços para a prevenção de acidentes precisam ser amplamente discutidos.

Quadro 08: Riscos e medidas de controles relacionados às operações

Tipo de carga	Máquinas / equipamentos utilizados	Riscos relacionados	Medidas de controle
Granéis sólidos, carga geral, contêiner, celulose.	Funil (moega), guindaste de bordo e de terra, empilhadeira, reachstacker, veículos de carga, pá-carregadeira, retro-escavadeira, escavadeira hidráulica, acessórios de içamento de carga (cintas, correntes, ganchos, manilhas, spreader, cabo de aço, estropos), caçamba, carretas.	Atropelamento, abalroamento.	Atenção ao transitar sobre as vias de circulação de veículos; sempre atravessar na faixa de pedestres; não exceder o limite de velocidade das vias; uso de faixas refletivas sobre as vestimentas. Sinalização e isolamento da área de movimentação de equipamentos móveis. Inspeccionar e fazer check liste de todos os veículos, máquinas e equipamentos móveis antes das atividades.
		Esmagamento de membros superiores, inferiores.	Uso de bota de segurança com biqueira de proteção; não expor membros do corpo sobre partes móveis de máquinas e equipamentos.
		Projeção de particulados, Escoriação, Perfuração, prensamento.	Inspeccionar e fazer check liste de todas as ferramentas, máquinas e equipamentos antes do início das atividades; uso de vestimenta calça e camisa manga longa; uso de capacete de proteção; óculos de segurança; luvas de segurança tipo vaqueta ou raspa; uso de bota de segurança com biqueira de proteção.
		Queda de materiais sobre pessoas e veículos	Atenção sobre a carga içada; não permanecer sob carga suspensa. Não posicionar veículos sob raio de ação da lança do guindaste.
		Batida contra	Atenção à movimentação e içamento de cargas e materiais.
		Queda de mesmo nível	Atenção ao piso de circulação (buracos, frestas, obstáculos); não correr desnecessariamente.
		Queda de nível diferente, queda de homem ao mar.	Atenção ao subir escadas, utilizar sempre três pontos de apoio; uso de cinto de segurança tipo paraquedista em atividades acima de 2 metros com risco de queda; uso de colete salva-vidas nas atividades dentro da faixa de 2 metros da borda da linha de cais.
		Ruído	Uso de EPC na fonte geradora de ruído, uso de protetor auricular tipo plug ou concha.
		Poeira	Uso de máscara semi-facial descartável ou com filtro.
		Calor	Uso camisa manga longa, uso de bloqueador solar e ingestão regular de líquidos.
		Interferência dos riscos de atividades adjacentes	Fazer análise de riscos das possíveis interferências de outras atividades e repassar as informações a todos os executantes das atividades.
Fadiga, postura inadequada, esforço físico intenso.	Não exceder o limite de 25 kg de levantamento individual de carga, realizar alongamentos. Realizar paradas para descanso.		

Fonte: Próprio autor

O Quadro 08 foi elaborado com base nas observações em campo e informações repassadas pelos profissionais de segurança que atuam na área primária. Listou-se os principais riscos relacionados às atividades desenvolvidas na linha de cais.

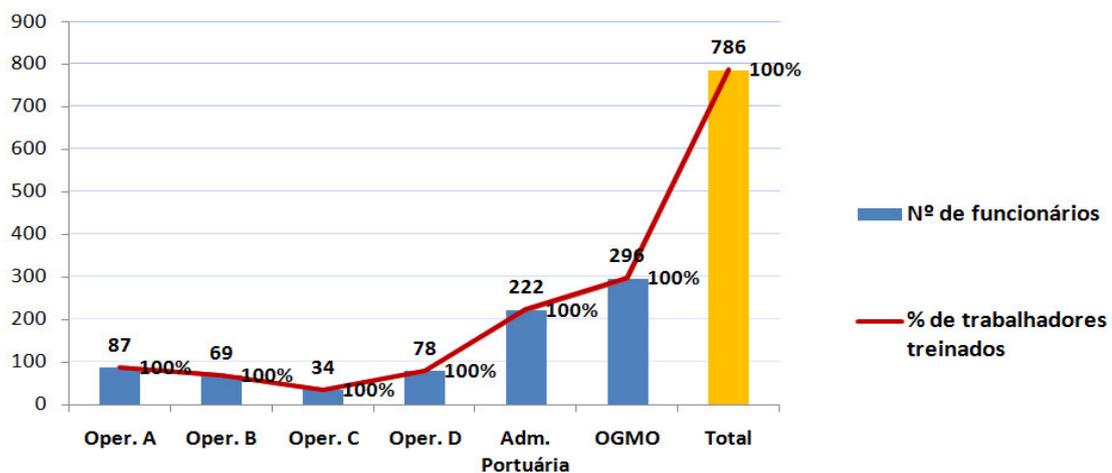
7.5 Habilitação para a atividade

O Gráfico 01 demonstra uma condição positiva na zona primária do Porto do Itaquí, onde, conforme dados informados, 100% dos trabalhadores das operadoras, OGMO e administradora portuária estão treinados, teoricamente, aptos a exercerem suas funções na zona primária.

Os treinamentos, além refletir no atendimento de normas regulamentadoras, requisitos legais, servem como medida preventiva contra acidentes, pois torna os trabalhadores conhecedores dos riscos que estão expostos. No entanto, os treinamentos necessitam ter um caráter reciclador, sendo estes refeitos periodicamente, em função das constantes mudanças na legislação, em casos de acidentes ou reformulação de procedimentos operacionais.

