



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES
COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO



COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

SÃO SEBASTIÃO – SP



**PROCESSO DE REGULARIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO:
IBAMA N° 02001.003974/2005-83**

PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS

Revisão 1

Fevereiro - 2009

ÍNDICE DE REVISÕES

REV	DESCRIÇÃO E/OU FOLHAS ATINGIDAS					
0	Relatório do Programa de Gerenciamento de Riscos Revisão 0					
1	Relatório do Programa de Gerenciamento de Riscos Revisão 1					
	REV.0	REV.1	REV.4	REV.5	REV.6	REV.7
DATA	29/01/2009	20/02/2009				
PROJETO	12.629-PE-08	12.629-PE-08				
EXECUÇÃO	David Uliana / Felipe Jimenez / Marcelo de Souza	David Uliana / Felipe Jimenez / Marcelo de Souza				
VERIFICAÇÃO	Ronaldo de Oliveira	Ronaldo de Oliveira				
APROVAÇÃO	Ronaldo de Oliveira	Ronaldo de Oliveira				



ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO.....	1-1
2.	OBJETIVOS.....	2-1
3.	DEFINIÇÕES E SIGLAS.....	3-1
	3.1 Definições.....	3-4
	3.1 Siglas.....	3-1
4.	CARACTERÍSTICAS DA REGIÃO E DO EMPREENDIMENTO.....	2-1
	4.1 Histórico do Município.....	4-1
	4.2 Histórico do Porto de São Sebastião.....	4-1
	4.3 Localização.....	4-2
	4.4 Características Construtivas.....	4-4
	4.5 Instalações Privada na Retaguarda.....	4-10
	4.6 Características Operacionais.....	4-10
5.	COORDENAÇÃO DO PGR.....	5-1
6.	INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA.....	6-1
	6.1 Informações dos Produtos Movimentados e Armazenados.....	6-1
	6.2 Segurança na Operação.....	6-1
7.	ANALISE, AVALIAÇÃO E REVISÃO DOS RISCOS.....	7-1
8.	GERENCIAMENTO DE MODIFICAÇÕES.....	8-1
	8.1 Campo de Aplicação.....	8-1
	8.2 Atribuições e Responsabilidades.....	8-1



8.3	Tipos de Modificação: Permanentes e Temporárias.....	8-1
9.	MANUTENÇÃO.....	9-1
10.	PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS.....	10-1
11.	CAPITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS	11-1
12.	INVESTIGAÇÃO E ANÁLISE DE ACIDENTES/INCIDENTES	12-1
13.	PLANOS DE EMERGÊNCIA	13-1
14.	AUDITORIAS	14-1
15.	EQUIPE TÉCNICA.....	15-1



ANEXOS

ANEXO I – Mapa de Macrolocalização do Porto Público de São Sebastião

ANEXO II – Instalações Administrativas e de Apoio do Porto Público de São Sebastião

ANEXO III – Cargas Gerais Movimentadas

ANEXO IV – Cargas de Apoio Logístico para Bases *Offshore*

ANEXO V – Procedimentos Operacionais


ANEXO VI – Relatório de Acidentes

ANEXO VII – PCE

1. INTRODUÇÃO

O gerenciamento de riscos consiste na aplicação sistemática de políticas, procedimentos, ferramentas e práticas voltadas para a redução, o controle e o monitoramento dos riscos impostos por instalações ou atividades que tenham o potencial para gerar danos às pessoas, ao patrimônio público ou privado e ao meio ambiente.

O gerenciamento de riscos é precedido de avaliações qualitativas e/ou quantitativas que indiquem as possíveis perdas patrimoniais, as vítimas esperadas e os impactos ambientais decorrentes de situações anormais nas instalações ou atividades de interesse. Desta forma, visa propiciar as condições necessárias para a previsão desses eventos indesejados e a magnitude de suas respectivas conseqüências, possibilitando assim a adoção de medidas preventivas e corretivas.



Para o efetivo gerenciamento dos riscos das instalações do Porto de São Sebastião, administrado pela Companhia Docas de São Sebastião – CDSS, vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes de São Paulo, foi desenvolvido o presente Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) que é um documento de gestão contendo as diretrizes para a efetiva prevenção de acidentes e mitigação de impactos nas atividades realizadas durante a operação do empreendimento. O PGR estabelece também as atividades e mecanismos voltados para as etapas de controle e verificação, de forma a assegurar que as ações requeridas sejam implantadas para a adequada gestão dos riscos.

O escopo do PGR abrange os aspectos de segurança das operações, procedimentos operacionais e de manutenção, treinamento e capacitação dos colaboradores, procedimentos de resposta a emergências e de análise de riscos. Assim, o PGR está estruturado com o seguinte conteúdo:

- Introdução;
- Objetivos;
- Definições e Siglas;
- Características da Região e do Empreendimento;
- Coordenação do PGR;
- Informações de Segurança;

- Análise, Avaliação e Revisão dos Riscos;
- Gerenciamento de Modificações;
- Manutenção;
- Procedimentos Operacionais;
- Capacitação de Recursos Humanos;
- Investigação e Análise de Acidentes/Incidentes;
- Planos de Emergência;
- Auditorias;
- Equipe Técnica; e
- Anexos.



2. OBJETIVOS

O Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR tem por objetivo definir, concatenar e organizar as atividades e procedimentos desenvolvidos no Porto de São Sebastião, com vista à prevenção dos possíveis acidentes.

Por via reflexa, o programa propicia as condições para a preservação do meio ambiente, a integridade das instalações, a segurança dos colaboradores e da comunidade circunvizinha ao Porto de São Sebastião e a preservação da imagem da empresa.

Dentro deste contexto e, considerando os objetivos anteriormente mencionados, os resultados obtidos com o presente PGR podem ser resumidos em:

- Desenvolvimento das atividades de forma preventiva, com vista à proteção da vida humana, ao meio ambiente, ao patrimônio e à imagem da empresa;
- Manutenção de elevados padrões ambientais, de segurança e de saúde dos colaboradores, bem como das comunidades circunvizinhas eventualmente expostas aos riscos decorrentes das operações desenvolvidas no Porto de São Sebastião; e
- Incorporação dos aspectos de saúde, segurança, meio ambiente e imagem perante terceiros nos planos e metas da empresa.



3. DEFINIÇÕES E SIGLAS

3.1. Definições

- **Acidente:** Evento indesejável ou uma seqüência de eventos, casual ou não, e do qual resultam danos, perdas e/ou impactos.
- **Anormalidade:** Avarias ou irregularidades, acarretando ou não danos pessoais e/ou materiais.
- **Avaliação de Risco:** Processo através do qual os resultados das estimativas de risco são utilizados para a gestão de risco, através da comparação com os critérios de tolerabilidade de riscos.
- **Atendimento a Emergência:** Desencadeamento de ações coordenadas e integradas, por meio da mobilização de recursos humanos e materiais compatíveis com o cenário apresentado, visando controlar e minimizar eventuais danos às pessoas e ao patrimônio, bem como os possíveis impactos ambientais.
- **Causa:** Possíveis causas associadas a um determinado perigo, relacionadas com a existência de falhas intrínsecas em equipamentos/sistemas, com a aplicação de procedimentos inadequados, ou com a ocorrência de erros humanos durante a execução de tarefas.
- **Cenários Acidentais:** Identificação das hipóteses acidentais passíveis de ocorrência, decorrentes das atividades desenvolvidas.
- **Ciclo de Vida:** Consiste em estágios consecutivos e interligados de um sistema ou serviço, desde a concepção, incluindo partes componentes (matéria-prima ou recursos naturais), até a disposição final.
- **Crítérios de Tolerabilidade:** São critérios que devem ser estabelecidos pela CDSS em todas as decisões de segurança no projeto, construção e operação das suas unidades de negócio.
- **Dano:** É a severidade da lesão, ou perda física, funcional ou econômica, que pode resultante da perda de controle sobre o risco.
- **Emergência:** É toda ocorrência anormal dentro do processo habitual de operação que resulte ou possa resultar em danos às pessoas, ao sistema e ao meio ambiente, interna



e/ou externamente, exigindo ações corretivas e preventivas imediatas de modo a controlar e minimizar suas conseqüências.

- **Equipamento de Proteção Individual – EPI:** É todo o dispositivo de uso individual, de fabricação nacional ou estrangeira, destinado a proteger a saúde do trabalhador.
- **Evacuação da Área:** Ato de retirar do local de trabalho, as pessoas que não estejam envolvidas no controle de uma emergência, de forma ordenada, rumo ao ponto de reunião para evacuação.
- **Exercício Simulado:** Treinamento prático de atendimento a uma emergência.
- **Equipe Multidisciplinar:** Equipe composta por pessoas com habilidades variadas e necessárias para dar o suporte ao grupo gestor na avaliação dos riscos nas dependências da CDSS.
- **Gestão de Risco:** Aplicação sistemática de políticas de gerenciamento, procedimentos e práticas para análise de tarefas, avaliação e controle de riscos a fim de proteger o homem, meio ambiente e a propriedade, garantindo a continuidade operacional. Inclui a adoção de medidas técnicas e/ou administrativas para prevenir, controlar, e segurar os riscos, visando sua eliminação ou redução.
- **Grupo/Órgão Gestor:** Grupo formado por profissionais com conhecimento das técnicas de avaliação de riscos, que será responsável pelo gerenciamento e avaliação dos riscos associados às atividades da CDSS.
- **Hipótese Acidental:** Tipo de ocorrência identificada no levantamento de riscos e que gera cenários acidentais.
- **Identificação de Perigos:** Identificação de eventos indesejáveis que levam à materialização de um perigo.
- **Impacto ambiental:** Qualquer modificação no meio ambiente, adversa ou benéfica, que resulte no todo ou em parte das atividades executadas pela CDSS.
- **Incidente:** Evento imprevisto e indesejado que poderia ter resultado em dano à pessoa, ao meio ambiente ou à propriedade (própria ou de terceiro).
- **Modificação:** Qualquer alteração nas atividades desenvolvidas, processos ou equipamentos utilizados nas frentes de obras ou nas instalações de apoio.



- **Modificação Permanente:** É aquela para a qual não há previsão de retorno à condição anterior (antes da modificação), ficando, portanto, incorporada definitivamente ao sistema.
- **Modificação Temporária:** É aquela para a qual é fixada uma data de retorno à condição anterior (antes da modificação), sendo, portanto, apenas uma alteração temporária das condições operacionais.
- **Novos Empreendimentos:** Contempla projeto, aquisição, implantação, construção, ampliação, modificação de unidades de negócios existentes ou introdução de novas tecnologias (equipamentos e processos).
- **Operação:** É a execução de um conjunto de atividades de um processo.
- **Perigo:** Fonte ou situação com potencial de provocar dano em termos de ferimentos humanos ou problemas de saúde, danos à propriedade, ao ambiente, ou combinação deles.
- **Processo:** É o conjunto de atividades ordenadas e inter-relacionadas, incluindo processos de trabalho de qualquer natureza conduzida nas áreas sob a responsabilidade ou fiscalizada pela CDSS.
- **Projeto Novo:** Qualquer projeto de um novo equipamento ou sistema a ser introduzido nas instalações da empresa.
- **Risco:** Medida de perda econômica, humana e/ou ambiental, resultante da combinação entre frequência esperada e consequência destas perdas.
- **Risco Tolerável:** Risco que tenha sido reduzido a um nível tolerável pela CDSS com relação as suas obrigações legais e sua própria política de qualidade, saúde, meio ambiente e segurança.
- **Tarefa:** É a execução de uma prática ou padrão.
- **Vazamento:** Entende-se por vazamento qualquer situação anormal que resulte na liberação de produto, não estando necessariamente associado a uma situação emergencial.



3.2. Siglas

APP – Análise Preliminar de Perigos

CDSS – Companhia Docas de São Sebastião

CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental

EPI – Equipamento de Proteção Individual

GLP – Gás Liquefeito de Petróleo

PCE – Plano de Controle de Emergências

PEI – Plano de Emergência Individual

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos




4. CARACTERÍSTICAS DA REGIÃO E DO EMPREENDIMENTO

4.1. Histórico do Município

São Sebastião, a cidade mais antiga do Litoral Norte, deve seu nome à expedição de Américo Vespúcio, que passou ao largo da Ilha de São Sebastião, onde hoje está o município de Ilhabela, em 20 de janeiro de 1502. A ocupação portuguesa ocorreu com o início da História do Brasil, após a divisão do território em Capitânicas Hereditárias; com desenvolvimento econômico resultante da produção de dezenas de engenhos de cana - de - açúcar, caracterizou-se como núcleo habitacional e político, emancipando-se em 16 de março de 1636.

O município de São Sebastião, desde o século XVIII, assistiu importante desenvolvimento econômico baseado em culturas como a cana de açúcar, o café, o fumo e a pesca da baleia. O porto local era utilizado para o transporte de mercadorias e também era rota de ouro de Minas Gerais, que seguia por mar para o Rio de Janeiro.



Com a construção das ferrovias D. Pedro II e São Paulo Railway, que fortaleceram o Porto do Rio de Janeiro e de Santos, a importância comercial de São Sebastião foi diminuindo, passando a predominar as atividades como a pesca artesanal e a agricultura de subsistência.

Nos anos 40 iniciou-se a implantação da infraestrutura portuária e nos anos 60 foi construído o Terminal Marítimo Almirante Barroso - TEBAR da Petrobrás que atende às atividades de transporte e armazenamento de petróleo e derivados, fatores decisivos para a retomada do desenvolvimento econômico da região.

4.2. Histórico do Porto de São Sebastião

A história do Porto Público de São Sebastião se inicia em 1927, através do Decreto Federal nº 17.957, pelo qual a União concedia ao Estado de São Paulo autorização para a construção dos portos de São Sebastião e São Vicente. Mais tarde, porém, tendo em vista a falta de projetos definitivos, o Decreto de concessão foi anulado.


Em 13 de julho de 1934, através do Decreto nº 24.729, a União concedeu, novamente, ao Estado de São Paulo, a construção, aparelhamento e exploração do Porto de São Sebastião pelo prazo de 60 (sessenta) anos. O contrato foi registrado no Tribunal de Contas da União em 27 de outubro de 1934.

Os projetos para a construção do Porto foram iniciados em 1934, com as obras estendendo-se até 1954. Em 20 de janeiro de 1955 o Porto de São Sebastião foi aberto ao tráfego.

Em 18 de setembro de 1952, através da Lei Estadual nº 1.776, foi criada a Administração do Porto de São Sebastião, subordinada a Secretaria de Viação e Obras Públicas. Posteriormente passou a ser subordinada ao Departamento Hidroviário da Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo.

De acordo com o Decreto Estadual nº 29.884, de 04 de maio de 1989, a administração do Porto passou a ser efetuada pela DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A, empresa essa vinculada a Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, perdurando esta condição até 31 de maio de 2007, quando se encerrou a concessão até então em vigor.

Para dar continuidade à administração do Porto pelo Estado, foi firmado em 1º de junho de 2007, o Convênio de Delegação entre a União e o Estado de São Paulo para a consecução de melhorias no Porto, entre elas, oferecer condições mínimas de competitividade, obras de adequação e ampliação, capacitação da mão de obra própria e avulsa, reestruturação administrativa e organizacional, e instituir um novo Plano de expansão para o Porto.



Por intermédio do Decreto Estadual nº 52.102, de 29/08/2007, foi constituída a COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO. A Companhia, constituída sob forma de sociedade anônima, é vinculada à Secretaria dos Transportes, tem personalidade jurídica de direito privado e a finalidade única de administrar e desenvolver o Porto Organizado de São Sebastião. A empresa assumiu sua atividade de administradora portuária a partir de 15 de dezembro de 2007 (transitoriamente até esta data o Porto continuou sendo administrado pela DERSA).

4.3 Localização

Localizado no Município de São Sebastião, Estado de São Paulo, o Porto Público de São Sebastião encontra-se referenciado pelas coordenadas geográficas 23°48'53" Sul e 45°23'00" Oeste. O mapa de macrolocalização do Porto de São Sebastião consta do Anexo I.

Na área do Porto Organizado estão instalados o Terminal de uso privativo misto da PETROBRAS e o Porto Público de São Sebastião, administrado pela Companhia Docas de São Sebastião. A área do Porto Público, objeto desse Programa de Gerenciamento de Riscos, está limitada ao norte pelas Avenidas Antônio Januário do Nascimento e São Sebastião, a leste pelo Canal de São Sebastião, ao sul pelo enrocamento que se inicia junto à foz do Córrego Mãe Isabel, e a oeste pela antiga linha de costa e Rua do Cais (Figura 4.3-1).



Figura 4.3-1 – Limites do Porto Público de São Sebastião

Este porto encontra-se a uma distância de, aproximadamente, 220 km de São Paulo, através da Rodovia dos Tamoios; 145 km de Santos; e 390 km do Rio de Janeiro. O acesso rodoviário ao Porto se dá pela zona urbana do Município de São Sebastião, através das Avenidas Guarda Mor Lobo Viana, Eng. Remo Correa da Silva e Outeiro.

O Município é alcançado pelas rodovias SP-055/BR-101 – Rodovia Dr. Manuel Hypolito do Rego (Rio - Santos), que encontra a SP-099 – Rodovia dos Tamoios (São José dos Campos – Caraguatatuba), em Caraguatatuba, a qual dá acesso ao Vale do Paraíba e à BR-116 – Rodovia Presidente Dutra (Rio – São Paulo), SP-070 – Sistema Trabalhadores (São Paulo - Taubaté) e SP-065 – Rodovia D. Pedro I (Jacareí - Campinas).

Quanto ao acesso marítimo, o Porto Organizado de São Sebastião estabelecido pelo Decreto Federal sem número de 28 de agosto de 2007, oferece duas barras de entrada

demarcadas pelos faróis da Ponta das Canas, ao norte, e da Ponta da Sela, a sudoeste da ilha de São Sebastião. A primeira, barra norte possui 550 m de largura e profundidade de 18 m; a segunda, barra sul, apresenta largura de 300 m, com profundidade de 25 m, num total de 22,8 km de extensão.

O canal de acesso tem uma forma curva cuja orientação com o norte verdadeiro varia entre NE e N nas suas entradas sul e norte, respectivamente. Essas entradas, com a configuração afunilada, têm larguras aproximadas de 7,2 e 5,6 km, sendo a parte mais estreita, com aproximadamente 1,9 km, localizada na Ponta do Araçá. A região mais profunda do canal está localizada no lado insular, onde a profundidade varia de 20 m, nas entradas norte e sul, até uma profundidade máxima de 50 m, na parte central.

4.4 Características Construtivas

O Porto Público de São Sebastião ocupa uma área de 392.376,96 m² e 3.047,40 m de perímetro, cuja delimitação foi definida no item 4.3. Integra-se à área do empreendimento, uma porção do mar, circunscrita no entorno do cais e bacia interna.

A concepção original do empreendimento compreendia um cais em forma de L, projetando-se em direção ao Canal de São Sebastião, formado por um estrado de concreto armado apoiado sobre fundações em tubulões fixados leito marinho, e caixões em concreto armado, pelo lado da terra, bem como um enrocamento para delimitar o aterro. Para dar acesso a esse cais foi construído um molhe de ligação, constituído por dois enrocamentos paralelos espaçados de 15m com o comprimento total de 580m.

Esta concepção mantém-se até os dias atuais, definindo os berços de atracação, cujas características atuais encontram-se apresentadas na Tabela 4.4-1.

Tabela 4.4-1 – Extensão e Profundidade dos Berços de Atracação

Berço	Extensão (m)	Profundidade (m)
101	150,0	8,2
201	51,1	7,0
202	75,1	7,0
203	86,0	7,0
204	100,0	7,0 – 2,5
Rampa	5,0	2,5

Suas instalações físicas compreendem o píer com cinco berços de atracação, quatro armazéns alfandegados, dois pátios alfandegados, dois pátios não alfandegados, uma balança rodoviária, vias de circulação e áreas de apoio, conforme segue:

- **Guarita 1 (G1)** - localizada junto à Av. São Sebastião (atual Av. Antonio Januário do Nascimento) encontra-se desativada.
- **Guarita 2 (G2)** - localizada no início da principal via de acesso interior próxima à atual Rua do Cais.
- **Guarita 3 (G3)** - localizado no extremo sudoeste do Pátio 03, junto à foz do Córrego Mãe Isabel com acesso à Rua Benedito Frugoli.
- **Guarita da Malteria do Vale** - localizada internamente em via de acesso às instalações da empresa Malteria do Vale (área alfandegada privada, fora do Porto Organizado), próximo à Guarita 2, é destinada ao controle de veículos que saem do Porto e entram na Malteria;.
- **Cais e Instalações de Atracação** - O cais é formado por cinco berços de acostagem. O berço de atracação externo, frontal ao Canal de São Sebastião (Berço 101) dispõe de 150 m de cais, estendido na direção sul por mais 75m por meio de dois *dolphins*, totalizando 225 m.

Existem também 4 outros berços no interior da dársena. O berço 201 está posicionado em um ângulo de 90° no sentido nordeste em relação ao berço principal. Os berços 202 e 203 situam-se em lado oposto ao berço principal. O berço 204 encontra-se em posição perpendicular ao berço principal.

Os berços foram construídos em lajes de concreto armado sobre pilares de concreto e ocupam área total de 9.000m². Toda a estrutura onde estão instalados os berços possui pavimentação mista do tipo bloquete e/ou concreto.

A figura 4.4-1 apresenta a disposição espacial dos berços.

- **Armazém 3** - O armazém 3 dispõe de área de 1.331 m², sendo 1.000 m² de área para depósito de carga e o restante ocupada com as dependências anexas.



Figura 4.4-1 – Berços de Atracação



- **Armazéns 4, 5 e 6** - Na retaguarda do pátio 3 existem outros três armazéns públicos alfandegados (4, 5 e 6), com uma área de 2.000 m² cada, em área asfaltada, totalizando 6.000 m² (40 x 150 m) de armazém utilizados para armazenamento de granéis sólidos, equipamentos e carga geral. Os Armazéns constam da Figura 4.4-2.
- **Pátios** - Existem no porto dois pátios alfandegados (Pátios 1 e 2), com uma área total de 65.700m², usados para armazenagem de veículos, contêineres, carga geral, máquinas e equipamentos, além de eventuais outras cargas que não precisem de cobertura.

As duas áreas são asfaltadas e separadas por uma via de acesso pavimentada com bloquete. Nesta área foram instalados provisoriamente contêineres removíveis adaptados para serem utilizados como “base” (técnico, administrativo e operacional) das empresas de prestação de serviços logísticos para projetos *Offshore*.

Além dos pátios descritos existem outros dois pátios não alfandegados (03 e 04), sem asfalto, compreendendo uma área total de 283.000 m², sendo 137.000 m² e 146.000 m² respectivamente. Os pátios podem ser visualizados na Figura 4.4-2.

- **Casa de Força – CF** - Edificação localizada no pátio 1 junto à divisa com a via acesso a guarita 1 (Desativada).

- **Área de Re-trabalho** - Abrigos construídos para efetuar eventuais reparos de pequena remonta em veículos avariados destinados à exportação. Suas estruturas são de madeira, com cobertura em telhas de fibrocimento e compreende uma área de 72,00 m² cada, pé direito de 3,00 m. Possui energia elétrica e sua iluminação é artificial.



Figura 4.4-2 – Distribuição de Pátios e Armazéns

- **Sala de Conferentes – SC (Pátios 1 e 2)** - Localizadas no interior dos Pátios 1 e 2 servem para utilização dos seguranças do pátio, despachantes e trabalhadores, contendo arquivo e sanitários.
- **Balança 1 – BA-1** – Encontra-se desativada.
- **Balança 2 – BA-2** - A balança é composta pela sala de operações e o equipamento propriamente dito, está localizada no centro da via principal de acesso interior do Porto e destina-se à aferição do peso das cargas que entram e saem pelo Porto.
- **Escritório – E1** - Esta edificação é constituída por salas, almoxarifado, sala de reuniões e sanitários, sendo utilizada pela Polícia Federal e Órgão Gestor de mão-de-obra - OGMO.
- **Prédio destinado à Receita Federal – RF** - O prédio onde está instalado o Posto Fiscal da Receita Federal, tem a função de prover infra-estrutura para os agentes da Receita

Federal para o exercício das atribuições estabelecidas no Regulamento Aduaneiro. Esta edificação é composta de 2 andares e em seu interior existem salas administrativas, local para vistoria de bagagens e sanitários.

No Anexo II podem ser observadas a distribuição geral de todas as instalações de apoio e administrativas do Porto Público de São Sebastião.

4.4.1 Utilidades

▪ Sistema Viário

A via interna principal é a que liga a entrada ao cais, existindo ainda uma via entre os pátios 1 e 2, e outra entre o pátio 2 e o enrocamento de contenção. Essas vias foram construídas com pavimento do tipo bloquete e possuem iluminação. As demais vias localizadas sobre o pátio 03 e 04 não possuem nenhum tipo de pavimento ou iluminação (Figura 4.4.1-1).



Figura 4.4.1-1 – Vias internas do Porto

- **Sistema de Abastecimento de Água**

A água potável, disponível em todas as instalações do Porto, é originária da rede pública municipal, mantida pela SABESP - Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo e oferecida a todos os usuários do Porto em 18 pontos internos de fornecimento mediante medição e pagamento.

- **Sistema de Distribuição de Energia Elétrica**

A energia elétrica utilizada no Porto é essencialmente para a iluminação dos cais, pátios e vias de circulação, além do consumo nas instalações administrativas e outros menores não existindo equipamentos com consumo relevante.

A alimentação é realizada em alta tensão 13.800 V, com demanda normal de 60 kWh e pico de 125 kWh. O consumo médio mensal no ano de 2008 foi de 1.257,3 kW.

- **Sistema de Esgotamento Sanitário**

Os esgotos são lançados em fossas sépticas e a remoção do material depositado nestas câmaras é realizada periodicamente por empresa especializada, incluindo a fossa do cais.

- **Sistema de Drenagem**

O pátio 1 possui sistema de drenagem independente que consiste na captação da água pluvial através de grelhas que são interligadas por tubulações de PVC subterrâneas, pelo seu caimento, seguem o fluxo rumo ao canal de drenagem localizado nos fundos do pátio 3.

O pátio 2 dispõe de sistema semelhante ao do pátio 1 e através do seu caimento, a água segue rumo ao Canal de São Sebastião.

A via de acesso ao cais possui sistema de drenagem ao longo de toda a sua extensão. A captação da água pluvial é feita através de canaletas que deságuam nas bocas de lobo e seguem também por tubos subterrâneos. O dreno da porção localizada entre a Guarita-G2 e a Balança-B2 é lançado no canal localizado no fundo do pátio 3. A drenagem da porção entre a Balança-B2 e o Escritório-E1 é direcionada para o mar na área da dársena.

A área pavimentada onde estão instalados os Armazéns 4, 5 e 6 possui sistema de drenagem próprio integrando a drenagem da área descoberta do pátio e do interior dos armazéns. A água pluvial é captada por este sistema de drenagem através de canaletas abertas e direcionado para os fundos dos armazéns onde é lançado diretamente no solo.



O cais não possui sistema de contenção da drenagem superficial, sendo que toda a água pluvial escorre pela superfície até as bordas e posteriormente cai no mar.

Na via de acesso ao cais está implantado um sistema de lavagem dos caminhões que são utilizados nas operações com granéis sólidos. Este sistema é composto por uma caixa de captação da água utilizada no processo de lavagem. Esta água é bombeada para caixas de fibra, passando por um processo seqüencial de decantação e filtração e por fim, é armazenada para reuso. O sistema de filtros é monitorado pelos operadores portuários pré-qualificados, sendo substituído quando necessário.

Na Figura 4.4.1-2 é possível visualizar o sentido do fluxo do sistema de drenagem do Porto de São Sebastião (indicado pelas setas).



Figura 4.4.1-2 – Drenagens do Porto

4.5 Instalações Privadas na Retaguarda

Com relação às instalações privadas imediatamente atrás dos pátios do porto, mas fora da área do Porto Organizado, existem:


- Cinco silos alfandegados da Malteria do Vale S.A., com capacidade para 4.000 tons cada;
- e

- Armazéns para carga geral da CNAGA – Companhia Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados (EADI), com uma área total de 17.000 m² e capacidade de estocagem de 90.000 tons (50.000 de barrilha e 40.000 de sulfato de sódio).

4.6 Características Operacionais

O Porto Público funciona em regime de 24 horas por dia, ininterruptos, havendo 4 (quatro) períodos pré definidos, com início diariamente às 7:00; 13:00; 19:00 e 1:00 horas, respectivamente, sendo que os empregados em atividades administrativas trabalham das 7:00 às 11:00 e 13:00 às 17:00 horas.

A pré-operação, considerando a inexistência de linhas marítimas regulares em escala no Porto Público de São Sebastião, inicia-se pelo Agente Marítimo, responsável pela intermediação dos interessados na carga e o fretamento do navio junto ao Armador, em garantir a disponibilidade do berço de atracação pela inclusão na Programação de Navios, atualizada semanalmente de acordo com o Regulamento de Exploração do Porto.



A navegação e fundeio na área do Porto Organizado e as operações de acostagem nos cais são autorizadas pela Autoridade Portuária, ouvidas as demais Autoridades do Porto. Os requisitos de segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição ambiental provocada por embarcações, são previamente definido pela Autoridade Marítima.

O Porto de São Sebastião é um porto público, por meio do qual as empresas privadas denominadas “operadores portuários”, em conformidade com o previsto na Lei 8.630/93, realizam a movimentação de cargas. Tais empresas, para o exercício de suas atividades, devem ser previamente, pré-qualificadas junto à Autoridade Portuária. Para tal, é necessária a apresentação e análise de documentação específica e comprobatória tais como especificações técnicas, segurança operacional, indicação dos tipos de cargas que movimentarão.

As operações de armazenamento também são efetuadas pelos Operadores Portuários, sendo de responsabilidade da Autoridade Portuária o papel de “Fiel Depositário”, perante o Ministério da Fazenda – Delegacia da Receita Federal. Os armazéns podem receber carga geral, solta ou unitizadas, sólidos a granel ou unitizados, sendo que as quantidades dependem das características de cada produto, bem como da condição de separação, empilhamento, etc. Já os pátios descobertos são destinados a contêineres, cargas de projeto, veículos, produtos siderúrgicos e carga geral.

Todos os equipamentos utilizados nas operações do Porto de São Sebastião são de propriedade dos operadores portuários, ou locados por eles, dimensionados e mobilizados de acordo com as características da carga a ser movimentada. São operados pelos Trabalhadores Portuários Avulsos – TPA’s requisitados junto ao OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra. A Autoridade Portuária não disponibiliza equipamentos para operações portuárias.

Na Tabela 4.6-1 estão descritos os principais equipamentos permanentes utilizados atualmente pelos operadores.

Tabela 4.6-1 - Equipamentos de Terceiros (permanentes)

Quantidade	Denominação	Capacidade (toneladas)
1	Guindaste MHC 60 FANTUZZI	45
2	Stackers SANY	45
6	Funis/moegas	--



4.6.1 Movimentação de Cargas

São movimentadas anualmente pelo Porto Organizado de São Sebastião aproximadamente 50.000.000 de toneladas, sendo que o Porto Público movimentou em 2008, cerca de 800.000 toneladas.

O registro histórico do movimento de cargas no Porto Público de São Sebastião, no período de 2003 a 2008 é apresentado na Tabela 4.6.1-1.

Tabela 4.6.1-1 - Movimentação de Cargas no Porto de São Sebastião (2003 a 2008)

Produtos	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Quantidade (Ton.)					
Siderúrgicos	-	10.016	-	-		
Pallets	-	-	-	-		
Veículos	-	12.447	33.282	18.649	17.662	8.862
Caixas	-	-	-	-		
Fardos	-	-	-	-		
Containeres	-	-	-	-		77,98
Sucata de ferro a granel	-	-	-	-		
Barrilha a granel	245.715	151.196	206.859	215.505	246.174	285.318,35
Sulfato de Sódio a granel	58.998	86.503	91.848	134.819	116.639	146.313
Trigo a granel	-	-	-	-		
Malte a granel	39.277	19.372	20.861	25.539	17.460	11.755

Produtos	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Quantidade (Ton.)					
Cevada a granel	64.492	59.631	63.463	75.013	81.848	80.715
Enxofre granulado granel	11.038	-		-		33.537
Caroço de algodão granel	-	-	6.508	-		
Animais vivos	-	1.391	354	228	2.468	3.779,14
Bags químicos	19.118	19.999	13.559	10.261		1.158
Ração animal em sacas	-	447	165	110	1.107	1.656,24
Açúcar em sacas e slings			14.070	-		
Equipamentos	2.738	1.220	3.304	-	207	2.287
Feldspato a granel	-	-	-	-		
Nephline a granel	-	-	-	-		
Silicato Zircônio a granel	-	-	-	-		
Tubos Base Mexilhão						246.822,06
Destilado alcoólico granel						
TOTAIS ANUAIS	441.376	362.222	454.273	480.124	483.565	822.280,77
Operações APOIO+PESCA	6.673	5.989	7.915	6.444	5.792	11.299,09
TOTAL ACUMULADO	448.049	368.211	462.188	486.568	489.357	833.579,86



O Anexo III contém uma lista geral das cargas movimentadas pelo Porto Público de São Sebastião nos últimos 10 anos. Vale ressaltar que para os produtos classificados como perigosos pela IMO, a CDSS solicita as respectivas FISPQs quando do início da movimentação pelo Operador Portuário, permanecendo em seu poder durante o curso da atividade.

Considerando que o Porto Público de São Sebastião deverá comportar operações de apoio logístico para bases *offshore*, foram enumerados os produtos a serem movimentados por esses Operadores Portuários (Anexo IV). Vale ressaltar que para os produtos classificados como perigosos pela IMO, a CDSS solicita as respectivas FISPQs quando do início da movimentação pelo Operador Portuário, permanecendo em seu poder durante o curso da atividade.

Quanto ao tráfego marítimo no ano de 2008, 698 navios acessaram o Porto Organizado de São Sebastião. Desse total, 629 acostaram no TEBAR e 69 no Porto Público.


O Porto Público também é utilizado por embarcações de menor porte, que trabalham na manutenção e auxílio à navegação no Porto Organizado e plataformas de petróleo/gás instaladas ao largo da costa do litoral de São Paulo. Ao todo, cerca de 3.650 embarcações utilizaram os berços do Porto Público durante essas operações.

4.6.2 Operadores Portuários

Em conformidade com a Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, a Lei dos Portos, os operadores portuários podem realizar operações portuárias, desde que sejam pré-qualificados pela Companhia Docas de São Sebastião, conforme norma aprovada pelo CAP - Conselho da Autoridade Portuária de São Sebastião.

Somente de posse do Certificado de Operador Portuário, a empresa pré-qualificada pode providenciar junto às autoridades aduaneira, sanitária, marítima e do trabalho bem como junto ao OGMO, as autorizações para realização das atividades de operação portuária a que se propõem.

Estão previstas para o Porto de São Sebastião as qualificações nas categorias de: Carga Geral; Contêiner/rollon - rolloff; granel sólido; logística offshore e granel líquido. Para habilitação devem primeiramente cadastrar-se junto a Autoridade Portuária e demonstrar habilitação técnica, operacional, ambiental e jurídica, regularidade fiscal, idoneidade financeira. Existem atualmente, cinco empresas habilitadas como operadores portuários.



O Operador Portuário responde, perante a autoridade Portuária, pelos bens que se encontrem a seu serviço ou sob sua guarda; o proprietário ou consignatário pelos danos e perdas às mercadorias durante as operações que realizar; o armador pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte. Responde, também, aos trabalhadores portuários pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos.

5. COORDENAÇÃO DO PGR

O Diretor de Gestão Portuária do Porto de São Sebastião é o responsável pela coordenação geral do Programa de Gerenciamento de Riscos a quem cabe delegar a outros colaboradores da estrutura organizacional da Companhia Docas de São Sebastião as atribuições e responsabilidades necessárias ao desenvolvimento e manutenção do PGR.

A coordenação geral é responsável pela efetiva operacionalização das ações do PGR, e para tanto assegura que a capacitação e os demais recursos necessários estejam disponíveis e adequados para o pleno andamento das atividades previstas no programa.

As atribuições da coordenação do PGR são as seguintes:

- Coordenar as diversas atividades previstas no PGR;
- Gerenciar as atividades de análise, avaliação e revisão dos riscos;
- Implantar as recomendações decorrentes do processo de gerenciamento de modificações;
- Assegurar e acompanhar as avaliações de segurança, por meio de auditorias periódicas, incluindo a verificação de:
 - Medidas recomendadas em estudos de análise de riscos;
 - Atualização de normas e procedimentos operacionais e de segurança;
 - Cumprimento de instruções de trabalho;
 - Programas de treinamento e capacitação de funcionários;
- Avaliar as ações e procedimentos adotados em situações de emergência;
- Promover a integração entre as diversas áreas para o bom andamento das ações previstas no PGR; e
- Elaborar e apresentar relatórios periódicos à alta direção da Companhia Docas de São Sebastião – CDSS.



6. INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA

As informações de segurança relacionadas com as atividades realizadas no Porto de São Sebastião constituem elementos fundamentais do PGR, pois propiciam as informações e dados necessários para o pleno conhecimento dos riscos associados a esses aspectos, de modo que as atividades sejam realizadas dentro dos critérios de segurança requeridos.

Dessa forma, o desenvolvimento e a manutenção de informações técnicas de segurança constituem um item de suma importância para o gerenciamento dos riscos intrínsecos às atividades realizadas no Porto Público de São Sebastião.

6.1 Informações dos Produtos Movimentados e Armazenados

É importante salientar que o Porto Público de São Sebastião não realiza nenhum tipo de processo com produtos químicos perigosos, somente movimentação logística. No entanto, como uma medida preventiva a CDSS solicita a seus clientes as Fichas de Informação de Segurança de Produto Químico – FISPQ's.

Em qualquer situação emergencial envolvendo produtos movimentados serão adotados os procedimentos existentes no Plano de Controle de Emergência e no Plano de Emergência Individual.

6.2 Segurança na Operação

Para garantir a segurança na operação são adotados os procedimentos operacionais pertinentes a cada operação, conforme detalhado no Capítulo 10. É importante ressaltar que as operações de carga e descarga das embarcações são fiscalizadas pela CDSS, porém são de responsabilidade dos Operadores Portuários.

7. ANÁLISE E REVISÃO DOS RISCOS

A análise de riscos tem por objetivo identificar situações perigosas, avaliar a severidade de eventuais impactos decorrentes desses perigos e fornecer os subsídios necessários para permitir a implantação de medidas mitigadoras para a redução e o controle dos riscos durante as atividades realizadas pelo Porto Público de São Sebastião.

No caso específico do Porto Público de São Sebastião, em função das características, tipo de operação, atribuições e responsabilidade da CDSS enquanto Autoridade Portuária, o estudo de análise de riscos limita-se atualmente à fase qualitativa de identificação dos riscos.

Os dados e informações que norteiam um PGR são baseados nos resultados do estudo de análise de riscos; porém, ao longo do tempo, esse estudo é revisado e atualizado, uma vez que as atividades, processos, materiais e equipamentos, ou mesmo a vizinhança e outros aspectos do entorno do empreendimento, apresentam comportamento dinâmico.

Assim, a cada 3 anos, ou sempre que julgado necessário, o estudo de análise de risco é revisto a fim de propiciar os subsídios necessários para a atualização e o aperfeiçoamento do Programa de Gerenciamento de Riscos, contribuindo assim não só para a prevenção de situações de emergência, como também para o aprimoramento das ações previstas no Plano de Controle de Emergência e Plano de Emergência Individual.

Quando da ocorrência de acidentes em qualquer atividade ou detecção de situações perigosas que possam contribuir para a geração de acidentes, é realizada a investigação do evento e, se justificável, elaborado um estudo de análise desses riscos específico.

Todo e qualquer funcionário que tenha relação direta com a área operacional e/ou com o atendimento a emergências no Porto de São Sebastião, pode sugerir à Coordenação do PGR que seja realizado um estudo de risco específico para avaliar ou revisar os riscos. A Coordenação do PGR avalia as solicitações e determina a realização do estudo específico, para posterior implantação das medidas mitigadoras sugeridas, caso pertinente.

A elaboração do estudo de análise de risco é baseada na técnica denominada Análise Preliminar de Perigos - APP, conforme metodologia apresentada no Anexo II, PO-10 Análise Preliminar de Perigos.

8. GERENCIAMENTO DE MODIFICAÇÕES

O Gerenciamento de Modificações tem como objetivo estabelecer e implantar um procedimento ordenado e sistemático de análise dos possíveis riscos introduzidos por modificações nas instalações e operações realizadas no Porto de São Sebastião, de forma a identificar as medidas para a redução dos riscos e de aprovação formal antes que as mesmas sejam efetivamente implantadas.

8.1 Campo de Aplicação

Aplica-se a todas as atividades realizadas no Porto Público de São Sebastião, quando for necessário realizar uma modificação, seja na própria instalação ou em seus procedimentos operacionais, conforme as prescrições contidas neste capítulo.

8.2 Atribuições e Responsabilidades

A responsabilidade pelo cumprimento dos requisitos prescritos neste capítulo cabe ao responsável pela área que estiver solicitando a modificação.

O Coordenador do PGR é o responsável pela coordenação e elaboração de Avaliação Preliminar de Perigos (APP), bem como o cumprimento do exposto no Capítulo 7 – Análise e Revisão dos Riscos.

A documentação resultante do cumprimento deste procedimento é incorporada à documentação de segurança do equipamento ou sistema e controlada de acordo com as regras de controle de documentação da empresa.

8.3 Tipos de Modificação: Permanentes e Temporárias

Dois tipos distintos de modificação são considerados neste elemento: as modificações permanentes e as modificações temporárias. Ambos os tipos podem ser responsáveis por grandes acidentes, de modo que ambos devem ser submetidos aos procedimentos especificados neste elemento de gestão. No entanto, para uma modificação temporária pode não ser necessário completar todos os passos requeridos para uma modificação permanente.

Para uma modificação temporária, deve ser especificada a data da modificação e a data do em que o processo ou equipamento voltará à condição normal (anterior à modificação). A renovação do período de validade de uma modificação temporária deve ser analisada para se

verificar se as medidas de proteção estão sendo mantidas conforme recomendadas na aprovação inicial.

A CDSS possui os seguintes procedimentos operacionais aplicáveis ao gerenciamento de modificações, os quais constam do Anexo II:

- PO-11 – Análise e Aprovação de Modificações; e
- PO-12 – Análise e Aprovação de Projeto Novo.




9. MANUTENÇÃO

Os procedimentos de manutenção têm por objetivo garantir o correto funcionamento dos equipamentos destinados às operações realizadas nas instalações do Porto Público de São Sebastião, de maneira a evitar que eventuais falhas possam comprometer a segurança das instalações/operações, das pessoas e do meio ambiente.

A Companhia Docas de São Sebastião realiza inspeções e manutenções preventivas e corretivas das máquinas e equipamentos utilizados no Porto Público de São Sebastião. A seguir são definidos os tipos de manutenção realizada pela CDSS.

- **Manutenção preventiva:** retirada de funcionamento de um equipamento, que até aquela data não manifestou nenhum sinal de anormalidade, detectável de maneira simples, para atender exigências baseadas em condições de parâmetro ou tempo; e
- **Manutenção corretiva:** necessária quando ocorrem falhas no equipamento, ou fique demonstrado seu funcionamento irregular.



Os serviços de manutenção fazem parte da política de qualidade adotada pela CDSS, sendo identificados os equipamentos críticos. No plano geral de manutenção preventiva e corretiva estão definidos os períodos para execução dos serviços, conforme especificado no manual do fabricante de cada equipamento.

A responsabilidade da programação de manutenção é do Chefe de Operações, que deve, com base nos critérios de criticidade dos sistemas/equipamentos envolvidos, definir as prioridades na agenda dos serviços.

O procedimento operacional PO-01 - Abastecimento e Manutenção de Equipamentos, Máquinas e Veículos, constante do Anexo II contém as diretrizes para manutenções de forma geral.

10. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

O objetivo deste item é sistematizar os procedimentos operacionais para o desenvolvimento das atividades realizadas nas instalações do Porto Público de São Sebastião, de modo que todas as operações sejam executadas de acordo com diretrizes padronizados, que contemplem detalhadamente cada passo a ser seguido nas diferentes atividades, considerando os critérios de segurança requeridos.

Os procedimentos operacionais referentes às operações realizadas no Porto Público de São Sebastião encontram-se disponíveis nas áreas para consultas sempre que necessário e são do conhecimento do corpo funcional da CDSS diretamente envolvido nas respectivas atividades.

A Tabela 10-1 apresenta a relação dos principais procedimentos operacionais da CDSS que são apresentados no Anexo VI. Ressalta-se que sempre quando há ocorrência de revisão destes documentos é realizada a divulgação para atualização das informações.

Tabela 10-1 – Instruções de Trabalhos Operacionais e Manuais de Processos



Número	Título
PO-01	Abastecimento e Manutenção de Equipamentos, Máquinas e Veículos
PO-02	Armazenamento de Cargas
PO-03	Carregamento e Descarregamento de Caminhões
PO-04	Carregamento e Descarregamento de Navios
PO-05	Inspeção de Veículos
PO-06	Movimentação de Cargas nos Pátios e Armazéns
PO-07	Movimentação, Transporte e Destinação de Resíduos de Embarcações
PO-08	Trabalho em Altura
PO-09	Procedimento para Cerco de Embarcações Atracadas
PO-10	Análise Preliminar de Perigos
PO-11	Análise e Aprovação de Modificações
PO-12	Análise e Aprovação de Projeto Novo
PO-13	Realização de Auditorias
PO-14	Evacuação de Área
PO-15	Atendimento a Emergência com Produtos Perigosos
PO-16	Treinamento dos Integrantes do PCE

11. CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS

O treinamento dos colaboradores é uma das atividades de maior importância para o Porto Público de São Sebastião, uma vez que tem por finalidade garantir que estes estejam capacitados para desempenhar suas funções e estejam permanentemente atualizados para o desenvolvimento de suas atividades.

O treinamento adequado é uma exigência básica para a realização de operações eficientes e seguras. Desse modo, todos os funcionários da CDSS, operadores e prestadores de serviços têm por obrigação conhecer detalhadamente suas tarefas, demonstrando a competência exigida na realização de suas funções.

Todos os treinamentos são registrados através de lista de presença, sendo que estes se encontram estabelecidos da seguinte forma:

- **Treinamento Inicial:** todo o pessoal envolvido nas operações portuárias é treinado antes do início de qualquer atividade, de acordo com critérios pré-estabelecidos de qualificação profissional. Os procedimentos de treinamento são definidos de modo a assegurar que as pessoas que operem as instalações e as que desenvolvem outras atividades no Porto Público de São Sebastião tenham os conhecimentos e habilidades requeridas para o desempenho de suas funções, incluindo as ações relacionadas com as emergências;
- **Treinamento Periódico (Trimestral):** o programa de capacitação prevê ações para a reciclagem periódica dos funcionários, considerando a periculosidade e complexidade das instalações e as funções; no entanto, em nenhuma situação a periodicidade de reciclagem é superior a um ano. Tal procedimento visa garantir que as pessoas estejam permanentemente atualizadas com os procedimentos operacionais; e
- **Treinamento após Modificações:** Quando houver modificações nos procedimentos, nas instalações, no processo, no equipamento, ou seja, quando for inserida uma nova atividade no empreendimento, os funcionários envolvidos tem, obrigatoriamente, treinamentos sobre as alterações implantadas antes que o novo equipamento/sistema entre em operação.

A CDSS realiza os treinamentos conforme mencionado anteriormente, com o intuito de assegurar sua eficácia. O Chefe de Operações é responsável pelos treinamentos operacionais, as questões de qualidade, saúde, meio ambiente e segurança são de responsabilidade do Técnico de



Segurança do Trabalho do Porto. Todos os operadores portuários e demais prestadores de serviços devem apresentar dados comprobatórios da realização de treinamentos equivalentes aos citados, o que é garantido por meio de condicionantes contratuais.