O importante é tornar os trabalhadores cada vez mais aptos em suas atividades e com conhecimentos multidisciplinares, sobre todos os aspectos que envolvem suas atividades: segurança, saúde, meio ambiente, qualidade, entre outros.

Gráfico 01: Quantidade de trabalhadores treinados por empresa/órgão – 2014



Fonte: Próprio autor

Verificou-se, que antes de qualquer trabalhador acessar a zona primária, é mandatório que este participe do Programa de Ambientação do Porto do Itaquí – PROAPI, promovido pela gerência de saúde, segurança do trabalho e meio ambiente da administradora portuária, no intuito de repassar informações importantes sobre as normas e regras a serem obedecidas, além de demonstrar, de forma breve, os riscos que a área oferece.

7.6 Registros de Acidentes: pessoais e impessoais

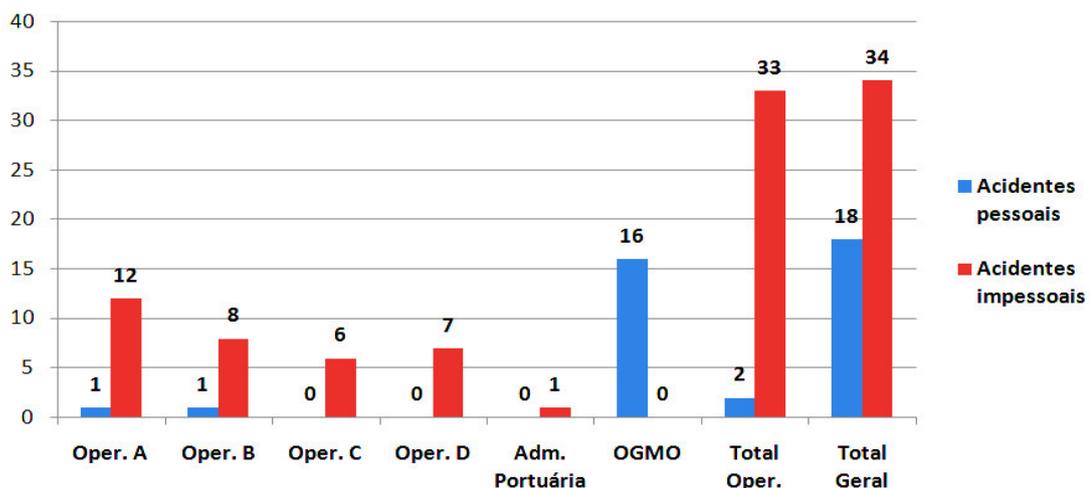
O número de acidentes registrados, constante no Gráfico 02, representa o acumulado até outubro de 2014. As operadoras são responsáveis por 97,05% dos acidentes impessoais informados.

Estes dados podem ser compreendidos, em virtude da operação dos equipamentos móveis (pá carregadeira, retro escavadeira, guindaste de terra, empilhadeiras, veículos de carga, stacker e outros) serem realizadas por funcionários celetistas das operadoras, ficando, somente, o guindaste de bordo do navio operacionalizado por trabalhadores avulsos – OGMO, que no momento que é cedido pelo órgão passa a ser prestador de serviço por tempo determinado das operadoras.

O órgão gestor de mão-de-obra não possui equipamentos móveis, por isso a probabilidade da ocorrência de acidentes impessoais registrados pelo OGMO é zero, como demonstrado no gráfico.

Os dados informados são referentes o acumulado até outubro de 2014. Importante ressaltar que não houve acidente fatal, nem acidente grave incapacitante permanente neste período. Comparado ao ano anterior, 2013, neste período já havia ocorrido uma fatalidade e, até o final do ano, contabilizaram-se duas mortes na zona primária.

Gráfico 02: Quantidade de acidentes pessoais e impessoais por empresa/OGMO – 2014



Fonte: Próprio autor

Os dados de acidentes impessoais registrados pela administradora portuária, representado no Gráfico 02, são de um acidente impessoal, estatística que pode ser compreendida em função da baixa probabilidade exposição a riscos para esse tipo de evento,

pois na zona primária, conduzem somente veículo para locomoção dentro da referida área para fiscalizações, e muitas vezes, em companhia de motorista terceirizado.

Tanto quanto importante criar mecanismos para prevenção de acidentes, é realizar o devido registro e a investigação de todas as ocorrências de acidentes pessoais e im pessoais. É a partir dos dados apurados pela sindicância que se compreende os fatos geradores ou contribuintes dos desvios, assim, permite-se ser traçados novos planejamentos e correções das avaliações de riscos existentes ou acrescentar a elas.

Quadro 08: Registro de acidentes pessoais e im pessoais

	Oper. A	Oper. B	Oper. C	Oper. D	OGMO	Adm. Portuária
Todos são registrados e investigados.					X	X
Nenhum é registrado e investigado.						
Alguns são registrados e investigados.	X	X	X	X		

Fonte: Próprio autor

O Quadro 08 revela uma fragilidade importante de registro das operadoras. Algumas ocorrências de acidentes não são investigadas. Além do descumprimento legal que a empresa está submetida, a subnotificação de acidentes pode camuflar riscos não avaliados, expondo os trabalhadores aos fatores de insegurança e a grande probabilidade de novos casos.

A NR 04 determina que todos os acidentes, com ou sem vítimas, deverão ser registrados em documento específico, descrevendo a história e as características dos fatores ambientais e natureza dos agentes contribuintes para a ocorrência.