12. INVESTIGAÇÃO E ANÁLISE DE ACIDENTES/INCIDENTES

O processo de investigação e análise de acidentes/incidentes tem por objetivo estabelecer os requisitos para a identificação de todos os elementos que contribuíram para a ocorrência do evento, a fim de buscar mecanismos e ações visando a prevenção de futuras ocorrências similares.

Acidentes e incidentes que resultem ou possam resultar em danos operacionais, danos à integridade física de pessoas, ao patrimônio, ou impactos ambientais, são obrigatoriamente investigados.

A investigação é iniciada imediatamente após a ocorrência por meio da coleta de informações preliminares. A comissão de acidentes é formada pelo Chefe de Operações, Técnico de Segurança do Trabalho e pelo colaborador diretamente envolvido, sendo de responsabilidade desta comissão a elaboração de um relatório apontando a descrição da ocorrência, suas causas e recomendações.

A comissão elabora um relatório de acidente, através do preenchimento de um formulário, conforme modelo apresentado no Anexo VI – Relatório de Acidentes.



13. PLANOS DE EMERGÊNCIA

A fim de garantir a eficácia das ações de resposta necessárias aos cenários acidentais levantados para o Porto Público de São Sebastião, bem como para o atendimento aos requisitos legais, a Companhia Docas de São Sebastião possui dois planos de resposta emergencial: o PCE – Plano de Controle de Emergência e o PEI – Plano de Emergência Individual.

O PCE – Plano de Controle de Emergência tem por objetivo propiciar as condições necessárias para o desencadeamento de ações rápidas e eficientes, visando minimizar eventuais danos às pessoas, ao patrimônio, ao meio ambiente e à imagem da empresa, por meio da adoção de procedimentos integrados e coordenados entre o Porto de São Sebastião e as demais entidades envolvidas em situações de emergência.

O PCE, embora constante de documento específico, é parte integrante do presente PGR, razão pela qual é permanentemente atualizado e periodicamente revisado, com divulgação das eventuais alterações ou atualizações a todos os colaboradores. O PCE está apresentado no Anexo VII do presente documento.

Nas revisões do plano são considerados os resultados e recomendações de estudos de análise de risco e suas revisões, em especial no tocante às hipóteses e cenários acidentais, bem como eventuais sugestões oriundas das auditorias e também após todo e qualquer treinamento ou eventual situação emergencial atendida pelo PCE.

É de responsabilidade do Coordenador do PGR acompanhar a atualização e revisão do PCE, bem como promover a sua integração com outras instituições, e ainda, a sua divulgação e realização de treinamentos e exercícios simulados.

O PEI – Plano de Emergência Individual, em atendimento à Resolução CONAMA N° 398/08, é direcionado exclusivamente para os cenários acidentais envolvendo derrames de petróleo e seus derivados que possam atingir o Canal de São Sebastião.

A estruturação do PEI, os recursos materiais e os procedimentos de resposta são específicos e diferem e independem do PCE. O PEI do Porto Público de São Sebastião é apresentado em documento separado do PGR.

14. AUDITORIAS

As auditorias têm por objetivo identificar situações de não conformidade no PGR que possam influenciar a segurança e operacionalidade das atividades desenvolvidas nas instalações do Porto Público de São Sebastião, buscando identificar situações que possibilitem alguma ocorrência indesejável.

A CDSS realiza periodicamente auditorias para avaliar a eficácia do PGR, sendo o Chefe de Operações responsável pela auditoria interna, ou pela contratação de equipe de auditoria externa. A responsabilidade pela implantação das ações corretivas é do responsável pela área ou atividade auditada.

As auditorias são realizadas conforme PO-13 – Procedimento de Auditoria, apresentado no Anexo II, e tem por finalidade determinar a eficácia das atividades previstas no PGR.

Todas as auditorias são registradas para o devido acompanhamento da implantação e efetividade das ações corretivas, sendo que todos os documentos gerados nas auditorias são arquivados num período mínimo de três auditorias.



15. EQUIPE TÉCNICA

15.1 Coordenação Geral

- **Ricardo Rodrigues Serpa**

Químico, Diretor Executivo.

15.2 Coordenação Técnica

- **Ronaldo de Oliveira Silva**

Técnico de Segurança do Trabalho, Bacharel em Direito, Mestrando em Tecnologia Ambiental e Gerente da Área de Planos de Emergência e Treinamentos.

15.3 Elaboração

- **David Ricardo Uliana**

Técnico de Segurança do Trabalho, Engenheiro Ambiental.

- **Felipe Costa Jimenez**

Engenheiro Ambiental.

- **Marcelo Fernandes de Souza**

Engenheiro Ambiental, Pós Graduando em Engenharia de Segurança do Trabalho.



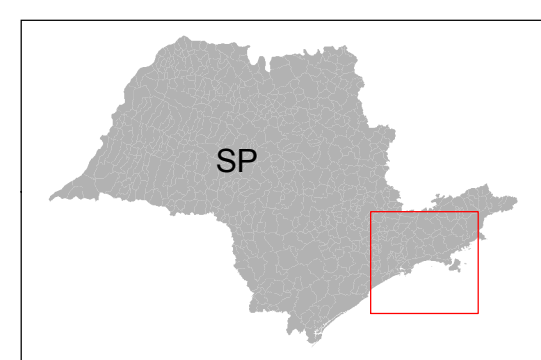


ANEXOS




ANEXO I

MAPA DE MACROLOCALIZAÇÃO DO PORTO PÚBLICO DE SÃO SEBASTIÃO

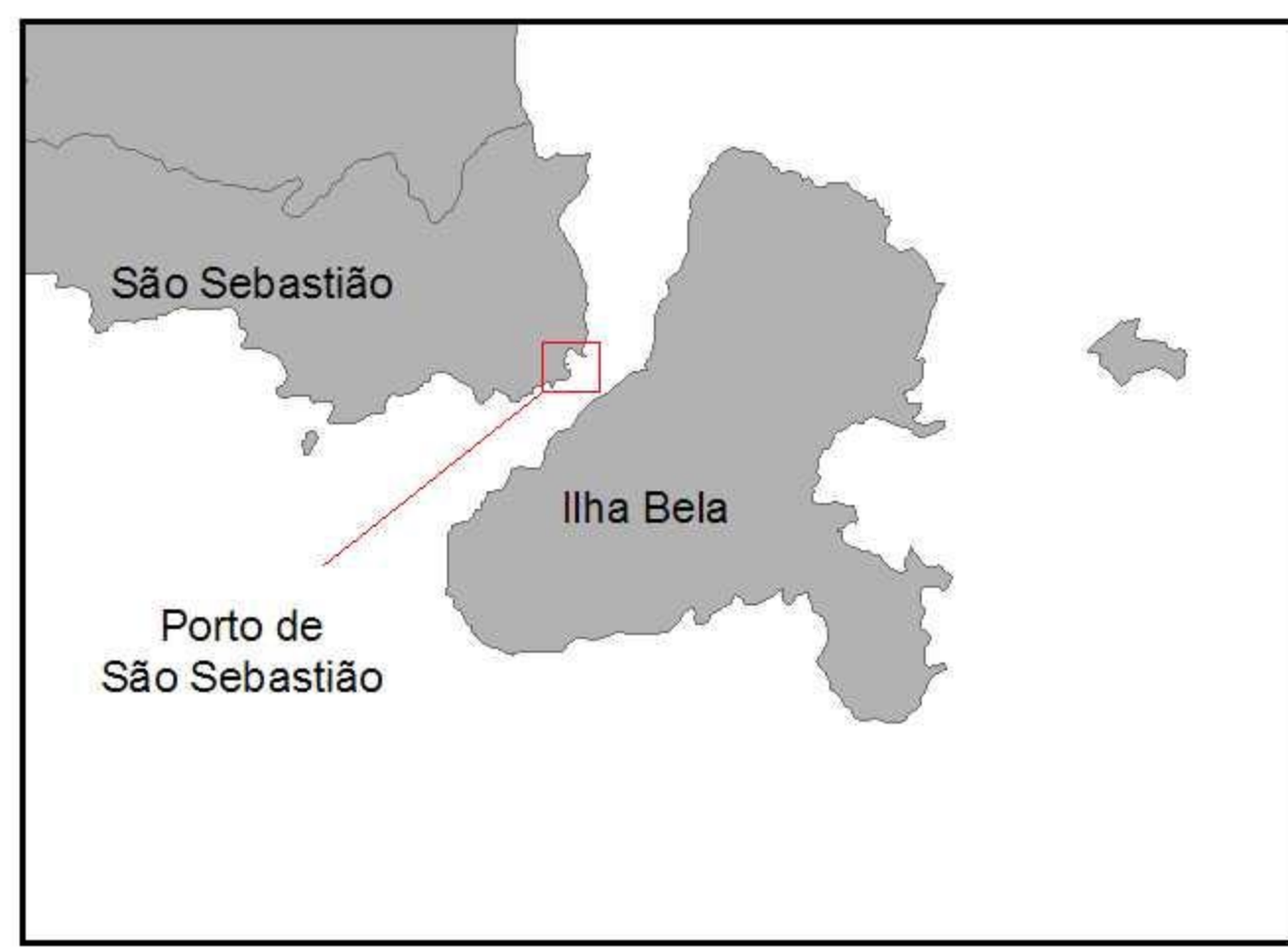
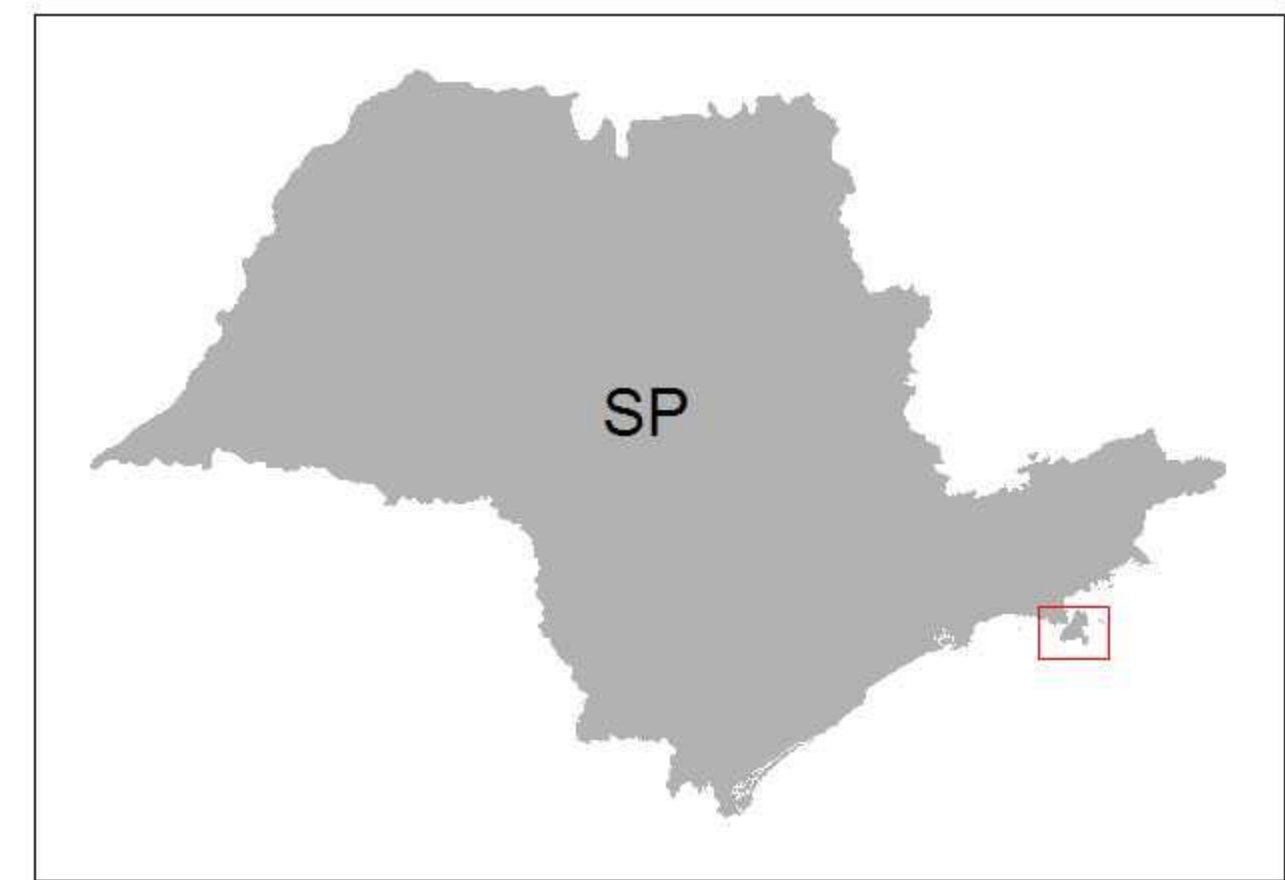


Legenda

- Porto
- Rodovias
- Municipios

Título: Mapa de Macrolocalização	
Revisão: 00	Data: 02/2009
Elaboração: Arthur Wieczorek	Aprovação:
Execução:	
Cliente: Companhia Docas de São Sebastião	
Escala: 1:400.000	0 3 6 12 18 km

Universal Transversa de Mercator - UTM
 Base Cartográfica
 Ministério dos Transportes
 IBGE



Base Cartográfica
Ortofotos. IF. 2000
UTM - SAD 69

Execução - Orbis-Exceller



ANEXO II
INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVAS E DE APOIO DO PORTO PÚBLICO DE SÃO
SEBASTIÃO



Legenda

- 1 - Casa de força
- 2 - Abrigo para retrabalho
- 3 - Escritório Sala de Conferente Pátio 1
- 4 - Guarita G1
- 5 - Escritório Sala de Conferente Pátio 2
- 6 - Abrigo removível
- 7 - Escritório E1
- 8 - Escritório técnico administrativo e operacional de logística *Offshore*
- 9 - Receita Federal
- 10 - Balança B2
- 11 - Área de manutenção de equipamentos e manutenções
- 12 - Guarita
- 13 - Guarita da malteria
- 14 - Guarita G3
- 15 - Transbordo de lixo temporário
- 16 - Área de montagem de equipamentos industriais



ANEXO III

CARGAS GERAIS MOVIMENTADAS

**PRODUTOS MOVIMENTADOS NO PORTO PÚBLICO DE SÃO SEBASTIÃO
NOS ÚLTIMOS 10 ANOS**

Ácido Cítrico	Fardos de celulose
Ácido Oxálico Bags	Formiato de Sódio
Ácido Sulfanico	Glioxal
Álcool Furfuril	Magnésia
Amarrados de aço	Magnesita Big Bag
Atados chumbo ling.	Malte à Granel
Atados perfis de aço	Máquinas e equipamentos
Barrilha à granel	Microsílica
Barrilha leve	Nephiline à granel
Bauxita Big Bags	Óxido de Alumínio Big Bags
Bicarbonato de Amônio Big Bags	Óxido de Cromo
Big Bags Produtos Químicos	Óxido de Magnésio
Big-bags c/ grafite	Pallets de Barrilha
Big-bags c/ sulf. Sódio	Pallets de chumbo
Bobinas fio de aço	Pallets res.politetrafluor
Carga Geral	Peç industr. (gasoduto)
Caulin Bags	Prod.Químico/tambor
Cevada granel	Silicato Zircônico à granel
Cimento	Soda Cáustica Big Bags
Cloreto Bags Amônia	Spinel
Conteineres 20' cheioS	Sulfato sódio granel
Conteineres 20' vazios	Sulfeto de Dissódico
Conteineres 40' cheioS	Sulfeto Bags
Conteineres 40' vazios	Tratores/Máquinas
Destilado Alcoólico Granel	Trigo à granel
Electodus	Vagões Ferroviários Usados
Enxofre granulado à granel	Veículos
Equipamentos	Wollastonita



ANEXO IV

CARGAS DE APOIO LOGÍSTICO PARA BASES *OFFSHORE*

Produtos a serem movimentados no apoio logístico para bases *offshore*

Nome	Nome Químico / Natureza Química/Ingredientes	CAS Number	Estado Físico
Ácido cítrico	2-hidroxi-1,2,3-ácido propanotricarboxílico	72-92-9	Sólido
All-Temp	Copolímero acrílico	-	sólido
Amido HPA-hidroxipropilamido	Amido de mandioca modificado	9057-06-01	sólido
Amido pré-gelatinizado - Fargel	Amido de milho modificado - polímero	-	sólido
Aqua-col	Éter monobutil glicol polialquilenos	-	líquido
Aqua-col-D	Éter glicol	112-34-5 (éter dietilenoglicol monobutílico), 143-22-56 (trietileno glicol, monobutil éter)	líquido
Aragonita	Sílica cristalizada (carbonato de cálcio)	14808-60-7	sólido
Aragonita 2-44	Sílica cristalizada (carbonato de cálcio)	14808-60-7	sólido
Baritina	Sulfato de bário	-	sólido
Barrilha Leve	Carbonato de sódio	497-19-8	sólido
Benex	Polímeros de poliacrilato e poliacrilamida.		sólido
Bentonita	Sílica cristalina	14808-60-7	sólido
Bicarbonato de Sódio	-	-	sólido
Bio-Base 100 LF	Isômeros de alfa-olefina	-	líquido
Bio-Cote	Afinante e agente dispersante para sólidos em fluidos sintéticos e outros fluidos orgânicos insolúveis em água.	-	líquido
Bio-lose	Polissacarídeo modificado.	-	sólido
Bio-Spot	Solução aquosa que contém uma mistura de polialquilenos.	-	líquido
Bio Spot II	Emulsão de poliglicol	-	líquido
Bissulfito de sódio	Sulfito ácido de sódio.	7631-90-5	líquido
Brine-PAC XT	Álcool acetilênico (2-metil-3butin-2-ol)	115-19-5	líquido

Produtos a serem movimentados no apoio logístico para bases *offshore*

Nome	Nome Químico / Natureza Química/Ingredientes	CAS Number	Estado Físico
Cal hidratada	Hidróxido de cálcio	1305-62-0	sólido
Calcáreo	Sílica cristalizada (carbonato de cálcio)	14808-60-7	sólido
Carbo-Gel	Argila organofílica	14808-60-7	sólido
Carbo-Gel II	Argila organofílica	14808-60-7	sólido
Carbo-Mul	Contém metanol	67-56-1 (metanol)	líquido
Carbo-Mul HT	Contém querosene e éter	8008-20-6 (Querosene), 34590-94-8 (Éter)	líquido
Carbonato de Cálcio	Sílica cristalizada (carbonato de cálcio)	14808-60-7	sólido
Carbonato de Cálcio 2-44	Sílica cristalizada (carbonato de cálcio)	14808-60-7	sólido
Carbonato de Sódio	Barrilha leve	497-19-8	sólido
Carbonato de Zinco	Carboneto de Zinco	3486-35-9	sólido
Carbosan 135 TR	Hexahidro-1,2,3,5-tris(2-hidroxietil)-sym-triazina. (Base de triazinabiocida)	-	líquido
Carbo-Tec	DISTILLATES (PETROLEUM), STRAIGHT-RUN MIDDLE 64741-44-2	64741-44-2	líquido
Carbo-Tec S	Ácido graxo polimerizado insaturado.		
Carbo-Trol HT	Gilsonita	12002-43-6	sólido
Cascanit	Mistura de ácido graxo/éster.		líquido
Casing Wash 100	Contém Metanol e 2-propanol	67-56-1(Metanol), 67-63-0 (2-propanol)	líquido
Casing Wash 200	Éter de glicol	34590-94-8	líquido
Casing Wash 300	Éter de glicol	34590-94-8	líquido
Celulose Polianiônica	-	-	sólido
Celulose Polianiônica LV	-	-	sólido
Check Loss (todas as granulometrias)	Pó de celulose	-	sólido

Produtos a serem movimentados no apoio logístico para bases *offshore*

Nome	Nome Químico / Natureza Química/Ingredientes	CAS Number	Estado Físico
Chemtrol X	Contém hidróxido de sódio e crystalline silica, quartzo	1310-73-2 14808-60-7	sólido
Clay-cote HT	Polímero de ácido graxo em solvente	-	líquido
Clay-Trol	Complexo ácido de amina.		líquido
Cloreto de amônio	-	12125-02-09	sólido
Cloreto de Cálcio	-	-	líquido
Cloreto de Potássio	-	-	líquido
Cloreto de Sódio	-	-	sólido
CMC ADS tipo II	Carboximetilcelulose sal sódico bruto	9004-32-4	sólido
CMC AV AS	Carboximetilcelulose sal sódico bruto	9004-32-4	sólido
CMC (All Grades)	Carboximetilcelulose sal sódico bruto	9004-32-4	sólido
Complexo de Aminas	Complexo ácido de amina.	-	líquido
Cyfloc 1143	Poliacrilamida não-iônica	-	sólido
Cyfloc 1146	Poliacrilamida catiônica	-	sólido
Cyfloc 4010	Poliacrilamida não-iônica	-	sólido
Cyfloc 6100	Amina poliquaternária (contém Polímero do ethylenediamine do epichlorohydrin do Dimethylamine)	42751-79-1	líquido
DDP – 80		-	líquido
Defomex SLE	polidimetilsiloxano + agente de carga em emulsão aquosa	-	líquido
Desco CF	Contém sulfato ferroso e Sílica cristalina	17375-41-6 e 14808-69-7	sólido
DFE-1408	Mistura de olefinas isomerizadas e éster	-	líquido
Glutaraldeído	Glutaral	111-30-8	líquido
Goma Xantana	-	11138-66-2	sólido
Hidróxido de Cálcio	Cal hidratada	1305-62-0	sólido
Hidróxido de Sódio	Soda cáustica, cáustico branco.	1310-73-2	sólido

Produtos a serem movimentados no apoio logístico para bases *offshore*

Nome	Nome Químico / Natureza Química/Ingredientes	CAS Number	Estado Físico
Hipoclorito de Cálcio	-	7778-54-3	sólido
Intoil P	Contém estireno, 1,3 polímero butadieno	9003-55-8	sólido
KD - 700	Mistura orgânica de Fosfanato/ Metanol	67-56-1 (metanol)	líquido
Kem-Seal Plus	Copolímero de acrilamida	-	sólido
Knockout 1200	cloreto de zinco	7646-85-7	líquido
LC-Lube	Grafite sintético	7782-42-5	sólido
LD-8	Contém Aluminum stearate	300-92-5	líquido
LIGCO	Sílica cristalina, quartzo	14808-60-7	sólido
Lime	Cal hidratada	1305-62-0	sólido
Magma-Gel	Argila hectorita modificada organofílica	14808-60-7	sólido
Magma-Plex	Carbonato de cálcio precipitado com ácidos graxos	-	sólido
Magma-Seal	Contém Sílica cristalina	14808-60-7	sólido
Magma-Plex	Contém Sílica cristalina	14808-60-7	sólido
Magma-Seal	Mistura de ingredientes não perigosos e sílica cristalina, quartzo.	14808-60-7	sólido
Magma-Trol	Copolímero acrilato/ estireno		sólido
Magma-Vert	Contém Éter de Glicol	345490-94-8	líquido
Max-Guard	Complexo ácido de aminoácido		líquido
Max-plex	Aluminato de sódio	1302-42-7	sólido
Max-Shield	Polímero selante.	-	líquido
Mica	Mica muscovita – mineral de filosilicato de alumínio e potássio. Mica hidro-biotita.	-	sólido
Mica M	Mica muscovita – mineral de filosilicato de alumínio e potássio. Mica hidro-biotita.	-	sólido
Mil Bar	Natureza Química: Sulfato de bário	-	sólido
Mil-Carb	Sílica cristalina, quartzo cristalino e Carbonato de cálcio	14808-69-7, 1317-65-3	sólido

Produtos a serem movimentados no apoio logístico para bases *offshore*



Nome	Nome Químico / Natureza Química/Ingredientes	CAS Number	Estado Físico
Mil-Gard	carboneto de zinco	3486-35-9	sólido
Mil-gel	Sílica cristalina (Bentonita)	14808-60-7	sólido
Mil-gel NT	Esmectita, sílica cristalina (Bentonita não tratada)	14808-60-7	sólido
Mil-LIME	Hidróxido de calico	1305-62-0	sólido
Mil-Lube	Mistura de ácido graxo/éster.	-	líquido
Mil-Mica (todas as granulometrias)	Mica muscovita – mineral de filosilicato de alumínio e potássio. Mica hidro-biotita.	-	sólido
Mil-PAC (todas as granulometrias)	-	-	sólido
MIL-PAC-LV	-	-	sólido
Mil-PAC R. (todas as granulometrias)	-	-	sólido
Mil-Plug	Ground Cellulosic Material	-	sólido
Mil-Seal (todas as granulometrias)	Mistura de fibras celulósicas, algodão, vegetais.	-	sólido
Mil-Temp	Copolímero anidrido maléico/ estireno sulfonado	-	sólido
New-Drill HP	Poliacrilamida/acrilato e mistura de KCl	-	sólido
New-Drill Plus	Copolímero de acrilamida aniônico	-	sólido
Noxygen	Sal orgânico sem enxofre	-	sólido
Noxygen XT	Sal orgânico sem enxofre	-	sólido
Omni-Cote	Mistura de sulfonato orgânico/ poliolefina	-	líquido
Omni-Mul	Mistura sintética/poliamida	-	líquido
Omni-Plex	Mistura de polímeros de acrilato (contém Etileno-glicol e 2-hidroxipropil Ester)	-	líquido
Omni-Tec	Mistura sintética/ácidos graxos	-	líquido
Óxido de Magnésio	Sal orgânico sem enxofre	-	sólido
PAC-LOVIS	-	-	sólido
PAC-LV	-	-	sólido
PAC R	-	-	sólido
PENETREX	Mistura de olefinas isomerizadas e	-	líquido

Produtos a serem movimentados no apoio logístico para bases *offshore*

Nome	Nome Químico / Natureza Química/Ingredientes	CAS Number	Estado Físico
	éster.		
Perfflow DIF	Sílica cristalina, quartzo, amido e carbonato de cálcio	-	sólido
Peróxido de Magnésio	-	1335-26-8	sólido
Policloreto de Alumínio	-	132741-9	Líquido ou sólido
Polidrill		-	sólido
Polímero Acrílico	Copolímero acrílico	-	sólido
Preventor de Enceramento	Mistura de olefinas isomerizadas e éster.	-	líquido
Pyro-Trol	Copolímero de acrilamida	-	sólido
Soda Ash	Carbonato de sódio	497-19-8	sólido
Soda cáustica	Hidróxido de sódio	1310-73-2	sólido
Soluflake (todas as granulometrias)	Carbonato de cálcio – sal com características básicas.	1317-65-3	sólido
Solugel N	Amido de Mandioca Pré-gelatinizado	9005-25-8	sólido
Solu-Squeez	Sílica cristalina; Hidróxido de cálcio; Atapulgate	1317-65-3	sólido
Superfloc 616 - B	Policloreto de hidroxialumínio	215-477-2	líquido
Tetra Cide	Glutaraldeído	111-30-8	líquido
Triazina	Biotreat 4980 (contém Trietanol, Formaldeído e Aminoetanol)	4719-04-4	
Trietilenoglicol	Éter dihidróxi-dietil, triglicol	112-27-6	líquido
Well Wash II	Éter glicol	34590-94-6	líquido
Xan-plex D	Polímero polissacarídico.		sólido
Xantangum	Goma Xantana	11138-66-2	sólido
Xanvis	Polímero polissacarídico.	-	sólido
X-Cide 102	Glutaraldeído – dialdeído saturado.	-	líquido
X-Link ACR	Contém Cloreto de cromo, hexahidratado, ácido hidrocloreídrico	-	líquido
X-Link RTR	Sal orgânico	-	líquido



ANEXO V
PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Abastecimento e Manutenção de Equipamentos, Máquinas e Veículos	Nº PO-01	Pág.: 1/6
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Procedimento para Abastecimento e Manutenção de Equipamentos, Máquinas e Veículos.

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos

PO-03 – Carregamento e Descarregamento de Caminhões

PO-05 – Inspeção de Veículos

PO-08 – Trabalho em Altura

3. REGRAS BÁSICAS

- Não será permitida a entrada de motoristas ou ajudantes nas áreas de descarregamento e carregamento se trajados inadequadamente. Considera-se como mínimo o uso de calças compridas, camisa e sapatos;

- Não será permitida a entrada de motoristas ou ajudantes que se apresentarem em estado de embriaguez;

- Filmes e máquinas fotográficas não serão permitidos. Qualquer desses equipamentos deverá ser entregue aos guardas do Porto de São Sebastião, para posterior devolução.

- É expressamente proibido portar armas de fogo, ou de qualquer espécie, como também bebidas alcoólicas. A segurança poderá efetuar revistas nas cabinas;



- A velocidade máxima permitida no interior do terminal é de 10 km/hora;

- Dentro do terminal, deverá ser tomado o caminho mais direto ao local de embarque/desembarque, seguindo as rotas pré-determinadas pelos operadores e fiscais da Companhia Docas de São Sebastião;

- A portaria fornece instruções ou mapa indicativo;

- Evitar trafegar em áreas onde estejam sendo realizadas operações de içamento de cargas por guias, guindastes, etc;



	Companhia Docas de São Sebastião	
Abastecimento e Manutenção de Equipamentos, Máquinas e Veículos	Nº PO-01	Pág.: 2/6
	Data: Fev/09	Rev. 00

- As regulamentações legais estabelecidas pelo DETRAN também deverão ser observadas dentro de nossas dependências;

- É proibido fumar no interior do terminal, exceto em locais autorizados;

- Não será permitido o trânsito de veículos com as guardas da carroceria, ou com as portas do caminhão-baú, abertas;

- Não é permitido permanecer debaixo do veículo;

- Não é permitido autorizar pessoas não habilitadas a manobrar o veículo;

- Não é permitido limpar ou efetuar reparos no veículo dentro do terminal, a não ser em casos autorizados pela segurança do Porto de São Sebastião;

- Os ajudantes não poderão transitar no interior do terminal dependurados na cabina, ou mesmo sobre a carga ou a carroceria;



- O motorista não poderá se ausentar do terminal, a menos que devidamente autorizado pelo Porto de São Sebastião, deixando o veículo no interior de suas dependências;

- Não é permitido acender fogareiros ou similares nas dependências do terminal;

- Qualquer pessoa que se portar de maneira inconveniente, ou se recusar a cumprir as normas internas de segurança, será retirada e poderá ter sua entrada definitivamente proibida em nossas instalações;

- Caso persista qualquer dúvida quanto aos requisitos apresentados neste manual, as transportadoras deverão comunicar-se com o Departamento de Logística da empresa, bem como com o pessoal da Segurança e Meio Ambiente ou com o médico responsável pelo Ambulatório.



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Abastecimento e Manutenção de Equipamentos, Máquinas e Veículos	Nº PO-01	Pág.: 3/6
	Data: Fev/09	Rev. 00

4. PROCEDIMENTO

4.1 Abastecimento

- O abastecimento de equipamentos, máquinas e veículos movidos a combustíveis líquidos deve ser providenciado por caminhão tanque de empresa especializada que atenda todos os requisitos legais pertinentes;

- Todas as condições de segurança do caminhão tanque devem estar em perfeito estado de conservação e funcionamento (mangueiras e válvulas, sistema de aterramento, etc.), bem como estar provido de todos os equipamentos de segurança para uso durante processo de abastecimento e em caso de emergência (extintores de incêndios, cones e sinalizações de segurança, kit de emergência em caso de derramamento, etc.).

- O responsável pelo abastecimento, normalmente o motorista do caminhão, deve ter treinamento específico quanto ao procedimento de abastecimento, condições de segurança, e procedimentos de prevenção de acidentes e ações cabíveis imediatas para controle de situações de emergência e risco;



- No caso de empilhadeiras movidas a gás, deve ser provida a troca dos cilindros somente por empresa especializada que atenda todos os requisitos legais pertinentes;

- O responsável pela troca do cilindro deve ter treinamento específico quanto ao procedimento de troca de cilindro, condições de segurança, e procedimentos de prevenção de acidentes e ações cabíveis imediatas para controle de situações de emergência e risco.

4.2 Manutenção

- Toda manutenção de equipamentos, máquinas e veículos devem ser executadas por profissionais especialistas, que tenha treinamento quanto as condições de segurança, procedimentos de prevenção de acidentes;

- Todo trabalho de Manutenção deverá ser previamente avaliado pela área de Segurança do Trabalho do Porto de São Sebastião e/ou do Operador Portuário, que através



	Companhia Docas de São Sebastião		
Abastecimento e Manutenção de Equipamentos, Máquinas e Veículos	Nº PO-01		Pág.: 4/6
	Data: Fev/09		Rev. 00

da Avaliação para Trabalho Seguro (Anexo I) determinará as condições de segurança a serem executadas e liberará ou não a atividade.

5. ANEXOS

ANEXO I – Avaliação para Trabalho Seguro



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Abastecimento e Manutenção de Equipamentos, Máquinas e Veículos	Nº PO-01	Pág.: 5/6
	Data: Fev/09	Rev. 00





ANEXO I – Avaliação para Trabalho Seguro

<i>Abastecimento e Manutenção de Equipamentos, Máquinas e Veículos</i>	<i>Nº PO-01</i>	<i>Pág.: 6/6</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

Permissão para Trabalho Seguro

Solicitante:	Data:	Nº:
Operador Portuário:	____/____/____	
Local e/ou Equipamento:		
Descrição do serviço:		
Máquinas e equipamentos a serem utilizados no serviço:		
Riscos:		
Ações Preventivas e EPCs (Equipamentos de Proteção Coletiva):		
EPIs (Equipamentos de Proteção Individual):		
Lista dos funcionários aptos para o serviço:		

Permissão para Trabalho em Altura Início: ____/____/____ às ____:____hs Término: ____/____/____ às ____:____hs	Nomes e assinaturas: _____ Responsável pelo Serviço Téc. Segurança do Trabalho
Reavaliação: Sim () Não () Data: ____/____/____	Conclusão: _____ Ass: Téc. Segurança do Trabalho

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Armazenamento de Cargas	Nº PO-02	Pág.: 1/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Estabelecer as diretrizes e padronizar as operações envolvendo o armazenamento de cargas no Porto Público de São Sebastião.

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos

PO-03 Carregamento e Descarregamento de Caminhões;



PO-04 Carregamento e Descarregamento de Navios;

PO-06 Movimentação de Cargas nos Pátios e Armazéns.

3. REGRAS GERAIS

- Deve ser observado se o peso do material armazenado não excederá a capacidade de carga calculada para o piso;
- O material armazenado deverá ser disposto de forma a evitar a obstrução de portas, equipamentos contra incêndio, saídas de emergências, etc;
- Material empilhado deverá ficar afastado das estruturas laterais do prédio a uma distância de pelo menos 0,50m (cinquenta centímetros);
- A disposição da carga não deverá dificultar o trânsito, a iluminação, e o acesso às saídas de emergência;
- O armazenamento deverá obedecer aos requisitos de segurança especiais a cada tipo, classe ou grupo do material (Anexo I), observando as áreas específicas de armazenamento previamente determinadas, considerando-se também a tabela de seguregação (Anexo II)



	Companhia Docas de São Sebastião	
Armazenamento de Cargas	Nº PO-02	Pág.: 2/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

4. PROCEDIMENTO

4.2. Armazenamento de Cargas Perigosas

- O Porto de São Sebastião deve fixar a quantidade máxima total por classe e subclasse de substâncias a serem armazenadas na zona portuária, obedecendo-se as recomendações contidas na tabela de segregação, Anexo II;

- Os depósitos de cargas perigosas devem ser compatíveis com as características dos produtos a serem armazenados;

- Não devem ser armazenadas cargas perigosas em embalagens inadequadas ou avariadas;

- Deve ser realizada vigilância permanente e inspeção diária da carga armazenada, adotando-se, nos casos de avarias, os procedimentos previstos na respectiva FISPQ – Ficha de Informações de Segurança de Produto Químico;



4.2.1. Explosivos



- Não é permitido o armazenamento de explosivos na área portuária.

4.2.2. Gases e de líquidos inflamáveis.

- Os gases inflamáveis ou tóxicos devem ser depositados em lugares adequadamente ventilados e protegidos contra as intempéries, incidência dos raios solares e água do mar, longe de habitações e de qualquer fonte de ignição e calor que não esteja sob controle;

- Os gases inflamáveis serão armazenados, adequadamente segregados de outras cargas perigosas, conforme tabela de segregação (Anexo II) e completamente isolados de alimentos;

- Os armazéns e os tanques de inflamáveis a granel devem ser providos de instalações e equipamentos de combate a incêndio.



	Companhia Docas de São Sebastião	
Armazenamento de Cargas	Nº PO-02	Pág.: 3/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

4.2.3. Inflamáveis sólidos.

- No armazenamento de inflamáveis sólidos devem ser utilizados depósitos especiais e observadas as seguintes prescrições gerais:
 - Os recipientes devem ser armazenados em compartimentos bem ventilados ou ao ar livre, protegidos de intempéries, água do mar, bem como de fontes de calor e de ignição que não estejam sob controle;
 - Os sólidos inflamáveis da subclasse 4.1 podem ser armazenados em lugares abertos ou fechados;
 - Os das subclasses 4.2 e 4.3 devem ser depositados em lugares ventilados, rigorosamente protegidos do contato com a água e a umidade;
 - No caso de substâncias tóxicas, isolar rigorosamente dos gêneros alimentícios;
 - As substâncias desta classe devem ser armazenadas de conformidade com a tabela de segregação no Anexo II.

4.2.4. Substâncias tóxicas.

- Substâncias tóxicas devem ser armazenadas em depósitos especiais, espaços bem ventilados e em recipientes que poderão ficar ao ar livre, desde que protegidos do sol, de intempéries ou da água do mar;
- Quando as substâncias tóxicas forem armazenadas em recintos fechados, estes locais devem dispor de ventilação forçada. O armazenamento dessas substâncias deve ser feito mantendo sob controle o risco das fontes de calor, incluindo faíscas, chamas ou canalização de vapor;
- Para evitar contaminação, as substâncias desta classe devem ser armazenadas em ambientes distintos dos de gêneros alimentícios;
- No armazenamento será observada a tabela de segregação, constante do anexo II;

	Companhia Docas de São Sebastião	
Armazenamento de Cargas	Nº PO-02	Pág.: 4/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

4.2.5. Substâncias corrosivas.

- As substâncias corrosivas devem ser armazenadas em locais abertos ou em recintos fechados bem ventilados;
- Quando a céu aberto, as embalagens devem ficar protegidas de intempéries ou de água, mantendo sob controle os riscos das fontes de calor, chamas, faíscas ou canalizações de vapor;
- No armazenamento destas cargas, deve ser obedecida a tabela de segregação do anexo II.

4.2.6. Armazenamento de substâncias perigosas diversas.



- As substâncias desta classe, armazenadas em lugares abertos ou fechados, devem receber os cuidados preventivos aos seus riscos principais e secundários;
- No armazenamento destas cargas, aplica-se a tabela de segregação, conforme anexo II, ficando segregadas de alimentos;



5. ANEXOS

ANEXO I - Mercadorias Perigosas

ANEXO II – Cargas Perigosas (Tabela de Segregação)

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Armazenamento de Cargas	Nº PO-02	Pág.: 5/9
	Data: Fev/09	Rev. 00



ANEXO I - Mercadorias Perigosas



Armazenamento de Cargas	Nº PO-02	Pág.: 6/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

CLASSE 1 – EXPLOSIVOS	
DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
1.1	Substâncias ou produtos que apresentam um risco de explosão de toda a massa
1.2	Substâncias ou produtos que apresentam um risco de projeção, mas não um risco de explosão de toda a massa
1.3	Substâncias e produtos que apresentam um risco de ignição e um risco de que se produzam pequenos efeitos de onda de choque ou projeção, ou de ambos os efeitos, mas que não apresentam um risco de explosão de toda a massa
1.4	Substâncias e produtos que não apresentam qualquer risco considerável
1.5	Substâncias e produtos muito insensíveis e produtos que apresentam um risco de explosão de toda a massa.
1.6	Produtos extremamente insensíveis que não apresentam risco de explosão de toda a massa.
CLASSE 2 - GASES COMPRIMIDOS, LIQUEFEITOS, DISSOLVIDOS SOB PRESSÃO	
DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
2.1	Gases inflamáveis
2.2	Gases não inflamáveis, não venenosos.
2.3	Gases venenosos (tóxicos)
CLASSE 3 - LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS	
DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
3.1	Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor baixo: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é inferior a -18o C (0o F).
3.2	Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor médio: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é igual ou superior a -18o C (0o F) e inferior a 23o C (73o F).
3.3	Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor alto: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é igual ou superior a 23o C (73o F) porém não superior a 61o C (141o F).
CLASSE 4 - SÓLIDOS INFLAMÁVEIS, SUBSTÂNCIAS SUJEITAS À COMBUSTÃO ESPONTÂNEA, SUBSTÂNCIAS QUE, EM CONTATO COM A ÁGUA, EMITEM GASES INFLAMÁVEIS	
DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
4.1	Sólidos sujeitos à rápida combustão imediata e sólidos que podem causar ignição mediante fricção; auto-reativos (sólidos e líquidos) e substâncias relacionadas; explosivos neutralizados (reação exotérmica).
4.2	Substâncias sujeitas à combustão espontânea.
4.3	Substâncias que, em contato com a água, emitem gases inflamáveis.
CLASSE 5 - SUBSTÂNCIAS OXIDANTES, PERÓXIDOS ORGÂNICOS	
DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
5.1	Substâncias (Agentes) oxidantes
5.2	Peróxidos orgânicos
CLASSE 6 - SUBSTÂNCIAS VENENOSAS (TÓXICAS), SUBSTÂNCIAS INFECTANTES.	
DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
6.1	Substâncias venenosas (tóxicas)
6.2	Substâncias infectantes
CLASSE 7 - MATERIAIS RADIOATIVOS	
CLASSE 8 – SUBSTÂNCIAS CORROSIVAS	
CLASSE 9 - SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS DIVERSAS	

Observações: (*)

A CLASSE 3 – LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS não possui as “DIVISÕES” 3.1, 3.2 e 3.3; de acordo com as seguintes publicações:

- a) RECOMMENDATION ON THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOOD – MODEL REGULATIONS – TWELFTH REVISED EDITION;
- b) IMDG CODE – 2000 EDITION – AMENDMENT 30.00; e
- c) RESOLUÇÃO 420 da ANTT.

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Armazenamento de Cargas	Nº PO-02	Pág.: 7/9
	Data: Fev/09	Rev. 00



ANEXO II – Cargas Perigosas (Tabela de Segregação)

Armazenamento de Cargas

Nº PO-02

Pág.: 8/9

Data: Fev/09

Rev. 00

CLASSE	1.1 1.2 1.5	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
Explosivos 1.1, 1.2, 1.5	*	*	*	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	x
Explosivos 1.3	*	*	*	4	2	2	4	3	3	4	4	4	2	4	2	2	x
Explosivos 1.4	*	*	*	2	1	1	2	2	2	2	2	2	x	4	2	2	x
Gases inflamáveis 2.1	4	4	2	x	x	x	2	1	2	x	2	2	x	4	2	1	x
Gases não tóxicos, não inflamáveis 2.2	2	2	1	x	x	x	1	x	1	x	x	1	x	2	1	x	x
Gases venenosos 2.3	2	2	1	x	x	x	2	x	2	x	x	2	x	2	1	x	x
Líquidos inflamáveis 3	4	4	2	2	1	2	X	x	2	1	2	2	x	3	2	x	x
Sólidos inflamáveis 4.1	4	3	2	1	x	x	X	x	1	x	1	2	x	3	2	1	x
Substâncias sujeitas à combustão espontânea 4.2	4	3	2	2	1	2	2	1	x	1	2	2	1	3	2	1	x
Substâncias que são perigosas quando molhadas 4.3	4	4	2	x	x	x	1	x	1	x	2	2	x	2	2	1	x
Substâncias oxidantes 5.1	4	4	2	2	x	x	2	1	2	2	x	2	1	3	1	2	x
Peróxidos orgânicos 5.2	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	x	1	3	2	2	x
Venenos 6.1	2	2	x	x	x	x	X	x	1	x	1	1	x	1	x	x	x
Substâncias infecciosas 6.2	4	4	4	4	2	2	3	3	3	2	3	3	1	x	3	3	x
Materiais radiativos 7	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	x	3	x	2	x
Corrosivos 8	4	2	2	1	x	x	X	1	1	1	2	2	x	3	2	x	x
Substâncias perigosas diversas 9	x	x	x	x	x	x	X	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Números e símbolos relativos aos seguintes termos conforme definidos na seção 15 para a introdução geral do IMDG Code:

1 - “Longe de”

2 - “Separado de”

3 - “Separado por um compartimento completo”

4 - “Separado longitudinalmente por um compartimento completo”

x - a segregação caso haja, é indicada na ficha individual da substância no IMDG.

* - não é permitida a armazenagem na área portuária.



<i>Armazenamento de Cargas</i>	<i>Nº PO-02</i>	<i>Pág.: 9/9</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

	SENTIDO DA SEGREGAÇÃO		
	LONGITUDINAL	TRANSVERSAL	VERTICAL
Tipo 1	Não há restrições	Não há restrições	Proibido o remonte
Tipo 2	Um espaço para contêiner ou contêiner neutro	Um espaço para contêiner ou contêiner neutro	Proibido o remonte
Tipo 3	Um espaço para contêiner ou contêiner neutro	Dois espaços para contêineres ou dois contêineres neutros	Proibido o remonte
Tipo 4	À distância de pelo menos 24 metros	À distância de pelo menos 24 metros	Proibido o remonte
Tipo x	Não há nenhuma recomendação geral. Consultar a ficha correspondente em cada produto.		

OBSERVAÇÕES

- a) A tabela de segregação anexa, está baseada no quadro de segregação do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas - IMDG/CODE-IMO.
- b) Um “espaço para contêineres”, significa uma distância de pelo menos 6 metros no sentido longitudinal e pelo menos 2,4 metros no sentido transversal do armazenamento.
- c) Contêiner neutro significa cofre com carga compatível com o da mercadoria perigosa (ex: Contêiner com carga geral - não alimento).
- d) Não será permitido o armazenamento na área portuária de explosivos em geral (Classe 1), radiativos (Classe 7) e tóxicos infectantes (Classe 6.2).



	Companhia Docas de São Sebastião	
Carregamento e Descarregamento de Caminhões	Nº PO-03	Pág.: 1/5
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Procedimento de Segurança para Carregamento e Descarregamento de Caminhões.

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos

PO-04 – Carregamento e Descarregamento de Navios

PO-05 – Inspeção de Veículos



PO-06 – Movimentação de Cargas nos Pátios e Armazéns

PO-07 – Movimentação, Transporte e Destinação de Resíduos de Embarcações

PO-08 – Trabalho em Altura



3. REGRAS BÁSICAS

- Não será permitida a entrada de motoristas ou ajudantes nas áreas de descarregamento e carregamento se trajados inadequadamente. Considera-se como mínimo o uso de calças compridas, camisa e sapatos;
- Não será permitida a entrada de motoristas ou ajudantes que se apresentarem em estado de embriaguez;
- Filmes e máquinas fotográficas não serão permitidos. Qualquer desses equipamentos deverá ser entregue aos guardas do Porto de São Sebastião, para posterior devolução;
- É expressamente proibido portar armas de fogo, ou de qualquer espécie, como também bebidas alcoólicas. A segurança poderá efetuar revistas nas cabinas;
- A velocidade máxima permitida no interior do terminal é de 10 km/hora.
- Dentro do terminal, deverá ser tomado o caminho mais direto ao local de embarque/desembarque, seguindo as rotas pré-determinadas pelos operadores e fiscais da Companhia Docas de São Sebastião. A portaria fornece instruções ou mapa indicativo.