Verificou-se que o OGMO e a administradora realizam os devidos registros e investigações de acidentes, no entanto, todos os pesquisados informaram que os planos de ações gerados pelos diversos tipos de registros são tratados, em sua maior parte, fora dos prazos estabelecidos.

7.7 Ferramentas de análises de riscos

Com base nos mecanismos de prevenção pesquisados, relacionadas à identificação e controle dos riscos, tais como: PPRA, APR, treinamentos, inspeção de segurança, plano de manutenção de máquinas e equipamentos, termo de notificação, termo de interdição:

máquinas/equipamentos e atividades, DDS, Check liste: veículos, máquinas/equipamentos, ferramentas, acessórios e EPIs, procedimento de trabalho, relatório de investigação de acidente e relatório de reunião de segurança, constatou-se a seguinte relação, conforme demonstra o Quadro 09.

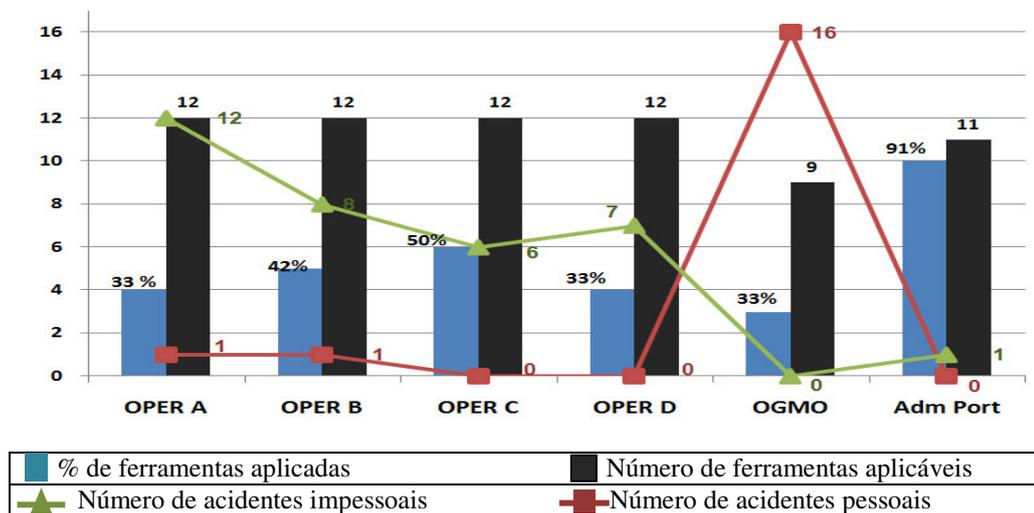
Quadro 09: Ferramentas de análise de riscos

Ferramentas de análise de risco	São aplicadas? Respostas: Sim, Não, NA*					
	OPER A	OPER B	OPER C	OPER D	OGMO	Adm. Port.
PPRA	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
APR	Sim	Sim	Sim	Sim	NA	Sim
Treinamentos	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Inspeção de segurança	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim
Plano de manutenção	Não	Não	Não	Não	NA	NA
Termo de notificação	Não	Não	Não	Não	Não	Sim
Termo de interdição	Não	Não	Não	Não	Não	Sim
DDS	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Sim
Check-list	Não	Sim	Sim	Sim	NA	Sim
Procedimento de trabalho	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Investigação de acidente	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim
Reunião de segurança	Não	Não	Não	Não	Não	Sim

Fonte: Próprio autor

* NA – Não se aplica

Gráfico 03: Relação: Qtde de ferramentas aplicadas X Qtde de acidentes - 2014



Fonte: Próprio autor

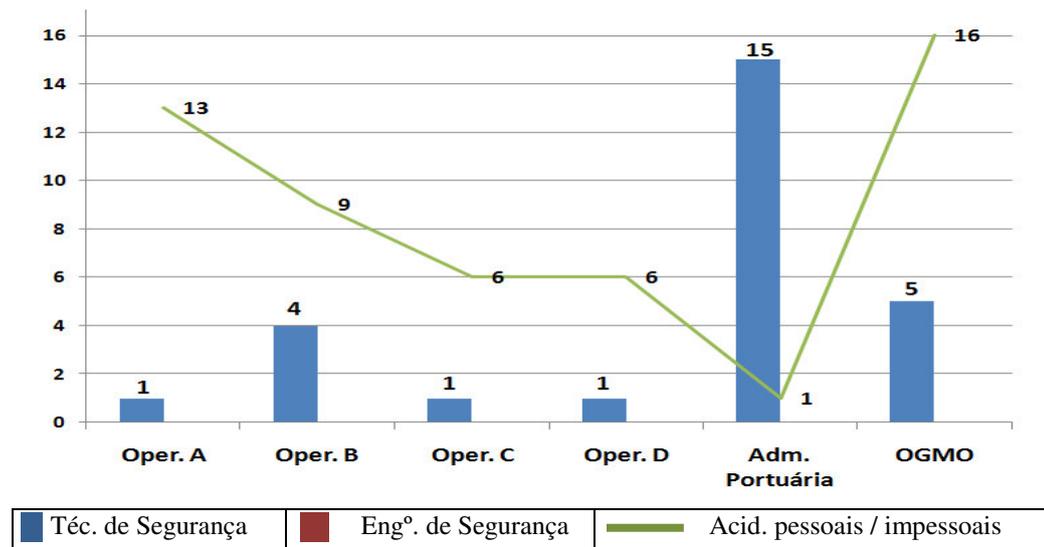
O Gráfico 03 revela que a administradora portuária possui vantagem entre os demais entes entrevistados, com relação à aplicação das ferramentas necessárias à identificação e controle dos riscos, com mais de 90% destas sendo executadas. Observou-se que 3 das 4 operadoras portuárias possuem menos de 50% de aplicação das ferramentas de análise de riscos.