	Companhia Docas de São Sebastião	
Carregamento e Descarregamento de Caminhões	Nº PO-03	Pág.: 2/5
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Evitar trafegar em áreas onde estejam sendo realizadas operações de içamento de cargas por guias, guindastes, etc.
- As regulamentações legais estabelecidas pelo DETRAN também deverão ser observadas dentro de nossas dependências.
- É proibido fumar no interior do terminal, exceto em locais autorizados.
- Não será permitido o trânsito de veículos com as guardas da carroceria, ou com as portas do caminhão-baú, abertas.
- Não é permitido permanecer debaixo do veículo.
- Não é permitido autorizar pessoas não habilitadas a manobrar o veículo.
- Não é permitido limpar ou efetuar reparos no veículo dentro do terminal, a não ser em casos autorizados pela segurança do Porto de São Sebastião.
- Os ajudantes não poderão transitar no interior de nossa fábrica dependurados na cabina, ou mesmo sobre a carga ou a carroceria.
- O motorista não poderá se ausentar do terminal, a menos que devidamente autorizado pelo Porto de São Sebastião, deixando o veículo no interior de suas dependências.
- Não é permitido acender fogareiros ou similares nas dependências do terminal.
- Qualquer pessoa que se portar de maneira inconveniente, ou se recusar a cumprir as normas internas de segurança, será retirada e poderá ter sua entrada definitivamente proibida em nossas instalações.
- Caso persista qualquer dúvida quanto aos requisitos apresentados neste manual, as transportadoras deverão comunicar-se com o Departamento de Logística da empresa, bem como com o pessoal da Segurança e Meio Ambiente ou com o médico responsável pelo Ambulatório.



	Companhia Docas de São Sebastião	
Carregamento e Descarregamento de Caminhões	Nº PO-03	Pág.: 3/5
	Data: Fev/09	Rev. 00

4. PROCEDIMENTO

4.1 Requisitos para Carregamento/Descarregamento de Caminhões com Carrocerias Abertas ou Fechadas

- Somente serão descarregados/carregados caminhões cujas carrocerias (pisos, tampas, laterais e traseiras) estiverem em boas condições.
- As carrocerias não deverão conter objetos salientes (pregos, parafusos) e materiais cortantes ou perfurantes (lascas de madeira) que possam danificar a carga.
- Os veículos devem dispor de forro de lona plástica para o assoalho (carga de sacarias, materiais de embalagem e materiais diversos), cordas, lonas e cantoneiras para remontes, amarração e proteção de carga.
- O descarregamento do caminhão deverá ser em terreno plano sem irregularidades.

4.2 Recebimento, expedição e transporte de tambores/bombonas

- Os veículos deverão possuir lonas, cordas e calços para acondicionamento e proteção da carga.
- Veículos que transportam tambores vazios, como embalagem, devem possuir carroceria com anteparo na dianteira e na traseira.
- Os tambores deitados não deverão ultrapassar os anteparos de corpo inteiro.
- A forma recomendada para acondicionamento de tambores em pé sobre a carroceria para evitar deslocamento é a que segue.



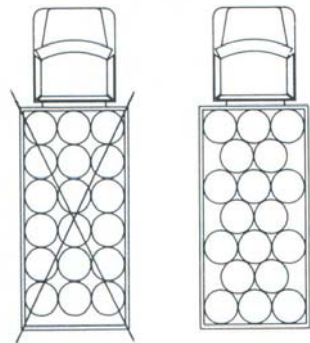
Carregamento e Descarregamento de Caminhões

Nº PO-03

Pág.: 4/5

Data: Fev/09

Rev. 00





Não Recomendado

Recomendado

- Os tambores não devem ser sobrepostos verticalmente, a não ser sobre pallets e devidamente amarrados sobre estes.
- Os tambores devem estar fechados e devidamente lacrados.
- O piso da carroceria deve ser resistente e deve estar em perfeitas condições.
- O descarregamento manual dos tambores deve ser feito em plataformas, sobre pallets (4 unidades por pallet).
- A movimentação e o empilhamento dos pallets devem ser feitos por empilhadeiras com carga compatível. Deve ser respeitado o empilhamento máximo de 4 pallets.
- Os tambores vazios poderão ser armazenados sem pallets, na posição horizontal, desde que devidamente calçados ou amarrados para evitar riscos de rolagem.
- O carregamento de caminhões com tambores cheios deve ser feito em plataforma, com tambores na posição vertical sem remonte. No caso de tambores vazios, a carga poderá ser feita na posição horizontal com remonte máximo permitido por lei, desde que devidamente calçados e amarrados.

4.3 Descarregamento e carregamento de sacarias, materiais de embalagem, caixas de papelão e materiais diversos

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Carregamento e Descarregamento de Caminhões	Nº PO-03	Pág.: 5/5
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Para descarregamento/carregamento destes materiais, o assoalho deverá estar em perfeitas condições e forrado preferencialmente com lona plástica para evitar infiltração de água (no caso de cargas não paletizadas).

- No caso de descarga paletizada, o operador deverá utilizar empilhadeira ou dispositivos apropriados a descarga.

- A carga destes materiais deverá ser convenientemente protegida com lona e amarrada com cordas.



4.4 Descarregamento e carregamento de cargas paletizadas com empilhadeiras

- No caso de veículos com carrocerias abertas, a operação deve ser realizada em pátios planos com pisos em boas condições e com empilhadeiras de "rodagem dianteira" simples, respeitando a sua capacidade máxima de carga.



5. ANEXOS

Não aplicável.

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Carregamento e Descarregamento de Navios	Nº PO-04	Pág.: 1/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Procedimentos de Segurança para Carregamento e Descarregamento de Navios.

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos

PO-03 – Carregamento e Descarregamento de Caminhões

PO-06 – Movimentação de Cargas nos Pátios e Armazéns



PO-07 – Movimentação, Transporte e Destinação de Resíduos de Embarcações

PO-08 – Trabalho em Altura

PO-09 – Cerco de Embarcações Atracadas

3. REGRAS BÁSICAS

- Não será permitida a entrada de colaboradores nas áreas de descarregamento e carregamento se trajados inadequadamente. Considera-se como mínimo o uso de calças compridas, camisa e sapatos.
- Não será permitida a entrada de colaboradores que se apresentarem em estado de embriaguez.
- Filmes e máquinas fotográficas não serão permitidos. Qualquer desses equipamentos deverá ser entregue aos guardas do Porto de São Sebastião, para posterior devolução.
- É expressamente proibido portar armas de fogo, ou de qualquer espécie, como também bebidas alcoólicas. A segurança poderá efetuar revistas nas cabinas.
- Evitar trafegar em áreas onde estejam sendo realizadas operações de içamento de cargas por guias, guindastes, etc.
- É proibido fumar no interior do terminal, exceto em locais autorizados.

	Companhia Docas de São Sebastião	
Carregamento e Descarregamento de Navios	Nº PO-04	Pág.: 2/9
	Data: Fev/09	Rev. 00



- Não é permitido acender fogareiros ou similares nas dependências do terminal.
- Qualquer pessoa que se portar de maneira inconveniente, ou se recusar a cumprir as normas internas de segurança, será retirada e poderá ter sua entrada definitivamente proibida em nossas instalações.
- Qualquer colaborador deverá informar ao responsável pela operação de que esteja participando, as avarias ou deficiências observadas que possam constituir risco para o trabalhador ou para a operação
- Caso persista qualquer dúvida quanto aos requisitos apresentados nesta instrução, os colaboradores deverão comunicar-se com o Departamento de Logística da empresa, bem como com o pessoal da Segurança e Meio Ambiente.



4. PROCEDIMENTO

4.1. Trabalho com Máquinas, Equipamentos, Aparelhos de Içar e Acessórios de Estivagem.

- Os equipamentos: pás mecânicas, empilhadeiras, aparelhos de guindar e outros serão entregues para a operação em perfeitas condições de uso.
- Todo equipamento de movimentação de carga deve apresentar, de forma legível, sua capacidade máxima de carga e seu peso bruto, quando se deslocar de ou para bordo.
- A capacidade máxima de carga do aparelho não deve ser ultrapassada, mesmo que se utilizem dois equipamentos cuja soma de suas capacidades supere o peso da carga a ser transportada, devendo ser respeitados seus limites de alcance, salvo em situações excepcionais, com prévio planejamento técnico que garanta a execução segura da operação, a qual será acompanhada pelo setor de Segurança.
- Somente pode operar máquinas e equipamentos o trabalhador habilitado e devidamente identificado.

 <p>GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO</p>	<p><i>Companhia Docas de São Sebastião</i></p>	
<p><i>Carregamento e Descarregamento de Navios</i></p>	<p><i>Nº PO-04</i></p>	<p><i>Pág.: 3/9</i></p>
	<p><i>Data: Fev/09</i></p>	<p><i>Rev. 00</i></p>

- Não é permitida a operação de empilhadeiras sobre as cargas estivadas que apresentem piso irregular, ou sobre quartéis de madeira.

- Todo trabalho em porões que utilize máquinas e equipamentos de combustão interna, deve contar com exaustores cujos dutos estejam em perfeito estado, em quantidade suficiente e instalados de forma a promoverem a retirada dos gases expelidos por essas máquinas ou equipamentos, de modo a garantir um ambiente propício à realização dos trabalhos.

- Os maquinários utilizados devem conter dispositivos que controlem a emissão de poluentes gasosos, fagulhas, chamas e a produção de ruídos.

- É proibido o uso de máquinas de combustão interna e elétrica em porões e armazéns com cargas inflamáveis ou explosivas, salvo se as especificações das máquinas forem compatíveis com a classificação da área envolvida.

- É proibido o transporte de trabalhadores em empilhadeiras e similares, exceto em operações de resgate e salvamento.

- Os equipamentos terrestres de guindar e os acessórios neles utilizados para içamento de cargas devem ser periodicamente vistoriados e testados.



- Os equipamentos em operação devem estar posicionados de forma que não ultrapassem outras áreas de trabalho, não sendo permitido o trânsito ou permanência de pessoas no setor necessário à rotina operacional do equipamento.

- No local onde se realizam serviços de manutenção, testes e montagens de aparelhos de içar, a área de risco deve ser isolada e devidamente sinalizada.

- Os aparelhos de içar e os acessórios de estivagem, devem trazer, de modo preciso e de fácil visualização, a indicação de sua carga máxima admissível.



- Todo aparelho de içar deve ter afixado no interior de sua cabine tabela de carga que possibilite ao operador o conhecimento da carga máxima em todas as suas condições de uso.



	Companhia Docas de São Sebastião	
Carregamento e Descarregamento de Navios	Nº PO-04	Pág.: 4/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Todo equipamento de guindar deve emitir sinais sonoros e luminosos, durante seus deslocamentos.
- Os guindastes sobre trilhos devem dispor de suportes de prevenção de tombamento.
- Os equipamentos de guindar quando não utilizados devem ser desligados e fixados em posição que não ofereça riscos aos trabalhadores e à operação portuária.
- Toda embarcação deve conservar a bordo os planos de enxárcia/equipamentos fixos, e todos os outros documentos necessários para possibilitar a enxárcia correta dos mastros de carga e de seus acessórios que devem ser apresentados quando solicitados pela inspeção do trabalho.
- No caso de acidente envolvendo guindastes de bordo, paus de carga, cábreas de bordo e similares, em que ocorram danos nos equipamentos que impeçam sua operação, estes não poderão reiniciar os trabalhos até que os reparos e testes necessários sejam feitos em conformidade com os padrões ditados pela Sociedade Classificadora do navio.
- Os acessórios de estivagem e demais equipamentos portuários devem ser mantidos em perfeito estado de funcionamento e serem vistoriados pela pessoa responsável, antes do início dos serviços.
- Lingas descartáveis não devem ser reutilizadas, sendo inutilizadas imediatamente após o uso.
- Os ganchos de içar devem dispor de travas de segurança em perfeito estado de conservação e funcionamento.
- É obrigatória a observância das condições de utilização, dimensionamento e conservação de cabos de aço, anéis de carga, manilhas e sapatilhos para cabos de aço utilizados nos acessórios de estivagem, nas lingas e outros dispositivos de levantamento que formem parte integrante da carga.





	Companhia Docas de São Sebastião	
Carregamento e Descarregamento de Navios	Nº PO-04	Pág.: 5/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

4.2. Lingamento e Deslingamento de Cargas

- O operador de equipamento de guindar deve certificar-se, de que os freios segurarão o peso a ser transportado.
- Todos os carregamentos devem lincar-se na vertical do engate do equipamento de guindar, observando-se em especial:
 - O impedimento da queda ou deslizamento parcial ou total da carga;
 - De que nas cargas de grande comprimento como tubos, perfis metálicos, tubulões, tábuas e outros, sejam usadas no mínimo 02 (duas) lingas/estropos ou através de uma balança com dois ramais;
 - De que o ângulo formado pelos ramais das lingas/estropos não exceda a 120° (cento e vinte graus), salvo em casos especiais;
 - De que as lingas/estropos, estrados, paletes, redes e outros acessórios tenham marcada sua capacidade de carga de forma bem visível.
- Nos serviços de lingamento e deslingamento de cargas sobre veículos com diferença de nível, é obrigatório o uso de plataforma de trabalho segura do lado contrário ao fluxo de cargas. Nos locais em que não exista espaço disponível, será utilizada escada.
- É proibido o transporte de materiais soltos sobre a carga lingada.
- A movimentação aérea de cargas deve ser necessariamente orientada por sinaleiro devidamente habilitado.
- O sinaleiro deve ser facilmente destacável das demais pessoas na área de operação pelo uso de coletes de cor diferenciada.
- Nas operações noturnas o mesmo deve portar luvas de cor clara e colete, ambos com aplicações de material refletivo.



	Companhia Docas de São Sebastião	
Carregamento e Descarregamento de Navios	Nº PO-04	Pág.: 6/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

- O sinaleiro deve localizar-se de modo que possa visualizar toda área de operação da carga e ser visto pelo operador do equipamento de guindar. Quando estas condições não puderem ser atendidas deverá ser utilizado um sistema de comunicação bilateral.

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

4.3 Operações com Contêineres



- Na movimentação de carga e descarga de contêiner é obrigatório o uso de quadro posicionador dotado de travas de acoplamento acionadas mecanicamente, de maneira automática ou manual, com dispositivo visual indicador da situação de travamento e dispositivo de segurança que garantam o travamento dos quatro cantos.

- No caso de contêineres fora de padrão, avariados ou em condições que impeçam os procedimentos do subitem anterior será permitida a movimentação por outros métodos seguros, sob a supervisão direta do responsável pela operação.

- Nos casos em que a altura de empilhamento dos contêineres for superior a 2 (dois) de alto, ou 5 m (cinco metros), quando necessário e exclusivamente para o transporte de trabalhadores dos conveses para os contêineres e vice-versa, deve ser empregada gaiola especialmente construída para esta finalidade, com capacidade máxima de dois trabalhadores, dotada de guarda-corpos e de dispositivo para acoplamento do cinto de segurança. Esta operação deve ser realizada com o uso de um sistema de rádio que propicie comunicação bilateral adequada.

- O trabalhador que estiver sobre o contêiner deve estar em comunicação visual e utilizar-se de meios de rádio comunicação com sinaleiro e o operador de guindaste, os quais deverão obedecer unicamente às instruções formuladas pelo trabalhador.

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

	Companhia Docas de São Sebastião	
Carregamento e Descarregamento de Navios	Nº PO-04	Pág.: 7/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

- A abertura de contêineres contendo cargas perigosas deve ser efetuada por trabalhador usando EPI adequado ao risco.

- Quando houver em um mesmo contêiner cargas perigosas e produtos inócuos, prevalecem as recomendações de utilização de EPI adequado à carga perigosa.

- Todos os contêineres que cheguem a um porto organizado, instalações portuárias de uso privativo, ou retroportuários para serem movimentados, devem estar devidamente certificados, de acordo com a Convenção de Segurança para Contêineres - CSC da Organização Marítima Internacional - OMI.

- Todo contêiner que requeira uma inspeção detalhada, deve ser retirado de sua pilha e conduzido a uma zona reservada especialmente para esse fim, que disponha de meios de acesso seguros, tais como plataformas ou escadas fixas.

- Os trabalhadores devem utilizar-se de hastes guia ou de cabos, com a finalidade de posicionar o contêiner quando o mesmo for descarregado sobre veículo.



- Cada porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de um regulamento próprio, estabelecendo ações coordenadas a serem adotadas na ocorrência de condições ambientais adversas.

- Nas operações com contêineres devem ser adotadas as seguintes medidas de segurança:

- Movimentá-los somente após o trabalhador haver descido do mesmo;

- Instruir o trabalhador quanto às posturas ergonômicas e seguras nas operações de estivagem, desestivagem, fixação e movimentação de contêiner;

- Obedecer à sinalização e rotulagem dos contêineres quanto aos riscos inerentes a sua movimentação;

	Companhia Docas de São Sebastião	
Carregamento e Descarregamento de Navios	Nº PO-04	Pág.: 8/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Instruir o trabalhador sobre o significado das sinalizações e das rotulagens de risco de contêineres, bem como dos cuidados e medidas de prevenção a serem observados;

4.4. Operações com Graneis Secos

- Durante as operações devem ser adotados procedimentos que impeçam a formação de barreiras que possam por em risco a segurança dos trabalhadores.



- Quando houver risco de queda ou deslizamento volumoso durante a carga ou descarga de graneis secos, nenhum trabalhador deve permanecer no interior do porão e outros recintos similares.

- Nas operações com pá mecânica no interior do porão, ou armazém, na presença de aerodispersóides, o operador deve estar protegido por cabine resistente, fechada, dotada de ar condicionado, provido de filtro contra pó em seu sistema de captação de ar.

- Nas operações com uso de caçambas, “grabs” e de pás carregadeiras, a produção de pó, derrames e outros incidentes, deve ser evitada com as seguintes medidas:

- Umidificação da carga, caso sua natureza o permita;
- Realizar manutenção periódica das caçambas e pás carregadeiras;
- Carregamento adequado das pás carregadeiras, evitando a queda do material por excesso;
- Abertura das caçambas ou basculamento de pás carregadeiras, na menor altura possível, quando da descarga;
- Estabilização de caçambas e pás carregadeiras, em sua posição de descarga, até que estejam totalmente vazias;
- Utilização de adaptadores apropriados ao veículo terrestre, com bocas de descarga e vedações em material flexível, lonas, mantas de plásticos e



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Carregamento e Descarregamento de Navios	Nº PO-04	Pág.: 9/9
	Data: Fev/09	Rev. 00

outros, sempre que a descarga se realize diretamente de navio para caminhão, vagão ou solo;



- Utilização de proteção na carga e descarga de granéis, que garanta o escoamento do material que caia no percurso entre porão e costado do navio, para um só local no cais.

- Veículos e vagões transportando granéis sólidos devem estar cobertos, para trânsito e estacionamento em área portuária.

5. ANEXOS

Não aplicável.



	Companhia Docas de São Sebastião	
Inspeção de Veículos	Nº PO-05	Pág.: 1/7
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Procedimento para Inspeção de Veículos.

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos

PO-03 – Carregamento e Descarregamento de Caminhões;

3. REGRAS BÁSICAS

- Não será permitida a entrada de motoristas ou ajudantes nas áreas de descarregamento e carregamento se trajados inadequadamente. Considera-se como mínimo o uso de calças compridas, camisa e sapatos;



- Não será permitida a entrada de motoristas ou ajudantes que se apresentarem em estado de embriaguez;

- Filmes e máquinas fotográficas não serão permitidos. Qualquer desses equipamentos deverá ser entregue aos guardas da SP Logística, para posterior devolução.

- É expressamente proibido portar armas de fogo, ou de qualquer espécie, como também bebidas alcoólicas. A segurança poderá efetuar revistas nas cabinas;

- A velocidade máxima permitida no interior do terminal é de 10 km/hora;



- Dentro do terminal, deverá ser tomado o caminho mais direto ao local de embarque/desembarque, seguindo as rotas pré-determinadas pelos operadores e fiscais da Companhia Docas de São Sebastião;

- A portaria fornece instruções ou mapa indicativo;

- Evitar trafegar em áreas onde estejam sendo realizadas operações de içamento de cargas por guias, guindastes, etc;

- As regulamentações legais estabelecidas pelo DETRAN também deverão ser observadas dentro de nossas dependências;



- É proibido fumar no interior do terminal, exceto em locais autorizados;

	Companhia Docas de São Sebastião	
Inspeção de Veículos	Nº PO-05	Pág.: 2/7
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Não será permitido o trânsito de veículos com as guardas da carroceria, ou com as portas do caminhão-baú, abertas;
- Não é permitido permanecer debaixo do veículo;
- Não é permitido autorizar pessoas não habilitadas a manobrar o veículo;
- Não é permitido limpar ou efetuar reparos no veículo dentro do terminal, a não ser em casos autorizados pela segurança da SP Logística;
- Os ajudantes não poderão transitar no interior do terminal dependurados na cabina, ou mesmo sobre a carga ou a carroceria;
- O motorista não poderá se ausentar do terminal, a menos que devidamente autorizado pelo Porto de São Sebastião, deixando o veículo no interior de suas dependências;
- Não é permitido acender fogareiros ou similares nas dependências do terminal;
- Qualquer pessoa que se portar de maneira inconveniente, ou se recusar a cumprir as normas internas de segurança, será retirada e poderá ter sua entrada definitivamente proibida em nossas instalações;
- Caso persista qualquer dúvida quanto aos requisitos apresentados neste manual, as transportadoras deverão comunicar-se com o Departamento de Logística da empresa, bem como com o pessoal da Segurança e Meio Ambiente ou com o médico responsável pelo Ambulatório.

4. PROCEDIMENTO



Os seguranças da portaria devem inspecionar as condições de segurança dos veículos no momento da entrada e saída do Porto de São Sebastião, de acordo com o presente procedimento.

	Companhia Docas de São Sebastião	
Inspeção de Veículos	Nº PO-05	Pág.: 3/7
	Data: Fev/09	Rev. 00

4.1 Veículos com Produtos Perigosos

- Os veículo carregados de produtos perigosos devem ter instalado rótulos de riscos e painéis de segurança específicos, de acordo com a Norma NBR 7500 - Identificação para o transporte terrestre, manuseio, movimentação e armazenamento de produtos;
- Os tambores e outras embalagens contendo produtos perigosos deverão ser rotulados com o código de risco;
- Além dos extintores de incêndio (resolução CONTRAN), todos os veículos deverão portar os equipamentos, conforme abaixo:
 - Calços de dimensões apropriadas ao peso do veículo e ao diâmetro das rodas.
 - Dispositivos para sinalização: 100 (cem) metros de fita ou corda para isolamento da área do acidente e da via; material para advertência (mínimo de quatro placas refletivas para a corda ou inscrições refletivas gravadas ao longo da fita); dispositivos para fixar a corda ou a fita como, por exemplo, cavaletes ou tripés.
 - Dispositivos para contenção de derramamentos: enxada (exceto para líquidos inflamáveis e gases).
 - Dispositivos complementares: cartões telefônicos; caixa de primeiros socorros (mercúrio cromo ou equivalente, gaze, esparadrapo e curativos); uma lanterna com 02 (duas) ou 03 (três) pilhas; 05 (cinco) litros de água potável.
 - Conjunto de equipamentos para emergência no transporte de produtos perigosos, NBR 9735;
- Para veículos de carga embalada, além dos equipamentos acima, exceto o item “Dispositivos para contenção de derramamentos”, devem portar:
 - Dispositivos para contenção de derramamentos/vazamentos: lona (a do veículo para usos gerais); martelo e cones (batoques) diversos, de material não metálico para carga tamborada; almofadas de material macio para carga tamborada e



	Companhia Docas de São Sebastião	
Inspeção de Veículos	Nº PO-05	Pág.: 4/7
	Data: Fev/09	Rev. 00

tendo como dimensões, por exemplo: 15 cm x 27 cm x 2 cm e 13 cm x 27 cm x 1,5 cm; tirante para fixação da almofada no furo para carga tamborada; pá.

- Os motoristas devem ser orientados para dar visto de ciente no Relatório de Inspeção de Veículos, Check List (Anexo I).

4.2 Monitoramento de Emissões de Veículos

- Monitorar se o veículo está emitindo fumaça acima do permitido;
- Para o monitoramento das emissões, utiliza-se Escala de Ringelmann (figura 4.1) e compara-se com padrões estabelecidos pela legislação ambiental. A exemplo o CONAMA 08/90 para áreas Classe II e III define:

- “b) Densidade Colorimétrica: Máximo de 20% (vinte por cento), equivalente a Escala de Ringelmann nº 01, exceto na operação de ramonagem (método de limpeza da fuligem dos tubos por meio de jatos de vapor, com o motor funcionando) e na partida do equipamento.”

- A Escala de Ringelmann é uma escala gráfica para avaliação colorimétrica de densidade de fumaça, constituída de seis padrões com variações uniformes de tonalidade entre o branco e o preto.

- Se identificado que o veículo estiver emitindo poluentes acima do máximo permitido, o Porto de São Sebastião notifica o motorista ou empresa proprietária do veículo. A partir da terceira notificação, a empresa pode proibir a entrada deste veículo dentro do terminal.



Inspeção de Veículos

Nº PO-05

Pág.: 5/7

Data: Fev/09

Rev. 00





INSTRUÇÕES DE USO

- 1º Posicione - se de costas para sol e segure o cartão com o braço totalmente estendido.
- 2º Compare a fumaça (vista pelo orifício) com o padrão colorimétrico, determinando qual a tonalidade da escala que mais se assemelha com a tonalidade (densidade) da fumaça.
- 3º Para a medição da fumaça emitida por veículos, o observador deverá estar a uma distância de 20 metros a 50 metros do tubo de escapamento a ser observado.
- 4º Para a medição de fumaça emitida por chaminés, o observador deverá estar a uma distância de 30 metros a 150 metros da mesma.

Figura 4.1 - Escala de Ringelmann

5. ANEXOS

ANEXO I - Relatório de Inspeção de Veículos

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Inspeção de Veículos	Nº PO-05	Pág.: 6/7
	Data: Fev/09	Rev. 00



ANEXO I - Relatório de Inspeção de Veículos

<i>Inspeção de Veículos</i>	Nº PO-05	Pág.: 7/7
	Data: Fev/09	Rev. 00



1- Informações Gerais

1	Empresa/Destino:	Data:	
2	Transportadora:	RIV n.º:	
3	Nome do motorista:	RG n.º:	
4	Placa do cavalo:	Placa do tanque:	Tipo de veículo <input type="checkbox"/> Truck <input type="checkbox"/> Carreta <input type="checkbox"/> Bi-Trem
5	Produto:	Hora de entrada:	

2- Itens Essenciais

1	MOTORISTA			
OBSERVAÇÕES:			SIM	NÃO
Apresenta sinais de embriaguês ou sonolência				
Possui o Certificado de Condutor de Veículos de Carga Perigosas				
Possui os EPIs necessários (capacete e óculos) e está ciente da obrigatoriedade quanto ao uso na fábrica				
2	EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS E SINALIZAÇÕES			
OBSERVAÇÕES:			SIM	NÃO
Possui 1 extintor de 4 kg de PQS na cabine e 2 de 12 kg no tanque ou 4 de 12 kg de se for bi-trem				
Possui conjunto de equipamentos para emergências – NBR 9735				
Possui placas de sinalização (Rótulo de Risco / Número de Risco e Número da ONU)				
3	INSPEÇÃO NO VEÍCULO			
PORTARIA				
Pneus dianteiros, traseiros e esteques			BOM	RUIM
Faróis/lanternas dianteiras e traseiras, luzes de freio e setas			BOM	RUIM
Condições gerais do cavalo, tanques e engates de mangotes			BOM	RUIM
O veículo apresenta vazamentos no(s) tanque(s), válvulas e/ou flanges quando carregado de produto			SIM	NÃO
Veículo liberado para acesso ao pátio de Carregamento/Descarregamento			SIM	NÃO
OBSERVAÇÕES:				
PÁTIO DE CARREGAMENTO/DESCARREGAMENTO				
Durante o carregamento, o veículo apresentou vazamentos (válvulas, flanges e tanque(s))			SIM	NÃO
O sistema de válvulas pneumáticas está em perfeitas condições, sem nenhum vazamento			SIM	NÃO
O tanque do veículo necessita ser vaporizado			SIM	NÃO
Veículo liberado para Carregamento/Descarregamento			SIM	NÃO
OBSERVAÇÕES:				

Visto inspetor:	Visto carregamento:	Visto motorista:
-----------------	---------------------	------------------

	Companhia Docas de São Sebastião	
Movimentação de Carga nos Pátios e Armazéns	Nº PO-06	Pág.: 1/7
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Procedimento de Segurança para Movimentação de Carga nos Pátios e Armazéns

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos

PO-03 – Carregamento e Descarregamento de Caminhões

PO-06 – Movimentação de Cargas nos Pátios e Armazéns

PO-07 – Movimentação, Transporte e Destinação de Resíduos de Embarcações

PO-08 – Trabalho em Altura



3. REGRAS BÁSICAS

4. PROCEDIMENTOS

4.1. Máquinas e Equipamentos



- Todos as máquinas, equipamentos, aparelhos de içar e acessórios deverão estar em perfeitas condições de uso para operação;
- Os aparelhos de içar e os acessórios de estivagem devem trazer, de modo preciso e de fácil visualização, a indicação de sua carga máxima admissível;
- Todo aparelho de içar deve ter afixado no interior de sua cabine tabela de carga que possibilite ao operador o conhecimento da carga máxima em todas as suas condições de uso;
- A capacidade máxima de carga do aparelho não deve ser ultrapassada, mesmo que se utilizem dois equipamentos cuja soma de suas capacidades supere o peso da carga a ser transportada, devendo ser respeitados seus limites de alcance, salvo em situações excepcionais, com prévio planejamento técnico que garanta a execução segura da operação, a qual será acompanhada pela Segurança do Trabalho do Porto de São Sebastião e/ou Operador Portuário;



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Movimentação de Carga nos Pátios e Armazéns	Nº PO-06	Pág.: 2/7
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Os equipamentos em operação devem estar posicionados de forma que não ultrapassem outras áreas de trabalho, não sendo permitido o trânsito ou permanência de pessoas no setor necessário à rotina operacional do equipamento;
- No local onde se realizam serviços de manutenção, testes e montagens de aparelhos de içar, a área de risco deve ser isolada e devidamente sinalizada;
- Não é permitida a operação de empilhadeiras sobre as cargas estivadas que apresentem piso irregular, ou sobre quartéis de madeira;
- Todo equipamento de guindar deve emitir sinais sonoros e luminosos, durante seus deslocamentos;
- Somente trabalhador habilitado e devidamente identificado pode operar máquinas e equipamentos;
- É proibido o transporte de trabalhadores em empilhadeiras e similares;
- Os equipamentos de guindar quando não utilizados devem ser desligados e fixados em posição que não ofereça riscos aos trabalhadores e à operação portuária;
- Deve ser providenciada vistoria periódica, conforme especificações dos fabricantes, através de profissionais, empresas e órgãos técnicos devidamente habilitados, promovendo o reparo ou troca das partes defeituosas imediatamente após a constatação;
- Os equipamentos terrestres de guindar e os acessórios neles utilizados para içamento de cargas devem ser periodicamente vistoriados e testados por pessoa física ou jurídica devidamente registrada no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA;
- A vistoria deve ser efetuada pelo menos uma vez a cada doze meses;
- Deve ser estabelecido cronograma para vistorias e testes dos equipamentos, os quais terão suas planilhas e laudos encaminhados a Companhia Docas de São Sebastião, que dará conhecimento aos trabalhadores envolvidos na operação;



	Companhia Docas de São Sebastião	
Movimentação de Carga nos Pátios e Armazéns	Nº PO-06	Pág.: 3/7
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Os acessórios de estivagem e demais equipamentos portuários devem ser mantidos em perfeito estado de funcionamento e serem vistoriados pela pessoa responsável, antes do início dos serviços;

- Os ganchos de içar devem dispor de travas de segurança em perfeito estado de conservação e funcionamento;

4.2. Lिंगamento e Deslingamento de Cargas

- O operador de equipamento de guindar deve certificar-se, de que os freios segurarão o peso a ser transportado;

- Todos os carregamentos devem lingar-se na vertical do engate do equipamento de guindar, observando-se em especial:

- O impedimento da queda ou deslizamento parcial ou total da carga;
- Nas cargas de grande comprimento como tubos, perfis metálicos, tubulões, tábuas e outros, sejam usadas no mínimo 02 (duas) lingas/estropos ou através de uma balança com dois ramais;
- O ângulo formado pelos ramais das lingas/estropos não exceda a 120° (cento e vinte graus), salvo em casos especiais;
- As lingas/estropos, estrados, paletes, redes e outros acessórios tenham marcada sua capacidade de carga de forma bem visível.



- Nos serviços de lिंगamento e deslingamento de cargas sobre veículos com diferença de nível, é obrigatório o uso de plataforma de trabalho segura do lado contrário ao fluxo de cargas. Nos locais em que não exista espaço disponível, será utilizada escada;

- É proibido o transporte de materiais soltos sobre a carga lिंगada;

- A movimentação aérea de cargas deve ser necessariamente orientada por sinaleiro devidamente habilitado;

- O sinaleiro deve ser facilmente destacável das demais pessoas na área de operação pelo uso de coletes de cor diferenciada;





	Companhia Docas de São Sebastião	
Movimentação de Carga nos Pátios e Armazéns	Nº PO-06	Pág.: 4/7
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Em caso de operações noturnas o mesmo deve portar luvas de cor clara e colete, ambos com aplicações de material refletivo;
- O sinaleiro deve localizar-se de modo que possa visualizar toda área de operação da carga e ser visto pelo operador do equipamento de guindar. Quando estas condições não puderem ser atendidas deverá ser utilizado um sistema de comunicação bilateral;
- O sinaleiro deve ter treinamento do código de sinais de mão nas operações de guindar;

4.3. Operações com Contêineres

- Na movimentação de carga e descarga de contêiner é obrigatório o uso de quadro posicionador dotado de travas de acoplamento acionadas mecanicamente, de maneira automática ou manual, com dispositivo visual indicador da situação de travamento e dispositivo de segurança que garantam o travamento dos quatro cantos;
- No caso de contêineres fora de padrão, avariados ou em condições que impeçam os procedimentos do subitem anterior, será permitida a movimentação por outros métodos seguros, sob a supervisão direta do responsável pela operação;
- Nos casos em que a altura de empilhamento dos contêineres for superior a 2 (dois) de alto, ou 5 m (cinco metros), quando necessário e exclusivamente para o transporte de trabalhadores dos convéses para os contêineres e vice-versa, deve ser empregada gaiola especialmente construída para esta finalidade, com capacidade máxima de dois trabalhadores, dotada de guarda-corpos e de dispositivo para acoplamento do cinto de segurança. Esta operação deve ser realizada com o uso de um sistema de rádio que propicie comunicação bilateral adequada;
- O trabalhador que estiver sobre o contêiner deve estar em comunicação visual e utilizar-se de meios de rádio comunicação com sinaleiro e o operador de guindaste, os quais deverão obedecer unicamente às instruções formuladas pelo trabalhador;



	Companhia Docas de São Sebastião	
Movimentação de Carga nos Pátios e Armazéns	Nº PO-06	Pág.: 5/7
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Não é permitida a permanência de trabalhador sobre contêiner quando este estiver sendo movimentado;
- A abertura de contêineres contendo cargas perigosas deve ser efetuada por trabalhador usando EPI adequado ao risco, conforme identificado na Permissão para Trabalho Seguro (anexo I);
- Todos os contêineres que cheguem para serem movimentados, devem estar devidamente certificados, de acordo com a Convenção de Segurança para Contêineres - CSC da Organização Marítima Internacional – OMI;
- Todo contêiner que requeira uma inspeção detalhada, deve ser retirado de sua pilha e conduzido a uma zona reservada especialmente para esse fim, que disponha de meios de acesso seguros, tais como plataformas ou escadas fixas;
- Os trabalhadores devem utilizar-se de hastes guia ou de cabos, com a finalidade de posicionar o contêiner quando o mesmo for descarregado sobre veículo;
- Nas operações com contêineres devem ser adotadas as seguintes medidas de segurança:
 - Movimentá-los somente após o trabalhador haver descido do mesmo;
 - Instruir o trabalhador quanto às posturas ergonômicas e seguras nas operações de estivagem, desestivagem, fixação e movimentação de contêiner;
 - Obedecer à sinalização e rotulagem dos contêineres quanto aos riscos inerentes a sua movimentação;
 - Instruir o trabalhador sobre o significado das sinalizações e das rotulagens de risco de contêineres, bem como dos cuidados e medidas de prevenção a serem observados;

4.4. Operações com Graneis Secos

- Durante as operações devem ser adotados procedimentos que impeçam a formação de barreiras que possam por em risco a segurança dos trabalhadores;





	Companhia Docas de São Sebastião	
Movimentação de Carga nos Pátios e Armazéns	Nº PO-06	Pág.: 6/7
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Quando houver risco de queda ou deslizamento volumoso durante a carga ou descarga de graneis secos, nenhum trabalhador deve permanecer no interior do armazém ou outros recintos similares;
- Nas operações com pá mecânica no interior dos armazéns, na presença de aerodispersóides, o operador deve estar protegido de EPI adequado ao risco, conforme identificado na Permissão para Trabalho Seguro (anexo I);
- Nas operações com uso de caçambas, “grabs” e de pás carregadeiras, a produção de pó, derrames e outros incidentes, deve ser evitada com as seguintes medidas:
 - Umidificação da carga, caso sua natureza o permita;
 - Carregamento adequado das pás carregadeiras, evitando a queda do material por excesso;
 - Abertura das caçambas ou basculamento de pás carregadeiras, na menor altura possível, quando da descarga;
 - Estabilização de caçambas e pás carregadeiras, em sua posição de descarga, até que estejam totalmente vazias;
 - Utilização de adaptadores apropriados ao veículo terrestre, com bocas de descarga e vedações em material flexível, lonas, mantas de plásticos e outros, sempre que a descarga se realize diretamente de navio para caminhão ou solo;
 - Utilização de proteção na carga e descarga de granéis, que garanta o escoamento do material para o devido local no cais;
- Veículos transportando granéis sólidos devem estar cobertos, para trânsito e estacionamento em área portuária;

4.5. Transporte de Materiais

- O Porto de São Sebastião deve dispor de um regulamento próprio que discipline a rota de tráfego de veículos, equipamentos, ciclistas e pedestres, bem como a



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Movimentação de Carga nos Pátios e Armazéns	Nº PO-06	Pág.: 7/7
	Data: Fev/09	Rev. 00



movimentação de cargas no cais, pátios, estacionamentos, armazéns e demais espaços operacionais;

- Os veículos automotores utilizados nas operações portuárias que trafeguem ou estacionem na área do porto organizado e instalações portuárias de uso privativo devem possuir sinalização sonora e luminosa adequada para as manobras de marcha-a-ré;
- As cargas transportadas por caminhões ou carretas devem estar peadas ou fixas de modo a evitar sua queda acidental;
- Nos veículos cujas carrocerias tenham assoalho, este deve estar em perfeita condição de uso e conservação;
- Embalagens com produtos perigosos não devem ser movimentadas com equipamentos inadequados que possam danificá-las;



5. ANEXOS

Não aplicável.

	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Movimentação, Transporte e Destinação de Resíduos de Embarcações	Nº PO-07	Pág.: 1/4
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Procedimento para Movimentação, Transporte e Destinação de Resíduos de Embarcações.

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos

PO-03 – Carregamento e Descarregamento de Caminhões

PO-04 – Carregamento e Descarregamento de Navios

PO-05 – Inspeção de Veículos

PO-06 – Movimentação de Cargas nos Pátios e Armazéns

3. REGRAS BÁSICAS

4. PROCEDIMENTO



4.1. Resíduos Provenientes de Embarcações

4.1.1. Movimentação

- É proibido efetuar qualquer tipo de esgoto com descarga direta para o mar durante a permanência no porto. Os resíduos perigosos gerados nas embarcações devem estar armazenados a granel, em contêineres e/ou tambores fechados, em boas condições de uso; de material compatível com os resíduos, resistência física a pequenos choques, durabilidade e compatibilidade com o equipamento de transporte;

- As embalagens dos resíduos devem estar rotuladas, informando o tipo de resíduo, a classificação conforme a norma ABNT NBR 10.004, a origem e a data de geração, a fim de possibilitar uma rápida identificação dos mesmos. A identificação deve ser resistente à manipulação das embalagens;

- Nessas condições, o resíduo pode ser movimentado por barça ou diretamente no píer para o veículo de transporte.

	Companhia Docas de São Sebastião	
Movimentação, Transporte e Destinação de Resíduos de Embarcações	Nº PO-07	Pág.: 2/4
	Data: Fev/09	Rev. 00

4.1.2. Transporte

- Os resíduos movimentados devem ser diretamente transportado para fora do Porto de São Sebastião por empresa especializada que define o percurso a ser realizado até o local da destinação final, atendendo todos os requisitos legais pertinentes;
- Os veículos de transporte devem dispor de características específicas para cada tipo de resíduo, bem como portar kits de emergência, tais como, cones de sinalização, sacos plástico para contenção de resíduos, mantas absorventes, entre outros.

4.1.3. Tratamento e Disposição Final Externos

- Todo e qualquer resíduo será tratado e/ou disposto em empresa devidamente licenciada pelo órgão ambiental.
- Para todo resíduos destinados, o Porto de São Sebastião deve solicitar documento que comprove o recebimento e tratamento do resíduo pela empresa, e arquivar o certificado de destinação final quando recebido.



4.2. Resíduos Provenientes da Área Administrativa

- A Companhia Docas de São Sebastião, deve adotar a coleta seletiva de resíduos provenientes da área administrativa, com coletores providos de sacos plásticos internos das mesmas cores dos coletores e com resistência física compatível com as características do resíduo, facilitando a coleta e destinação.
- A Tabela 3.2 apresenta as cores adotadas na identificação dos coletores para a segregação dos diferentes tipos de resíduos administrativos, conforme estabelecido pela Resolução CONAMA nº 275/2001. Os resíduos gerados nas atividades de manutenção de equipamentos são acondicionados separadamente.



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Movimentação, Transporte e Destinação de Resíduos de Embarcações	Nº PO-07	Pág.: 3/4
	Data: Fev/09	Rev. 00



Tabela 4.1 – Padrão de cores para segregação de resíduos

PADRÃO DE CORES	RESÍDUOS
Azul	Papel e papelão
Vermelho	Plástico
Verde	Vidro
Amarelo	Metal
Laranja	Resíduos perigosos
Marrom	Resíduos orgânicos

5. ANEXOS

Não aplicável.



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Trabalho em Altura	Nº PO-08	Pág.: 1/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Procedimento de Segurança para Trabalho em Altura

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos

PO-02 – Armazenamento de Cargas

PO-03 – Carregamento e Descarregamento de Caminhões



PO-04 – Carregamento e Descarregamento de Navios

PO-06 – Movimentação de Cargas nos Pátios e Armazéns

3. REGRAS BÁSICAS



- Analisar atentamente o local de trabalho, antes de iniciar o serviço;
- Nunca andar diretamente sobre materiais frágeis (telhas, ripas, etc) ou superfícies escorregadias, andar somente pelas passarelas montadas;
- Usar sempre o cinto de segurança ancorado em local adequado;
- Não amontoar ou guardar materiais e local elevado que haja o risco de queda;
- Manter a área abaixo do trabalho isolada, para evitar queda de objetos em pessoas;
- É proibido arremessar qualquer tipo de material para o solo;
- Usar os equipamentos adequados (cordas ou cestas especiais) para erguer materiais e ferramentas;
- Ao descer ou subir escadas, faça com calma e devagar;
- Não utilize equipamentos caso não tenha conhecimentos específicos de como operar com segurança;
- Não improvisar;

	Companhia Docas de São Sebastião	
Trabalho em Altura	Nº PO-08	Pág.: 2/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Cuide de sua segurança e de seus companheiros.

4. PROCEDIMENTO

- O trabalhador deverá possuir Atestado de Saúde Ocupacional (ASO), emitido por Médico do Trabalho acusando que o trabalhador esteja apto para executar trabalhos em altura.

- Os trabalhos em altura só poderão ser executados por pessoas devidamente treinadas e orientadas em relação ao serviço a ser executado, bem como estar familiarizado com os equipamentos inerentes ao serviço.

- Antes do início da realização de qualquer trabalho em altura deverá ser feita, previamente, rigorosa inspeção pelo encarregado do setor onde serão realizados os trabalhos, pelo responsável dos trabalhos e pela Segurança do Trabalho do Porto de São Sebastião e/ou Operador Portuário.

- Todo trabalho em altura deverá ser previamente autorizado pela área de Segurança do Trabalho do Porto de São Sebastião e/ou do Operador Portuário, através da emissão da Permissão para Trabalho Seguro (Anexo I)

- Somente poderão trabalhar em alturas os empregados que possuem a Permissão para Trabalho Seguro para o referido trabalho.



- Utilizar os EPIs conforme indicados na Permissão de Trabalho Seguro.

- É obrigatório o uso do cinto de segurança tipo pára-quedista, para trabalhos a mais de 2,00m (dois metros) de altura do piso, nas quais haja risco de queda do trabalhador;

- Havendo risco de queda na movimentação vertical ou horizontal deve ser usado trava-queda;

- É obrigatória a instalação de cabo guia ou cabo de segurança para fixação de mecanismo de ligação por talabarte acoplado ao cinto de segurança tipo pára-quedista.



	Companhia Docas de São Sebastião	
Trabalho em Altura	Nº PO-08	Pág.: 3/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Utilizar cinto porta-ferramentas com/ou bolsa própria para guardar e transportar ferramentas manuais.

- Utilizar roupas adequadas ao trabalho executado, não sendo permitido o uso de sandálias e chinelo.

- Não é permitido brincadeiras, ou jogar ferramentas do local elevado.

- Nos locais sob as áreas onde se desenvolvam trabalhos em altura, é obrigatória a existência de sinalização de advertência e de isolamento da área capazes de evitar a ocorrência de acidentes por eventual queda de materiais, ferramentas e ou equipamentos.

- É proibida a realização de trabalho ou atividades em altura sobre qualquer equipamento do qual possa haver emanção de gases e calor, provenientes ou não de processos industriais. Havendo equipamento com emanção de gases e calor, o mesmo deve ser desligado previamente à realização de serviços ou atividades em telhados ou coberturas.

- É proibida a realização de trabalho ou atividades em altura em caso de ocorrência de chuvas, ventos fortes ou superfícies escorregadias.



- O transporte de materiais para cima ou para baixo, deverá ser feito preferencialmente com a utilização de cordas em cestos especiais ou de forma mais adequada.

- Materiais e ferramentas não podem ser deixados desordenadamente nos locais de trabalho sobre plataformas, andaimes, telhados ou qualquer outra estrutura elevada.