Os acidentes têm relação direta com a falta de controle dos riscos identificados. Quanto maior o número de ferramentas de identificação de riscos executadas, menor a probabilidade de ocorrência de acidentes, em função das camadas de prevenção existentes.

7.8 Profissionais de segurança do trabalho

O Gráfico 04 demonstra a relação quantidade de profissionais dedicados segurança do trabalho e a quantidade de acidentes registrados. O OGMO e administradora portuária, conforme número de funcionários constantes no Gráfico 01, necessitariam de pelo menos 1 engenheiro de segurança, cada, em tempo parcial, conforme estabelece NR 04.

Gráfico 04: Quantidade de profissionais de segurança do trabalho e quantidade de acidentes - 2014



Fonte: Próprio autor.

Verificou-se que a administradora do Porto do Itaquí possui uma equipe de profissionais da segurança do trabalho, atualmente com número acima do que é recomendado pelo Quadro II – Dimensionamento do SESMT da NR 04. São dez técnicos de segurança do trabalho operacionais, em revezamento de turno de doze horas trabalhado por 36 horas de descanso, cobrindo vinte e quatro horas dia, além de cinco técnicos de segurança em horário administrativo, atuando como grupo de suporte e gestão de ferramentas aplicáveis a área. Contudo, a norma estabelece que para o efetivo e o grau de risco, a administradora portuária deveria manter 01 engenheiro de segurança em tempo parcial. (NR 29, 1978, p. 27).

O OGMO e as operadoras possuem, somados, 12 técnicos (a) de segurança do trabalho operacionais. 3 das 4 operadoras portuárias possuem, cada uma, apenas 1 técnico de segurança em horário diurno, tornando as atividades noturnas ausentes destes profissionais.

Verificou-se em campo a importância dos técnicos de segurança nas operações, em função da visão holística sobre o conhecimento da área e a capacidade de intervenção das condições inseguras que eventualmente ocorrem. Muitos acidentes são evitados em virtude da ação destes profissionais. Este gráfico confirma a relação de que, quanto maior o número de profissionais envolvidos nas atividades, fiscalizando, interagindo, intervindo nas não conformidades detectadas, maior o mecanismo de proteção e menores as chances das ocorrências de acidentes.

Com respeito ao nível de satisfação dos profissionais de SST entrevistados, 100% do universo pesquisado relatam estar insatisfeitos com as questões de gestão e prevenção de acidentes. Os principais motivos alegados são: desmotivação, em função da falta de investimentos em segurança; falta de autoridade nas decisões tomadas frente as situações de riscos; sobrecarga de trabalho; baixos salários.

7.9 Comissão Interna de Prevenção de Acidentes - CIPA

Do universo da pesquisa, conforme estabelece NR 05, está obrigado a manter a CIPA as operadoras e a administradora portuária. O OGMO não se enquadra nesta determinação. No entanto, verificou-se que somente a administradora do porto do Itaqui possui esta comissão formada e atuante.

A CIPA tem como objetivo “[...] a prevenção de acidentes e doenças decorrentes do trabalho, de modo a tornar compatível permanentemente o trabalho com a preservação da vida e a promoção da saúde do trabalhador.” (NR 05, 1999)

Dentre todos os esforços de prevenção de acidentes, a CIPA sem dúvidas é um dos protagonistas, formadas por trabalhadores com vocação para a manutenção de ambiente livre de condições e fatores de insegurança. São atribuições desta comissão:

5.16 A CIPA terá por atribuição:

- a) identificar os riscos do processo de trabalho, e elaborar o mapa de riscos, com a participação do maior número de trabalhadores, com assessoria do SESMT, onde houver;
- b) elaborar plano de trabalho que possibilite a ação preventiva na solução de problemas de segurança e saúde no trabalho;
- c) participar da implementação e do controle da qualidade das medidas de prevenção necessárias, bem como da avaliação das prioridades de ação nos locais de trabalho;

- d) realizar, periodicamente, verificações nos ambientes e condições de trabalho visando a identificação de situações que venham a trazer riscos para a segurança e saúde dos trabalhadores;
- e) realizar, a cada reunião, avaliação do cumprimento das metas fixadas em seu plano de trabalho e discutir as situações de risco que foram identificadas;
- f) divulgar aos trabalhadores informações relativas à segurança e saúde no trabalho;
- g) participar, com o SESMT, onde houver, das discussões promovidas pelo empregador, para avaliar os impactos de alterações no ambiente e processo de trabalho relacionados à segurança e saúde dos trabalhadores;
- h) requerer ao SESMT, quando houver, ou ao empregador, a paralisação de máquina ou setor onde considere haver risco grave e iminente à segurança e saúde dos trabalhadores;
- i) colaborar no desenvolvimento e implementação do PCMSO e PPRA e de outros programas relacionados à segurança e saúde no trabalho;
- j) divulgar e promover o cumprimento das Normas Regulamentadoras, bem como cláusulas de acordos e convenções coletivas de trabalho, relativas à segurança e saúde no trabalho;
- l) participar, em conjunto com o SESMT, onde houver, ou com o empregador, da análise das causas das doenças e acidentes de trabalho e propor medidas de solução dos problemas identificados;
- m) requisitar ao empregador e analisar as informações sobre questões que tenham interferido na segurança e saúde dos trabalhadores;
- n) requisitar à empresa as cópias das CAT emitidas;
- o) promover, anualmente, em conjunto com o SESMT, onde houver, a Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho – SIPAT;
- p) participar, anualmente, em conjunto com a empresa, de Campanhas de Prevenção da AIDS.

A inexistência da comissão nos processos de trabalhos das operadoras portuária na zona primária representa uma grande deficiência na gestão de riscos ocupacionais, considerando as atribuições a ela delegadas. As atividades da CIPA permeiam todos os assuntos que envolvem a saúde e segurança dos trabalhadores, engrenagem vital para a manutenção de um ambiente seguro.

7.10 Comissão de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário – CPATP

Constatou-se que no Porto do Itaquí possui organizada e em funcionamento uma Comissão de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário – CPATP, em cumprimento à NR 29, com o objetivo, conforme o item 29.2.2.2 desta NR:

[...] observar e relatar condições de risco nos ambientes de trabalho e solicitar medidas para reduzir até eliminar ou neutralizar os riscos existentes, bem como discutir os acidentes ocorridos, encaminhando ao SESSTP, ao OGMO ou empregadores, o resultado da discussão, solicitando medidas que previnam acidentes semelhantes e ainda, orientar os demais trabalhadores quanto à prevenção de acidentes.

A atual comissão está formada por representantes do OGMO e operadoras portuárias, 16 membros, entre titulares e suplentes. Possuem reuniões ordinárias mensais e extraordinárias, nos casos de acidentes com vítima fatal, perda de membros ou funções orgânicas ou grandes prejuízos de caráter material.

Nas reuniões são tratadas questões do trabalho operacional, segurança das operações, casos de acidentes ocorridos, reivindicações por parte dos TPAs e operadoras, boas práticas e melhoramento dos processos.

7.11 Composição e atuação do SESSTP

Constatou-se que o Porto do Itaqui possui dimensionado o SESSTP, formado por trabalhadores do OGMO. O quadro atual deste serviço é composto por 02 profissionais, técnicos de segurança do trabalho e auxiliar técnico de enfermagem do trabalho, em conformidade ao Quadro I, NR 29 (1997, p. 03).

O SESSTP possui atividades administrativas: registros de acidentes, coordenação e organização de reuniões da CPATP, coordenação das atividades dos técnicos de segurança operacionais que atuam em regime de turno, organização e execução de treinamentos.

7.12 Planos para ações de emergências – PCE e PAM

Segundo informações coletadas em entrevista, considerando as operadoras portuárias e o OGMO, foram realizadas reuniões sobre os referidos planos há bastante tempo, entre a coordenadoria de saúde e segurança do trabalho da administradora portuária e os demais envolvidos nas operações, OGMO e operadoras, para traçar estratégias de ação para o cumprimento da determinação destes planos. No entanto, os esforços não progrediram, cessaram.

Segundo informações da administradora portuária, realizou-se reuniões entre as organizações, empresas e entidades, que atuam na poligonal do porto, onde foi elaborado o documento base do PAM. Foram então definidas responsabilidades, métodos de atendimento às emergências, cadeia de comando, recursos necessários e ações a serem empregadas nos casos previstos na NR 29 (1997, p. 02):

29.1.6.2 Devem ser previstos os recursos necessários, bem como linhas de atuação conjunta e organizada, sendo objeto dos planos as seguintes situações:

- a) incêndio ou explosão;
- b) vazamento de produtos perigosos;
- c) queda de homem ao mar;
- d) condições adversas de tempo que afetem a segurança das operações portuárias;
- e) poluição ou acidente ambiental;
- f) socorro a acidentados.

No entanto, é consenso dentre os entrevistados, de que não há periodicidade de treinamentos e simulados essenciais ao entrosamento das empresas e órgãos responsáveis pelo cumprimento da norma.

7.13 Reunião pré-operacional: embarque e descarga

Constatou-se que no Porto do Itaquí, antes do navio atracar no berço, pré-agendado pela coordenadoria de operações da administradora portuária, é realizada uma reunião denominada pré-operacional. Fazem parte desta reunião os representantes das operadoras, transportadoras das cargas, clientes, agências marítimas, representantes dos sindicatos do OGMO e administradora portuária, com intuito de alinharem todos os requisitos necessários para alcançar resultado positivo do trabalho, sem perdas materiais, sem ociosidade, sem acidentes.

Um dos pontos importantes desta reunião é a segurança da operação, onde são as tratadas as peculiaridades da atividade, tais como:

- os maquinários a serem utilizados;
- os certificados e laudos necessários à comprovação de bom funcionamento dos equipamentos de guindar da embarcação;
- o cenário ambiente e as possíveis interferências de operações adjacentes;
- a sinalização das vias para a segurança dos fluxos de veículos e equipamentos móveis;
- os procedimentos de segurança exigidos pela autoridade portuária;
- as recomendações feitas pelos profissionais de segurança da administradora portuária.

Ao término da reunião é realizada a leitura integral do texto, a mesma é lavrada e assinada por todos os participantes, dando ciência e acordo entre as partes. É fator *sinequa non* para a liberação do início das atividades, o cumprimento do acordado na ata de reunião

pré-operacional, em especial as considerações de segurança. Esta reunião constitui, dentre as demais formas de análises de riscos do Porto do Itaqui já tratadas neste trabalho, como ferramenta importante de prevenção de acidentes no ambiente portuário.