4.1. Escadas

- As escadas devem ser inspecionadas sempre antes de serem usadas;
- Nunca devem ser de madeira pintada ou apresentar farpas ou saliências;
- As escadas de encosto não devem ter mais de 7 metros e as escadas de extensão não devem ter mais de 12 metros;



	Companhia Docas de São Sebastião	
Trabalho em Altura	Nº PO-08	Pág.: 4/8
	Data: Fev/09	Rev. 00



- As escadas de extensão não devem ter suas partes separadas, para evitar a quebra de polias e a danificação dos engates;
- As escadas de abrir não devem ter mais de 6 metros de extensão, devendo ser abertas até o fim do seu curso, com o tirante limitador bem encaixado, antes de ser usada;
- Todas as escadas portáteis devem ter sapata antiderrapante;
- Para maior estabilidade da escada, é necessário que o ângulo em relação ao piso tenha o valor aproximado de 75°, podendo variar entre 65° a 80°;
- Para subir uma escada deve haver uma pessoa segurando a base desta até que o usuário amarre o terceiro degrau (a contar de cima para baixo) em um suporte fixo e prenda seu cinto de segurança;
- Somente uma pessoa de cada vez deve utilizar a escada para subir ou descer;
- É obrigatório o uso de cinto de segurança, preso a estrutura mais próxima, em altura superior a 2 metros do chão. É proibido prender na própria escada;
- Sempre se deve subir e descer uma escada de frente para ela;



4.2. Máquinas e Plataformas Elevatórias



As plataformas elevatórias podem ser divididas em:

- **Plataforma Aérea Tipo Tesoura** - é uma plataforma de elevação aérea hidráulica /elétrica com autopropulsão, equipada com uma plataforma de trabalho na ponta do mecanismo “Sizzor“ (Tesoura) de elevação. É utilizada para colocar os técnicos, com suas ferramentas e suprimentos, em posições de trabalho elevadas.
- **Plataforma Aérea Tipo Lança Articulada** - é uma elevadora hidráulica/elétrica que funciona com autopropulsor e é equipada com uma plataforma de trabalho. É utilizada para posicionar o pessoal com suas ferramentas em posições acima do nível do solo e pode ser usada para alcançar áreas de trabalho localizadas acima da maquinaria ou equipamento.

	Companhia Docas de São Sebastião	
Trabalho em Altura	Nº PO-08	Pág.: 5/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Somente pessoal qualificado deve ter permissão para operar a plataforma elevatória.
- Deve portar crachá com qualificação.
- Para trabalhos acima de 2 metros de altura, todos na plataforma devem utilizar cintos de segurança com dois talabaites afixados em ponto de ancoragem apropriado.
- Quando estiver executando serviço em “pipe-rack” o cinto de segurança deve estar afixado na gaiola da plataforma e não na estrutura do “pipe rack”.
- Não projete o corpo para fora do guarda-corpo da máquina.
- Durante o deslocamento da plataforma somente é permitido uma pessoa dentro da gaiola. Sempre virada de frente para a direção do deslocamento da máquina. Sempre coloque um vigia e use a buzina quando dirigir em área onde a visão seja obstruída.
- Mantenha um afastamento de pelo menos 3 metros entre qualquer parte da máquina a uma rede ou dispositivo elétrico submetido a alta tensão.
- Não opere plataforma na subestação principal, a não ser que as duas linhas de entrada do Porto de São Sebastião estejam devidamente desenergizados e aterradas.
- O local onde estiver sendo realizado o trabalho deve ser devidamente isolado, impedindo a passagem de pessoas.
- Quando a plataforma estiver sendo utilizada em áreas próximas à movimentação de carga, a exemplo de talha, empilhadeira, deve-se adotar medidas específicas que evitem colisões. Assegure-se de que os operadores das outras máquinas suspensas ou no solo estejam cientes da presença da plataforma elevada.
- O local e posicionamento deve ser firme, plano e isento de buracos e saliências. Nunca opere a máquina em superfícies moles ou desniveladas, pois a mesma pode tombar.
- Não amarre a máquina a qualquer estrutura adjacente. Nunca amarre fios, cabos ou itens similares à plataforma.





	Companhia Docas de São Sebastião	
Trabalho em Altura	Nº PO-08	Pág.: 6/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Nunca posicione escadas, degraus ou itens semelhantes na unidade para fornecer alcance adicional.
- Mantenha os calçados e a área da plataforma sem lama, óleo, graxa e outras substâncias escorregadias.
- As grades da plataforma não devem ser usadas para manejo de materiais.
- Nunca exceder o limite de carga estabelecido pelo fabricante.
- Não realizar trabalhos em plataformas quando a velocidade do vento exceder 50 km/h.
- Nunca use a lança para qualquer objetivo que não seja posicionar o pessoal, suas ferramentas e equipamentos.
- Antes de sair da máquina verifique se a mesma esta parada e com o sistema de freio travado.
- Faça inspeção periódica de Segurança e vistoria diária da plataforma. A inspeção do equipamento e do local de trabalho devem ser feitos por pessoas competentes. Não opere plataforma em mau funcionamento.
- Não eleve a plataforma enquanto estiver em movimento.

5. ANEXOS

ANEXO I - Permissão para Trabalho Seguro

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Trabalho em Altura	Nº PO-08	Pág.: 7/8
	Data: Fev/09	Rev. 00



ANEXO I - Permissão para Trabalho Seguro



<i>Trabalho em Altura</i>	<i>Nº PO-08</i>	<i>Pág.: 8/8</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

Permissão para Trabalho Seguro

Solicitante:	Data:	Nº:
Operador Portuário:	____/____/____	
Local e/ou Equipamento:		
Descrição do serviço:		
Máquinas e equipamentos a serem utilizados no serviço:		
Riscos:		
Ações Preventivas e EPCs (Equipamentos de Proteção Coletiva):		
EPIs (Equipamentos de Proteção Individual):		
Lista dos funcionários aptos para o serviço:		



Permissão para Trabalho em Altura		Nomes e assinaturas:	
Início: ____/____/____ às ____:____hs		_____	
Término: ____/____/____ às ____:____hs		Responsável pelo Serviço	Téc. Segurança do Trabalho
Reavaliação:		Conclusão:	
Sim () Não ()		_____	
Data: ____/____/____		Data: ____/____/____ Ass: Téc. Segurança do Trabalho	

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Cerco de Embarcações	Nº PO-09	Pág.:1/4
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Procedimento para Cerco de Embarcações Atracadas Durante Abastecimento

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos



PO-04 – Carregamento de Descarregamento de Navios

3. REGRAS BÁSICAS

4. PROCEDIMENTOS

- Para todo navio atracado que será abastecido, que possa resultar em poluição do meio hídrico, deverá ser providenciado o cerco completo no navio por barreira de contenção de vazamento.
- A barreira de contenção de vazamento têm como objetivo controlar e conter as manchas, evitando seu espalhamento, concentrando grandes quantidades do produto derramado em áreas propícias ao processo de recolhimento.
- A barreira de contenção de vazamento devera estar instalada antes da chegada do caminhão tanque e poderá ser retirada somente após procedimento de abastecimento e saída do caminhão tanque.
- O comprimento mínimo da barreira de contenção deve ser 3x o comprimento do navio.
- A embarcação deverá cumprir o seu “Plano de Gerenciamento de Segurança” e, manter contínua vigilância durante as operações de abastecimento do navio.
- Durante todo o procedimento de abastecimento, deverão ser mantidos, a postos, no convés, tripulantes qualificados e conhecedores das manobras de modo a poderem, rapidamente, interromper a operação em caso de acidente ou avaria nos equipamentos que possam causar o derramamento.





	Companhia Docas de São Sebastião		
Cerco de Embarcações	Nº PO-09		Pág.:2/4
	Data: Fev/09		Rev. 00

- Da mesma forma os terminais deverão manter operadores qualificados e atentos ao abastecimento em tal posição que possam paralisar a operação imediatamente em caso de vazamento ou derramamento do produto.
- Deve-se manter disponível, nas embarcações e terminais, próximo e durante o procedimento de abastecimento, Kit de Emergência Ambiental para Petróleo e Derivados, previsto no Anexo I.

5. ANEXOS

ANEXO I - Kit de Emergência Ambiental para Petróleo e Derivados



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Cerco de Embarcações	Nº PO-09	Pág.:3/4
	Data: Fev/09	Rev. 00





ANEXO I - Kit de Emergência Ambiental para Petróleo e Derivados

<i>Cerco de Embarcações</i>	<i>Nº PO-09</i>	<i>Pág.:4/4</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

ÍTEM	MATERIAL	UNIDADE	QTD. MÍNIMA
01	LUVAS DE PVC	PAR	05
02	MANTAS ABSORVENTES	UN	100
03	PÁ ANTIFAISCANTE	UN	02
04	ROUPA IMPERMEÁVEL	UN	01
05	SACO PARA RECOLHIMENTO DE RESÍDUOS	UN	05
06	TAMBOR COM CAPACIDADE P/ 200 L C/ TAMPA	UN	01



	Companhia Docas de São Sebastião	
Análise Preliminar de Perigos	Nº PO-10	Pág.: 1/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Estabelecer as diretrizes para a revisão dos riscos do PGR com base na técnica de Análise Preliminar de Perigos.

A aplicação da técnica APP tem ainda por finalidade contemplar os seguintes aspectos:

- Identificar os possíveis perigos existentes nas atividades, operações e instalações relacionadas com as atividades do Porto de São Sebastião;
- Avaliar o nível de risco associado a cada um dos possíveis acidentes passíveis de ocorrer nas diferentes atividades;
- Implementar, quando necessário, medidas para a redução e controle dos riscos;
- Subsidiar a revisão do Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR), incluindo a revisão dos cenários atendidos pelo Plano de Controle de Emergências (PCE), bem como o Plano de Emergências Individuais (PEI), de modo a possibilitar a pronta e eficiente intervenção em eventuais situações emergenciais.

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos



PO-11 – Análise e Avaliação de Modificações

PO-12 – Análise e Aprovação de Projeto Novo

3. REGRAS BÁSICAS

A aplicação da técnica APP tem por finalidade contemplar os seguintes aspectos:

- Identificar os possíveis perigos existentes nas atividades, operações e instalações do Porto Público de São Sebastião;
- Avaliar o nível de risco associado a cada um dos possíveis acidentes passíveis de ocorrer nas diferentes atividades;
- Servir de ferramenta para a revisão dos riscos decorrentes de mudanças nas instalações e/ou operações, de investigações de acidentes ocorridos ou decurso temporal rotineiro (a cada 3 anos);

	Companhia Docas de São Sebastião	
Análise Preliminar de Perigos	Nº PO-10	Pág.: 2/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

- Implementar, quando necessário, medidas para a redução e controle dos riscos.

Assim, a aplicação da técnica APP deve, preferencialmente, ser desenvolvida por uma equipe multidisciplinar da CDSS, contemplando, no mínimo, a participação dos seguintes profissionais:

- Engenheiro ou técnico de segurança do trabalho (coordenador do trabalho);
- Engenheiro ou técnico de meio ambiente;
- Representante da Gerência de Serviços e Obras;
- Responsável pelas operações;
- Entre outros.



A aplicação da APP, em particular com relação aos perigos a serem identificados, deve considerar hipóteses de acidentes que possam implicar em eventos que tenham potencial para:



- Paralisar, mesmo que parcialmente (tempo limitado), as atividades do Porto;
- Danos materiais aos equipamentos, instalações ou bens patrimoniais públicos ou de terceiros;
- Danos à integridade física dos trabalhadores ou de terceiros;
- Impactos ambientais (agudos ou crônicos); eventos acidentais que impliquem em poluição das águas, do ar e/ou do solo.

4. PROCEDIMENTO

4.1 Método

A técnica Análise Preliminar de Perigos (APP), do inglês Preliminary Hazard Analysis (PHA) é uma técnica derivada da Norma MIL-STD-882 do Programa de Segurança Militar do Departamento de Defesa dos EUA, que tem por principal finalidade identificar os perigos existentes numa instalação ou atividade, causados por eventos anormais.

A aplicação da APP propicia as condições necessárias para a identificação das situações capazes de originar acidentes, a partir da identificação dos perigos (acidentes), suas frequências de ocorrência, seus efeitos e, conseqüentemente, dos riscos associados.

	Companhia Docas de São Sebastião	
Análise Preliminar de Perigos	Nº PO-10	Pág.: 3/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

A partir da identificação desses aspectos é possível categorizar, os dois fatores (frequência e severidade do efeito) que determinam o nível de risco associado a um acidente (perigo), propiciando assim as condições para a avaliação qualitativa dos riscos, a partir da combinação das categorias atribuídas a cada um desses fatores.



A APP focaliza os eventos perigosos cujas falhas têm origem na instalação em análise, contemplando tanto as falhas intrínsecas de equipamentos, de instrumentos e de materiais, como erros humanos.

Após a identificação do perigo, deve ser feita uma avaliação qualitativa da probabilidade de ocorrência associada às causas e da severidade das respectivas conseqüências, sendo apontadas eventuais observações e recomendações pertinentes aos perigos identificados.

Dessa forma, a APP deve ser elaborada através do preenchimento de planilhas específicas, sendo que o modelo de planilha utilizada para o Porto de São Sebastião está apresentada na Figura 4.1-1, enquanto a explicação de seus campos encontra-se descritos abaixo:



- **Número de ordem:** é o código sequencial atribuído a cada perigo identificado (hipótese acidental);
- **Perigo:** evento iniciador que representa uma situação de perigo ou hipótese acidental, como por exemplo: vazamento de combustível durante o transporte;
- **Causas:** causas que expressam, determinam ou contribuem para a materialização do perigo apontado anteriormente (ocorrência do acidente), como por exemplo: queda de cargas, trabalho em altura, etc;
- **Efeitos:** conseqüências (impactos, danos) decorrentes do acidente apontado: incêndio, explosão, contaminação da água, etc;
- **Cat. Freq.:** categoria de frequência relacionada com a chance de ocorrer o acidente, de acordo com a classificação apresentada na Tabela 4.1.2-1;
- **Cat. Sev.:** categoria de severidade de cada um dos efeitos decorrentes da ocorrência do acidente, conforme mostra a Tabela 4.1.2-2;

	Companhia Docas de São Sebastião	
Análise Preliminar de Perigos	Nº PO-10	Pág.: 4/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

- **Cat. Risco:** nível de risco determinado do perigo (hipótese acidental) determinado pela combinação da categoria de frequência com a categoria de severidade, conforme mostra a Matriz de Riscos apresentada na Figura 4.1.2-1;
- **Observações/Recomendações:** Observações e Recomendações relevantes sobre o perigo apontado ou sobre sistemas/medidas de controle existentes e eventuais recomendações a serem implementadas para a redução ou gestão do risco.

A Figura 4.1-1, anteriormente mencionada, está apresentada a seguir e traz a planilha da APP; já os critérios para a classificação das probabilidades de ocorrência dos perigos, das severidades aplicadas aos efeitos associados e as categorias de risco estão na seqüência.



Análise e Aprovação de Modificações

Nº PO-11

Pág.: 5/8

Data: Fev/09

Rev. 00

APP – ANÁLISE PRELIMINAR DE PERIGOS

Empresa: Companhia Docas de São Sebastião

Referência:

Data:

Sistema:



Revisão:

Participantes:

Nº de Ordem	Perigo	Causas	Conseqüências	Categorias			Observações (O) / Recomendações (R)
				Freq	Sev	Risco	



Figura 4.1-1 – Planilha de APP

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Análise e Aprovação de Modificações	Nº PO-11	Pág.: 6/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

4.1.2 Critérios para Classificação da Frequência e Severidade

Os critérios para a classificação das frequências de ocorrência dos perigos, das severidades aplicadas aos efeitos associados e as categorias de risco estão apresentadas a seguir:

a) Quanto à classificação da frequência de ocorrência dos perigos

Tabela 4.1.2.-1 - Categorias de Frequência

Categoria	Denominação	Descrição
A	Extremamente Remota	Conceitualmente possível, mas extremamente improvável de acontecer de ocorrer durante a vida útil das unidades.
B	Remota	Não esperado ocorrer durante a vida útil das unidades.
C	Improvável	Pouco provável de ocorrer durante a vida útil das unidades.
D	Provável	Esperado ocorrer pelo menos uma vez na vida útil das unidades.
E	Frequente	Esperado ocorrer diversas vezes durante a vida útil das unidades.

Tabela 4.1.2-2 – Categoria de Severidade

Categoria	Denominação	Descrição
I	Desprezível	Eventos associados à ausência de danos ou danos não mensuráveis.
II	Marginal	Ocorrências com potencial de causar danos irrelevantes ao meio ambiente, à instalação e às comunidades interna e externa.
III	Crítica	Situações com potencial para ocasionar impactos ao meio ambiente externo à instalação com reduzido tempo de recuperação, podendo provocar lesões de gravidade moderada na população externa.



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Análise e Aprovação de Modificações	Nº PO-11	Pág.: 7/8
	Data: Fev/09	Rev. 00

Tabela 4.1.2-2 – Categoria de Severidade

Categoria	Denominação	Descrição
IV	Catastrófica	Ocorrências com potencial de gerar impactos ambientais significativos em áreas externas às instalações e com tempo de recuperação elevado, podendo também provocar mortes ou lesões graves na população.

Categorias de Frequência

		A	B	C	D	E
Categorias de Severidade	IV	B	M	S	C	C
	III	D	B	M	S	C
	II	D	D	B	M	S
	I	D	D	D	B	M

Figura 4.1.2-1 – Matriz de Riscos



A Tabela 4.1.2-3, que segue, apresenta a explicação referente aos diferentes categorias de risco apontadas na Figura 4.1.2-1 acima (Matriz de Riscos).

Tabela 4.1.2-3 – Níveis de Risco

Nível de Risco	Descrição
D	Desprezível
B	Baixo
M	Moderado
S	Sério
C	Crítico

4.1.3 Relatório de APP

O relatório final de Análise Preliminar de Perigos deve conter no mínimo o seguinte

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Análise e Aprovação de Modificações	Nº PO-11	Pág.: 8/8
	Data: Fev/09	Rev. 00



escopo:

- Introdução e objetivo;
- Descrição das instalações, equipamentos e atividades de interesse;
- Análise Preliminar de Perigos (APP);
- Resultados, conclusões e recomendações;
- Plano de ação e cronograma de implantação das medidas mitigadoras dos riscos; e
- Equipe técnica responsável.

5. ANEXOS

Não aplicável.



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Análise e Aprovação de Modificações	Nº PO-11	Pág.: 1/4
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Estabelecer as diretrizes para a análise e aprovação de modificações para redução de eventuais riscos.

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos.

PO 10 – Análise Preliminar de Perigos

3. REGRAS BÁSICAS



A aplicação da técnica APP tem por finalidade contemplar os seguintes aspectos:

- Identificar os possíveis perigos que possam decorrer das modificação a ser implantada;
- Implementar, quando necessário, medidas para a redução e controle dos riscos;
- Cabe ao responsável pela área onde ocorrerá a modificação o cumprimento desse procedimento;
- Cabe ao Coordenador do PGR a realização da APP.

4. PROCEDIMENTO

Antes que uma modificação seja implantada, o responsável pela área que a estiver solicitando deve:



- Solicitar ao Coordenador do PGR a realização de uma Avaliação Preliminar de Perigos (APP) da modificação solicitada. A APP pode ser realizada por uma equipe ou por apenas um único técnico responsável, dependendo da complexidade da modificação.
- Preencher o documento de Registro de Gestão de Modificações - RGM, conforme apresentado no Anexo I, o qual contém os itens indicados abaixo:
 - A razão da modificação desejada;

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Análise e Aprovação de Modificações	Nº PO-11	Pág.: 1/4
	Data: Fev/09	Rev. 00

- A planilha de APP realizada para a modificação;
 - A garantia, através de assinatura do responsável (que pode ser o próprio solicitante), de que as medidas de redução de risco, relativas a riscos não-aceitos, recomendadas na APP foram de fato implantadas;
 - A identificação da necessidade de alteração de procedimentos operacionais e a garantia de que os operadores foram treinados na execução dos novos procedimentos (assinatura do responsável pelo treinamento, que pode ser o próprio solicitante);
 - A garantia de que a necessidade de alteração da documentação pertinente foi comunicada ao responsável pelo controle da documentação, no caso de uma modificação permanente (assinatura pelo responsável pela atualização da documentação); e
 - Limite de validade da modificação, no caso de uma modificação temporária.
- Obter a aprovação do Coordenador do PGR, que deve revisar a APP realizada para a modificação, caso não tenha participado sua elaboração.



5. ANEXOS

ANEXO I - Registro de Gestão de Modificações – RGM

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Análise e Aprovação de Modificações	Nº PO-11	Pág.: 1/4
	Data: Fev/09	Rev. 00





ANEXO I - Registro de Gestão de Modificações – RGM

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Análise e Aprovação de Modificações	Nº PO-11	Pág.: 1/4
	Data: Fev/09	Rev. 00

FORMULÁRIO – REGISTRO DE GESTÃO DE MODIFICAÇÕES – RGM

REGISTRO DE MODIFICAÇÃO – Nº ____	
Solicitante:	
Área:	
Assinatura do Solicitante:	Data:
1. Descrição da Modificação Proposta:	
2. Motivos para a Modificação:	
3. Análise Preliminar de Perigos – APP: Atesto que foi realizada uma APP específica para a modificação proposta e que as medidas de redução de riscos relativas a riscos não-aceitos, recomendadas na APP, foram implementadas. Anexar planilhas da APP realizada. Assinatura do Responsável: _____	
4. Procedimentos Operacionais: Há necessidade de alteração dos procedimentos operacionais? Não _____ Sim _____ Atesto que os operadores foram treinados na utilização dos novos procedimentos operacionais. Assinatura do Responsável pelo Treinamento: _____	
5. Atualização da Documentação: Há necessidade de atualização da documentação? Não _____ Sim _____ Fui comunicado da necessidade de atualização da documentação pertinente. Assinatura do Responsável pelo Controle da Documentação: _____	



	Companhia Docas de São Sebastião	
Análise e Aprovação de Projeto Novo	Nº PO-12	Pág.: 1/4
	Data: Fev/09	Rev. 00

1. FINALIDADE

Estabelecer as diretrizes para a análise e aprovação de novos projetos visando a identificação e redução de eventuais riscos.

2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos

PO-10 – Análise Preliminar de Perigos

3. REGRAS BÁSICAS



Este procedimento reque a aplicação da técnica APP e tem por finalidade contemplar os seguintes aspectos:

- Identificar os possíveis perigos que possam decorrer de novos projetos;
- Implementar, quando necessário, medidas para a redução e controle dos riscos;
- Cabe ao responsável pela área onde será implantado o novo projeto o cumprimento desse procedimento; e
- Cabe ao Coordenador do PGR a realização da APP.

4. PROCEDIMENTO

Antes que um novo projeto seja aprovado o responsável pela área/atividade que receberá o novo equipamento/sistema deve:

- Solicitar ao Coordenador do PGR a realização de uma Avaliação Preliminar de Perigos (APP) do projeto novo. A APP deverá ser realizada por uma equipe composta por indivíduos que tenham experiência no projeto, na operação e na manutenção de equipamentos/sistemas similares; e
- Preencher o documento de Registro de Gestão de Novo Projeto – RGNP, apresentado no Anexo IV, o qual contém os itens indicados abaixo:
 - Os objetivos do novo projeto;



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Análise e Aprovação de Projeto Novo	Nº PO-12	Pág.: 2/4
	Data: Fev/09	Rev. 00

- A planilha de APP realizada para o novo projeto;
- A garantia, através de assinatura do responsável (Gerente do Projeto), de que as medidas de redução de risco, relativas a riscos não-aceitos, recomendadas na APP, foram de fato incorporadas ao novo projeto;
- A identificação da necessidade de desenvolvimento de novos procedimentos operacionais e de treinamento dos operadores na utilização desses novos procedimentos. O treinamento dos operadores dever ser completado antes que o novo equipamento/sistema entre em operação.

5. ANEXOS



ANEXO I - Registro de Gestão de Novo Projeto – RGNP



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Análise e Aprovação de Projeto Novo	Nº PO-12	Pág.: 3/4
	Data: Fev/09	Rev. 00





ANEXO I - Registro de Gestão de Novo Projeto – RGNP

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	Companhia Docas de São Sebastião	 ITSEMAP
Análise e Aprovação de Projeto Novo	Nº PO-12	Pág.: 4/4
	Data: Fev/09	Rev. 00

FORMULÁRIO – REGISTRO DE GESTÃO DE NOVOS PROJETOS - RGNP

REGISTRO DE GESTÃO DE NOVO PROJETO – Nº ____	
Solicitante:	Data:
Área:	
Assinatura do Responsável pelo Novo Projeto:	
1. Identificação do Novo Projeto:	
2. Objetivos do Novo Projeto:	
3. Análise Preliminar de Perigos APP: Atesto que foi realizada uma APP específica para o novo projeto identificado acima e que as medidas de redução de riscos relativas a riscos não-aceitos, recomendadas na APP, foram incorporadas ao novo projeto. Anexar planilhas da APP realizada. <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Assinatura do Responsável: _____ Data: __/__/__ </div>	
4. Procedimentos Operacionais: Há necessidade de alteração dos procedimentos operacionais? Não _____ Sim _____. Os operadores deverão ser treinados na utilização dos novos procedimentos operacionais antes que o novo equipamento/sistema entre em operação. Assinatura do responsável pelo Novo Projeto: _____ Data: __/__/__	



 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	<i>Companhia Docas de São Sebastião</i>	 ITSEMAP
<i>Realização de Auditorias</i>	<i>Nº PO-13</i>	<i>Pág.: 1/12</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

1. FINALIDADE

Este procedimento tem por finalidade apresentar as diretrizes para a realização de auditoria voltada para a periódica revisão do Programa de Gerenciamento de Riscos - PGR do Porto Público de São Sebastião.