8 CONCLUSÃO

Constatou-se que os agentes pesquisados, empresas operadoras, OGMO e administradora do porto, atuantes na zona primária, não possuem um sistema de gestão de segurança e saúde do trabalho, ou administração dos riscos que abrange todas as condicionantes legais. O gerenciamento é feito com base nos requisitos legais dos programas e análises de riscos pontuais, mas não de forma sistemática. De modo geral, atendem parcialmente as determinações das normas, utilizando ferramentas de saúde e segurança que auxiliam na condução das operações.

De maneira mais crítica, as operadoras portuárias apresentam grandes fragilidades com respeito à aplicação de ferramentas de análises de riscos, fundamentais ao reconhecimento do ambiente e ao suporte de planejamento adequado das ações necessárias à eliminação ou controle dos fatores de riscos. Essa fragilidade implica diretamente os trabalhadores do OGMO, pois as operadoras utilizam para as operações os serviços do órgão. As operadoras portuárias não possuem a composição da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes – CIPA. A ausência da atuação da comissão implica na inexistência dos maiores esforços para um ambiente saudável e livre de acidentes.

A administradora portuária possui o maior nível de atendimento às normas regulamentadoras dentre todos os pesquisados, com gerência própria para esta matéria, possui diversas ferramentas de análise e prevenção de acidentes, além de compor um grande número de profissionais de segurança do trabalho, cobrindo 24 horas por dia a área da zona primária. Contudo, há oportunidades de melhorias quanto a elaboração de todos os procedimentos de trabalho e a retomada das reuniões sobre a operacionalização do Plano de controle de Emergência - PCE e o Plano de Ajuda Mútua – PAM. A composição de 01 engenheiro de segurança ao seu quadro funcional é primordial para o cumprimento legal, baseado em seu efetivo e grau de risco, e para agregar valores de conhecimentos específicos que auxiliará no aprimoramento do reconhecimento e tratamentos dos riscos. É de extrema importância que estas matérias sejam, o mais breve possível, reorganizadas, considerando a complexidade das operações do Porto do Itaqui, principalmente nos grandes volumes de descargas de grânéis líquidos inflamáveis e seu armazenamento dentro da poligonal do porto.

Portanto, para o atendimento em plenitude das normas e leis, recomenda-se a todas as empresas e ao OGMO, com respeito ao gerenciamento de riscos ocupacionais, a implantação de um sistema integrado nos moldes da OSHAS 18001/2007 – Sistema de

Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional - Especificação ou ABNT NBR 18801/2010 – Sistema de gestão de Segurança e Saúde no Trabalho – Requisitos, referências na matéria e compatíveis com normas de qualidade e meio ambiente da ISO. A referida NBR possui redação recente, publicada em 2010, e entrará em vigor a partir de 01 de dezembro de 2014.

Recomenda-se também a implantação dos sistemas de qualidade e meio ambiente – ISO 9001 e 14001, respectivamente. Os sistemas propostos proporcionaram a adequação de todos os itens pendentes e verificados na pesquisa, e auxiliará às empresas a assegurar, de forma sistemática e planejada, um ambiente livre de fatores de insegurança não identificados. Uma vez que os riscos sejam reconhecidos, podem ser eliminados ou controlados.

O sucesso da gestão está diretamente ligado ao comprometimento e determinação da liderança em disponibilizar todo o conjunto de recursos necessários a implementação.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Giovanni Moraes de. **Normas Regulamentadoras Comentadas**. 6. ed. – Rio de Janeiro: Editora e livraria virtual, 2007.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Emenda constitucional nº 64, de 04 de fevereiro de 2010.

Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em 17 de out, 2014.

_____. Decreto-lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943. **Aprova a consolidação das leis do trabalho**. Disponível em:<<http://portal.mte.gov.br/legislacao/leis.htm>>. Acesso em 24 de out, 2014.

_____. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. **Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários**. Disponível em:<

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em 22 de out, 2014.

_____. Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. **Dispõe sobre os planos de benefícios da Previdência Social e dá outras providências**. Disponível

em:<<http://portal.mte.gov.br/legislacao/leis.htm>>. Acesso em 20 de out, 2014.

_____. **Ministério do Trabalho e Emprego**. Portaria Nº 3.214, 8 de junho de 1978.

Disponível em:< <http://portal.mte.gov.br/legislacao/portarias.htm>>. Acesso em: 20 de out, 2014.

_____. **Ministério do Trabalho e Emprego**. Portaria SSSTN Nº 53, de 17 de dezembro de 1997. Disponível em:< <http://portal.mte.gov.br/legislacao/portarias.htm>>. Acesso em: 20 de out, 2014.

CERTO, Samuel C. **A administração estratégica: planejamento e implantação da estratégica**. Tradução: Flávio DeniSteffen. Revisão técnica: Alberto Henrique da Cruz Feliciano. – São Paulo: Pearson Education do Brasil, 1993.

CHIAVENATO, Idalberto. **Gerenciando pessoas: o passo decisivo para a administração participativa**. – São Paulo: Makron books, 1994.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**; tradução Magda Lopes; consultoria, supervisão e revisão técnica desta edição Dirceu da Silva. – 3. ed. – Porto Alegre: artmed, 2010.

DRUCKER, Peter F. **Gerente Eficaz**. ed. LTC – Livros Técnicos e Científicos Editora S.A. Rio de Janeiro, 1990.

EMAP. Disponível em:<<http://www.emap.ma.gov.br/porto-do-itaqui/historico>> Acesso em 18 nov. 2014.

FISCHMANN, Adalberto Américo; ALMEIDA, Martinho Isnard Ribeiro de. **Planejamento estratégico na prática**. – 2. ed. – 21. reimpr. – São Paulo: Atlas, 2013.

FUNDACENTRO. **Diretrizes sobre Sistemas de Gestão da Segurança e Saúde no Trabalho**. São Paulo: Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho, 2005.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

KAUARK, Fabiana da Silva; MANHÃES, Fernanda Castro; MEDEIROS, Carlos Henrique. **Metodologia da pesquisa: um guia prático**. Ed. Via Litterarum – Itabuna / Bahia, 2010.

KWASNICKA, Eunice Lacava. **Introdução à administração**. – 6. ed., 3ª reimpressão – São Paulo: Atlas, 2006.

LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto relatórios, publicações e trabalhos científicos**. 7. ed. – São Paulo: Atlas, 2007.

MANUAIS DE LEGISLAÇÃO ATLAS. **Segurança e medicina do trabalho**. Coordenação e supervisão Equipe Atlas. 63. ed. – São Paulo: Atlas, 2009.

MAXIMINIANO, Antonio Cesar Amaru. **Introdução à administração**. – Ed. Compacta. – 1. ed. – 5. reimpr. – São Paulo: Atlas, 2010.

NR, Norma Regulamentadora Ministério do Trabalho e Emprego. NR-15 - **Atividades e Operações Insalubres**. 1978. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/legislacao/normas-regulamentadoras-1.htm>>. Acesso em 16 de out, 2014.

_____, Norma Regulamentadora Ministério do Trabalho e Emprego. NR-23 - **Proteção Contra Incêndios**. 1978. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/legislacao/normas-regulamentadoras-1.htm>>. Acesso em 16 de out, 2014.

_____, Norma Regulamentadora Ministério do Trabalho e Emprego. NR-4- **Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho**. 1978. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/legislacao/normas-regulamentadoras-1.htm>>. Acesso em 16 de out, 2014.

_____, Norma Regulamentadora Ministério do Trabalho e Emprego. NR-5 - **Comissão Interna de Prevenção de Acidentes**. 1978. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/legislacao/normas-regulamentadoras-1.htm>>. Acesso em 16 de out, 2014.

_____, Norma Regulamentadora Ministério do Trabalho e Emprego. NR-6 - **Equipamento de Proteção Individual**. 1978. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/legislacao/normas-regulamentadoras-1.htm>>. Acesso em 16 de out, 2014.

_____, Norma Regulamentadora Ministério do Trabalho e Emprego. NR-7 - **Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional**. 1978. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/legislacao/normas-regulamentadoras-1.htm>>. Acesso em 16 de out, 2014.

_____, Norma Regulamentadora Ministério do Trabalho e Emprego. NR-9 - **Programa de Prevenção de Riscos Ambientais**. 1978. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/legislacao/normas-regulamentadoras-1.htm>>. Acesso em 16 de out, 2014.

OISHI, Michitoshi. **Técnicas Integradas na produção e serviços: como planejar, treinar, integrar para ser competitivo**. São Paulo: Pioneira, 1995.

OLIVEIRA, Maria Marly de. **Como fazer pesquisa qualitativa**. 3. ed. revista e ampliada – Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

PALADINI, Edson Pacheco. **Avaliação estratégica da qualidade**. – 2. ed. – São Paulo: Atlas, 2011.

PORTO DO ITAQUI. Disponível em: <<http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/>> Acesso em: 18 nov. 2014.

SALIBA, Tuffi Messias. **Curso básico de segurança e higiene ocupacional**. – 2. ed. Atual. – São Paulo: LTr, 2008.

_____. **Insalubridade e periculosidade: aspectos técnicos e práticos**. – 5. ed. Atual. – São Paulo: LTr, 2000.

_____. **Manual prático de higiene ocupacional e PPRA: Avaliação e controle dos riscos ambientais**. – São Paulo: LTr, 2005.

_____; PAGANO, Sofia C. Reis Saliba. **Legislação de segurança, acidente do trabalho e saúde do trabalhador**. – 6. ed. Atual. – São Paulo: LTr, 2009.

SOUZA, Roselaine Cunha de; DEMÉTRIO, Talita Veronez. **O ciclo PDCA e DMAIC na melhoria do processo produtivo no setor de fundição: um estudo de caso da empresa Deluma Indústria e Comércio LTDA**. 1999.

TÉCNICAS, Associação Brasileira de Normas. **ABNT NBR 14280 – Cadastro de acidente do trabalho - procedimento e classificação**. 2001.

_____. **ABNT NBR 18801 – Sistema de Gestão de Segurança e Saúde do Trabalho - Requisitos**. 2010.

VASCONCELLOS, Luiz Carlos Fadel de; GAZE, Rosângela. **Integridade e doenças dos trabalhadores – O método de Bernardino Ramazzini**. Oficina de Artigos da Pós-Graduação em Saúde Pública / Escola Nacional de Saúde Pública Sérgio Arouca. Fundação Oswaldo Cruz. Itaipava: RJ, 2009.

APÊNDICE A
QUESTIONÁRIO

Zona Primária, Porto do Itaqui.

Este questionário faz parte de uma pesquisa descritiva na Zona Primária do Porto do Itaqui, para trabalho de conclusão de curso, cujo tema é: “SEGURANÇA E SAÚDE OCUPACIONAL: gerenciamento de riscos operacionais da zona primária. um estudo de caso do Porto do Itaqui”, e tem o objetivo de coletar dados sobre a gestão de riscos operacionais aos quais os trabalhadores portuários estão expostos.

1. Qual classificação de operação da empresa?

Granéis sólidos Contêiner Carga Geral/projeto Celulose

2. Qual o grau de risco da empresa, conforme Classificação nacional de Atividade Econômica (CNAE)?

01 02 03 04

3. Qual o efetivo funcional da empresa?

Menos de 20 funcionários

De 21 a 49 funcionário

De 50 a 100 funcionários

A cima de 100 funcionários

Número exato: _____

4. A quanto tempo a empresa atua na área do porto?

Até 5 anos

De 6 a 10 anos

Acima de 10 anos

5. A empresa possui PPRA (Programa de Prevenção de Riscos Ambientais)?

Sim Não

6. Se há PPRA, este documento encontra-se revisado para o ano corrente?

Sim Não

7. Os funcionários que atuam na zona primária estão expostos a agentes insalubres, conforme prevê a Norma Regulamentadora 15 (NR-15)?

Sim Não

Caso a respostas seja sim, são adotadas medidas que eliminem ou neutralizem estes agentes insalubres?

Sim Não Parcialmente

8. Os funcionários que atuam na zona primária estão expostos à atividade perigosa, conforme prevê a Norma Regulamentadora 16 (NR-16)?

Sim Não

Caso a respostas seja sim, são adotadas medidas que eliminem ou neutralizem a condição perigosa?

Sim Não Parcialmente

9. A empresa possui representante (s) no Plano de Controle de Emergência – PCE do Porto do Itaqui?

Sim Não

9. A empresa possui representante (s) no Plano de Ajuda Mútua do Porto do Itaqui?

Sim Não

Caso a resposta seja sim para o PCE e/ou PAM, o(s) representante(s) possui efetiva participação nos treinamentos simulados?

Sim Não

11. A empresa fornece EPI (Equipamento de proteção individual) nos casos de não eliminação dos riscos na fonte geradora, conforme determina o PPRA e NR-06?

Sim Não

12. A empresa realiza os treinamentos necessários aos funcionários antes de inseri-los em suas atividades laborais?

Sim Não

13. A empresa possui procedimentos de segurança para suas atividades rotineiras?

Sim para todas as atividades Não possui procedimentos Sim para algumas atividades

14. A empresa possui ferramentas de análise de riscos para suas atividades **não** rotineiras ou eventuais?

Sim Não

15. Quantos acidentes pessoais (com vítimas) ocorreram neste ano corrente?

Nenhum Um Dois três Quatro Cinco

Acima de cinco: _____

16. Quantos acidentes im pessoais (somente danos materiais) ocorreram neste ano corrente?

Nenhum Um Dois três Quatro Cinco

Acima de cinco: _____

17. Houve ocorrência (s) de acidente (s) fatal (is) neste ano corrente?

17. Nas ocorrências de acidentes pessoais e im pessoais, estes são devidamente registrados e investigados pela empresa?

Sim, todos são registrados e investigados Não, nenhum é registrado e investigado

Nem todos os acidentes são registrados e investigados

18. São realizadas reuniões regulares sobre segurança do trabalho com a liderança/gestão da empresa?

Sim Não

19. Como são tratados os planos de ação gerados pelos registros de acidentes, inspeções de segurança, reuniões de segurança e outros similares?

Não são tratados Tratados dentro do prazo Tratados fora do prazo

Mais planos tratados dentro do prazo do que fora do prazo

Mais planos tratados fora do prazo do que dentro do prazo

20. A empresa possui Comissão Interna de Prevenção de Acidente (CIPA) implantada ou designado, conforme estabelece NR 05?

Sim Não

21. A empresa realiza anualmente a SIPAT (Semana Interna de Prevenção de Acidente do Trabalho)?

Sim Não

22. São realizadas inspeções regulares nas máquinas/equipamentos, ferramentas de trabalho e veículos utilizados nas operações?

Sim Não

Caso a resposta seja sim, as inspeções são formalizadas (evidenciado e documentado)?

Sim Não

23. Qual a forma de manutenção realizada nas máquinas/equipamentos, ferramentas e veículos utilizados nas operações?

Preventiva e corretiva Somente Corretiva

24. São realizados checklist de segurança nas máquinas/equipamentos, ferramentas e veículos antes do início das atividades?

Sim Não

25. São realizados os Diálogos Diários de Segurança (DDS) antes do início das atividades?

Sim Não

Caso a resposta seja sim, os DDS são formalizados com a assinatura de todos os participantes?

Sim Não

26. Quais os profissionais de segurança compõem o Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho da empresa (SESMT)?

Nenhum 01 Técnico de Segurança Mais de 01 téc. De segurança 01 Técnico de Segurança e 01 Engenheiro de Segurança Mais de 01 Téc. De Segurança e 01 Engenheiro de Segurança.

27. A empresa possui representante na Comissão de Prevenção de Acidente do Trabalho Portuário (CPATP)?

Sim Não

27. A empresa possui representante na Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalho Portuário (SESSTP)?

Sim Não

29. Qual seu nível de satisfação de como a empresa conduz as questões de saúde e segurança do trabalho?

Insatisfeito Satisfeito Pouco satisfeito Muito satisfeito

Agradeço a participação!

Oliveira, Mauro Muniz de

Segurança e saúde ocupacional: gerenciamento de riscos operacionais da zona primária.
Um estudo de caso do Porto do Itaqui / Mauro Muniz de Oliveira. – 2014.

81 f.

Impresso por computador (fotocópia).

Orientadora: Amanda Ferreira de A. de Andrade

Monografia (graduação) – Universidade Federal do Maranhão, Curso de Administração,
2014.

1. Porto do Itaqui – Gerenciamento 2. Segurança Ocupacional 3. Zona primária I. Título

CDU 005.91:627.2