São estabelecidas as atividades a serem adotados para a preparação, coordenação e realização de auditorias do PGR, visando identificar situações de não conformidade que possam influenciar na segurança das atividades relacionadas com as operações do Porto Público de São Sebastião.

As auditorias também proporcionam uma avaliação da eficácia do programa por meio de um exame sistemático e independente, para determinar se as atividades propostas no PGR e seus resultados estão de acordo com o planejado e foram efetivamente implantadas.



2. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

PGR – Programa de Gerenciamento de Riscos

3. REGRAS BÁSICAS



O processo de auditoria pode ser desenvolvido por consultores externos ou mesmo por colaboradores da CDSS, sendo que no último caso recomenda-se que o auditor não avalie sua própria área/setor.

O Procedimento de Realização de Auditorias compreende a gestão dos documentos e procedimentos necessários à realização de auditorias do PGR, bem como ao acompanhamento das ações corretivas decorrentes das mesmas.

O Coordenador do Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) é o responsável pela gestão desse procedimento. Cabe a ele a manutenção da programação anual de auditorias e definição da equipe de auditoria interna, que após aprovado, será levado ao conhecimento de todos os envolvidos, tais como auditores, auditados e respectivas chefias/supervisores.

A periodicidade das auditorias é reduzida nos seguintes casos:

- Solicitação da Alta Direção da CDSS;

	<i>Companhia Docas de São Sebastião</i>	
<i>Realização de Auditorias</i>	<i>Nº PO-13</i>	<i>Pág.: 2/12</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

- Realização de reuniões de análise de acidentes que indiquem a necessidade de modificações no EAR, PGR ou PCE;
- Realização de reuniões de análise de exercícios simulados de acidentes que indiquem a necessidade de modificações no EAR, PGR ou PCE;
- Solicitação de adequação do EAR, PGR e PCE pelo órgão ambiental competente;

Modificações nas instalações ou operações do Porto que impliquem em alterações no EAR, PGR e PCE.

4. PROCEDIMENTO

4.1. Conceitos Básicos

Auditoria

Exame sistemático e independente, para determinar se as atividades do Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e seus resultados estão de acordo com as disposições planejadas, se foram efetivamente implantadas e se são adequadas aos objetivos propostos.

Auditado

Pessoa, área, atividade ou organização objeto da auditoria.

Auditor

Pessoa qualificada e designada pelo Coordenador Geral do PGR para executar uma auditoria específica.

Auditor Líder



Pessoa qualificada para gerenciar a equipe auditora e executar auditorias.

Equipe de Auditoria

Grupo de auditorias, ou um único auditor, designado pela Coordenação Geral do PGR, no caso de auditoria interna, ou contratado, no caso de auditoria externa, para realizar determinada auditoria.

Evidência de Auditoria

Informação verificável, registro ou declaração.

	Companhia Docas de São Sebastião	
Realização de Auditorias	Nº PO-13	Pág.: 3/12
	Data: Fev/09	Rev. 00

Evidência Objetiva

Informação cuja veracidade pode ser comprovada, com base em fatos obtidos através de observação, medição, ensaio ou outros meios.

Observação da Auditoria

Constatação de fato, feita durante uma auditoria e consubstanciada por evidência objetiva.

4.2. Planejamento e Execução de Atividades

Para cada auditoria serão feitas adaptações da lista de verificação proposta no Anexo I, pela equipe auditora, de modo a garantir que a mesma esteja baseada nos elementos e atividades específicos a serem auditados.





Previamente, o Auditor Líder (no caso de uma equipe), deve realizar reuniões com os demais membros da equipe auditora, de forma que sejam, objetivamente, estabelecidas a extensão e o nível de detalhes a serem atingidos nas auditorias, levando em consideração os resultados de auditorias anteriores e os documentos pertinentes a serem levantados e avaliados (normas, instruções, procedimentos e registros, entre outros).

4.2.1. Definição da Equipe de Auditoria

O Auditor Líder deve ser aprovado pelo Coordenador do PGR, sua definição deve levar em consideração o conhecimento do Procedimento de Realização de Auditorias, o conhecimento do conteúdo do PGR e a experiência anterior em realização de auditorias.

A equipe de auditoria é definida pelo Coordenador do Programa de Gerenciamento de Riscos ouvida a opinião do Auditor Líder e deve considerar os seguintes requisitos:

- Ter participado de treinamento para formação de auditores do PGR;
- Ter atuado como observador em uma auditoria de PGR;
- Pertencer a área ou atividade independente daquela que está sendo auditada;
- Estar livre de quaisquer pressões bem como de conflitos de interesses que induzam a parcialidade ou discriminação.

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO	<i>Companhia Docas de São Sebastião</i>	 ITSEMAP
<i>Realização de Auditorias</i>	<i>Nº PO-13</i>	<i>Pág.: 4/12</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

4.3. Preparação da Auditoria

O Coordenador do PGR define os auditores e/ou as equipes de acordo com as áreas a serem auditadas e informa ao líder dos auditores a data da auditoria e entrega o material abaixo:

- Programação de Auditoria;
- Lista de verificação para a auditoria;
- Lista de presença e ata para a reunião de abertura e encerramento da auditoria, conforme modelo Anexo II.

De posse desses documentos o Auditor Líder comunica-se com os demais auditores e com o responsável de cada área a ser auditada para:

- Confirmar a agenda das auditorias, reagendando se necessário;
- Solicitar os documentos necessários para a adaptação da Lista de Verificação.

O Auditor Líder e os demais auditores preparam a Programação da Auditoria, determinando datas, horários, processos, áreas e responsáveis, os documentos a serem verificados, os requisitos aplicáveis e também preparam a lista de verificações.

O responsável pelas auditorias divulga as datas das auditorias, as áreas envolvidas, os auditados e os auditores.

4.4. Etapas da Auditoria



4.4.1. Reunião Inicial

Previamente ao início dos trabalhos é realizada uma reunião inaugural com a finalidade de serem apresentados os objetivos, esclarecer dúvidas e confirmar a disponibilidade dos meios necessários para o desenvolvimento dos trabalhos pela equipe auditora (interna ou externa).

Nessa reunião é elaborada uma agenda dos trabalhos em conjunto com o responsável pela área/atividade a ser auditada.

4.4.2. Realização da Auditoria

Após a análise prévia dos documentos solicitados à área auditada, a equipe de auditoria procede a entrevistas com funcionários escolhidos de forma aleatória, bem como solicita documentos e registros adicionais.

	<i>Companhia Docas de São Sebastião</i>	
<i>Realização de Auditorias</i>	<i>Nº PO-13</i>	<i>Pág.: 5/12</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

Os documentos, registros e resultados das entrevistas são analisados pelos auditores à luz do Procedimento de Realização de Auditorias para verificação de eventuais não-conformidades ou observações e estabelecimento de prazos para as ações corretivas.

4.4.3. Relatório de Auditoria

O Auditor Líder, com o apoio dos demais membros da equipe auditora, prepara ao término dos trabalhos, o Relatório de Auditoria conforme modelo constante do Anexo III, contendo, além do resumo dos trabalhos realizados, listagem de todas as não-conformidades e observações não caracterizadas como não-conformidades. Esse relatório é emitido mesmo que não tenham sido constatadas não-conformidades.

Ao receber o relatório, o Coordenador do PGR faz a sua análise e avaliação para a verificação da necessidade de abertura de Relatórios de Não-Conformidades (Anexo IV) para as observações e recomendações apontadas.

Da mesma forma, o Coordenador do PGR envia o Relatório da Auditoria e os RNC's pertinentes ao responsável pela área/atividade auditada, para que as providências cabíveis sejam adotadas, visando à correção das não-conformidades, por meio da implantação de um Plano de Ação.

4.4.4. Relatório de Não-Conformidade

Após a realização da auditoria, a equipe de auditoria/auditor deve discutir as observações feitas durante os trabalhos, preparando, quando aplicável, um Relatório de Não-Conformidade, conforme modelo apresentado Anexo IV.



Todas as não conformidades devem ser registras e ter seu prazo de correção controlado com base no formulário Controle de Não Conformidades, constante do Anexo V.

4.4.5. Reunião Pós-Auditoria

Após o término dos trabalhos é agendada uma reunião, com o responsável pela área/atividade auditada, onde as não-conformidades serão apresentadas e discutidas e elaborada ata de encerramento conforme modelo proposto no Anexo II.

4.5. Tratamento das Ações Corretivas

4.5.1. Implantação das Ações Corretivas

	<i>Companhia Docas de São Sebastião</i>	
<i>Realização de Auditorias</i>	<i>Nº PO-13</i>	<i>Pág.: 6/12</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

A implantação das ações corretivas é de responsabilidade do gerente da área auditada que deve:

- Investigar a causa raiz da não-conformidade;
- Avaliar o potencial da não-conformidade;
- Apontar a ação corretiva correlata;
- Elaborar cronograma com a determinação e implantação de ações necessárias, registro dos resultados de ações executadas e verificadas, conforme Anexo V;
- Implantar a ação corretiva proposta;
- Avaliar a necessidade de ações para assegurar que aquelas não-conformidades não ocorram novamente;
- Registrar a ação corretiva e demais informações citadas no Relatório de Auditoria;
- Enviar o Relatório de Auditoria com as ações corretivas ao auditor líder no prazo estabelecido.

Após a implantação das ações corretivas, a área auditada realiza um levantamento evidenciando a sua eficácia e encaminha à equipe de auditoria para avaliação, que pode realizar verificação da eficácia das ações tomadas *in loco*.



4.5.2. Fechamento das Ações Corretivas

Durante a implantação das ações corretivas, a área auditada deve realizar investigações sobre a eficácia e consistência de suas operações e métodos e, caso constata qualquer anormalidade, deve comunicar imediatamente ao Auditor Líder.

O fechamento de todas as ações corretivas decorrentes de não-conformidades deve ser realizado em até 60 dias após o conhecimento pela área auditada do Relatório de Auditoria.

O Auditor Líder pode reunir a equipe de auditoria para avaliar a implantação e eficácia das ações corretivas, registrando seu parecer no próprio formulário onde foi relatada a não conformidade.

O Auditor Líder registra o fechamento das ações corretivas no Relatório de Auditoria e encaminha para a área auditada.

	Companhia Docas de São Sebastião	
Realização de Auditorias	Nº PO-13	Pág.: 7/12
	Data: Fev/09	Rev. 00

4.5.3. Não-Conformidade Pendentes

Na existência de não-conformidades que tenham sido consideradas pelo auditor líder como não solucionadas, deve ser feita a comunicação ao Coordenador do PGR e alta direção da Companhia Docas de São Sebastião, que administra o Porto Público de São Sebastião, para tomada de decisão.

O mesmo procedimento é aplicado para os casos de não cumprimento dos prazos estipulados para a adoção das medidas corretivas.

4.6. Controle de Documentos

Todos os documentos relativos ao Procedimento de Realização de Auditorias do PGR são controlados conforme o padrão do Sistema de Gestão da Qualidade do Porto Público de São Sebastião.





Os registros das Auditorias do PGR devem, minimamente, seguir os seguintes critérios de controle e rastreabilidade:

- Proteção em meio físico (pastas, armários, etc) e/ou eletrônico (CD/ DVD/ Servidor/ Backup);
- Recuperação por meio da data de execução, código do contrato, nome da empresa, nome do documento;
- Descarte por meio da exclusão do arquivo em meio eletrônico ou destruição se em meio físico;
- Registros específicos de cada área são controlados pelos responsáveis das mesmas por meio de uma lista de guarda.

A Tabela 4.6-1 apresenta os registros do das Auditorias do PGR no que se refere à identificação, armazenamento e tempo de retenção.

Tabela 4.6-1 – Registros das Auditorias do PGR

Registros das Auditorias do PGR	Tempo de Retenção
Lista de Verificação	1 ano
Relatório de Auditoria	1 ano

	Companhia Docas de São Sebastião	
Realização de Auditorias	Nº PO-13	Pág.: 8/12
	Data: Fev/09	Rev. 00

Registros das Auditorias do PGR	Tempo de Retenção
Relatório de Não-Conformidade	1 ano
Controle de Não Conformidades	1 ano

4.7. Análise Crítica pela Direção

4.7.1 Generalidades

Anualmente a Direção da Companhia Docas de São Sebastião analisa o Procedimento de Realização de Auditorias e o próprio PGR, para assegurar sua contínua pertinência, adequação e eficácia. Essa análise crítica inclui a avaliação de oportunidades para melhoria e necessidade de mudanças no sistema de gestão e gerenciamento dos riscos.



4.7.2 Entradas para a Análise Crítica

As entradas (dados, informações e conhecimento) para a análise crítica pela Direção incluem informações sobre:

- Resultados de auditorias internas e/ou externas;
- Desempenho e conformidade do Procedimento de Realização de Auditorias e PGR;
- Situação das ações preventivas e corretivas;
- Acompanhamento (*follow-up*) das ações oriundas de análises críticas anteriores pela direção;
- Mudanças que possam afetar o PGR (ver item 3.1);
- Recomendações para melhoria dos indicadores;
- Recomendações para melhoria do Procedimento de Realização de Auditorias e PGR.

4.7.3 Saídas da Análise Crítica

As saídas (decisões tomadas) da análise crítica incluem quaisquer decisões e ações relacionadas à melhoria da eficácia do Procedimento de Realização de Auditorias e PGR, bem como a necessidade de recursos.

	<i>Companhia Docas de São Sebastião</i>	
<i>Realização de Auditorias</i>	<i>Nº PO-13</i>	<i>Pág.: 9/12</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

4.8. Melhoria Contínua

O objetivo da melhoria contínua do Procedimento de Realização de Auditorias do PGR do Porto Público de São Sebastião é otimizar as ações preventivas e corretivas previstas no PGR. Tais ações são adotadas de forma contínua pela CDSS, independentemente da realização de auditorias e incluem:

- Análise e avaliação da situação existente para identificar possibilidades de melhoria;
- Estabelecimento dos objetivos para melhoria;
- Estudo de possíveis soluções para atingir os objetivos;
- Avaliação e seleção dessas soluções;
- Implantação da solução escolhida;
- Medição, verificação, análise e avaliação dos resultados da implantação para determinar se os objetivos foram atendidos;
- Formalização das alterações.



Os resultados são analisados criticamente, quando necessário, para se determinar oportunidades adicionais de melhoria.

4.9.1. Ações Preventivas

A CDSS estabelece ações para eliminar as causas de não-conformidades potenciais, de forma a evitar sua ocorrência. As ações preventivas são apropriadas aos efeitos dos problemas potenciais ou observações propostas em auditorias internas e externas para melhoria do sistema.

O procedimento estabelecido pela CDSS é o mesmo relatório utilizado para as ações corretivas, porém deve ser preenchido no relatório (Anexo V) apenas onde estão contempladas as ações pertinentes:

- Definição de não-conformidades;
- Descrição da ação preventiva proposta e o que levou a ela;
- Definição e implantação de ações necessárias;
- Registros de resultados de ações executadas;

 GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES COMPANHIA DOCS DE SÃO SEBASTIÃO	<i>Companhia Docas de São Sebastião</i>	 ITSEMAP
<i>Realização de Auditorias</i>	<i>Nº PO-13</i>	<i>Pág.: 10/12</i>
	<i>Data: Fev/09</i>	<i>Rev. 00</i>

- Verificação da eficácia das ações executadas, através do cronograma.

A Figura 4.9.1-1 apresenta o fluxo de ações previstas no Procedimento de Realização de Auditorias do PGR.



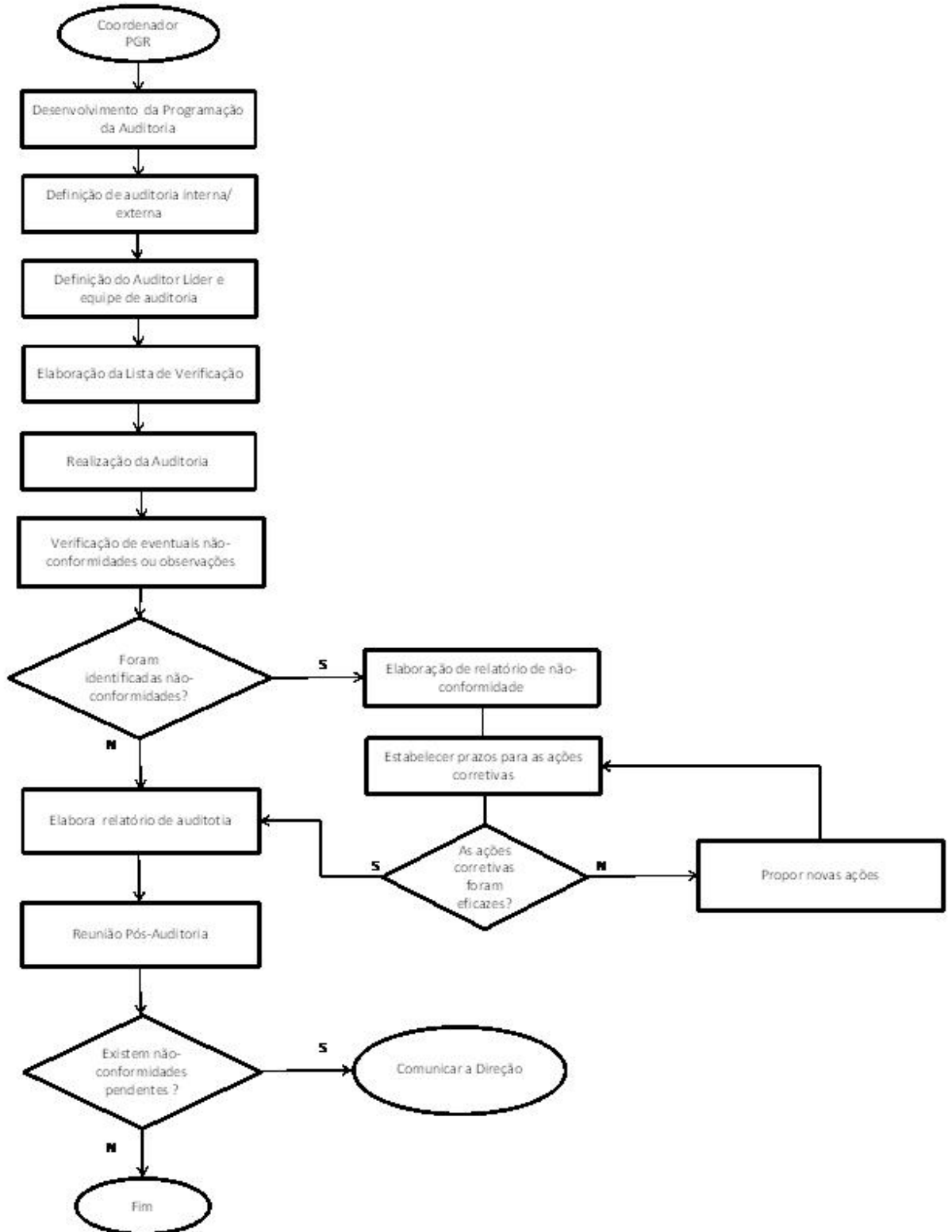


Figura 4.9.1-1 - Fluxo de Ações

Check-List de Auditoria - Plano de Controle de Emergência

Auditor: _____ Área: _____ Data: _____ Revisão: 0

Item	Requisito	Questionamento	Auditado		Evidências de Atendimento	Não Conformidade		Observação
			Nome	Função		S/N	Descrição	
Revisão dos Riscos	O Plano de Ação de Emergência deve ser baseado nos cenários acidentais verificados no Estudo de Análise de Risco e atualizado sempre que houverem atualizações deste.	Existe sistemática para revisar e atualizar regularmente o PAE?						
		O PAE está atualizado, contemplando os cenários acidentais da última revisão do EAR ?						
Estrutura organizacional	A Estrutura organizacional deve estar adequada à estrutura atual, contemplando as atribuições e responsabilidades de cada um dos envolvidos no atendimento a emergências.	A estrutura organizacional do PAE está atualizada ?						
Fluxograma de acionamento	Deve estar estabelecido no PAE o fluxograma de acionamento em caso de emergência, contemplando os atores e o desencadeamento da emergência.	O fluxo de emergência está atualizado ?						
Ações de resposta a emergências	Devem estar descritos procedimentos de emergência compatíveis com os cenários acidentais considerados no EAR.	Existem procedimentos de resposta a emergência compatíveis com todos cenários acidentais identificados no EAR, contemplando procedimentos de avaliação, controle emergencial (combate a incêndios, isolamento, evacuação, controle de vazamentos, etc.) e ações de recuperação ?						
Recursos humanos	Devem estar identificados os responsáveis e seus respectivos contatos, a serem acionados em situações emergenciais.	O PAE define as atribuições de cada pessoa das diferentes áreas envolvidas em situações emergenciais e seus contatos estão atualizados?						
Recursos materiais	Os recursos materiais de resposta a emergência devem estar especificados no PAE, disponíveis em quantidade suficiente para atendimento a emergências e em condições de uso estabelecidas por manutenções periódicas.	Os recursos materiais estão com suas descrições atualizadas e dimensionados para atendimento aos cenários acidentais identificados no EAR?						
Divulgação	O plano atualizado deve ser divulgado para todos os participantes das equipes citadas no PAE.	O plano é divulgado a todos os envolvidos no PAE?						

Check-List de Auditoria - Plano de Controle de Emergência

Auditor:	Área:	Data:	Revisão: 0
EPI e Equipamentos de atendimento a emergência	Os EPI e Equipamentos de atendimento a emergência devem ser verificados quanto a quantidade, conservação e data de validade.	Existe programa de verificação e manutenção dos equipamentos de proteção individual e equipamentos de atendimento a emergência, com ênfase no número adequado de equipamentos, estado de conservação e data de validade?	

Check-List de Auditoria - Plano de Controle de Emergência

Auditor:		Área:		Data:		Revisão: 0		
Item	Requisito	Questionamento	Auditado		Evidências de Atendimento	Não Conformidade		Observação
			Nome	Função		S/N	Descrição	
Implantação e manutenção	Todos os documentos e anexos do PAE são revisados sempre que houver alterações necessárias.	Os documentos do PAE são revisados pelo menos nas situações abaixo descritas? - sempre que uma análise de risco assim o indicar; - sempre que as instalações sofrerem modificações físicas, operacionais ou organizacionais capazes de afetar os seus procedimentos ou a sua capacidade de resposta; - quando o desempenho do PAE, decorrente do seu acionamento por acidente/ incidente ou exercício simulado, recomendar; - em outras situações, a critério de órgão oficial competente; - a cada 2 anos, caso nenhuma das situações anteriores seja verificada.						
Treinamento e capacitação	Devem ser realizados treinamentos teóricos e práticos sobre diferentes assuntos técnicos relacionados com as operações de emergência para resposta aos cenários acidentais estabelecidos no EAR	Existe disponibilidade de recursos e planejamento anual para treinamentos, simulados e auditorias para verificação da eficiência do Plano?						
		São realizados treinamentos/exercícios com os responsáveis pelo controle e combate a emergências, com a posterior avaliação da eficiência do mesmo?						
		São executados simulados de emergência regularmente? São avaliados os resultados dos simulados?						
Documentos de apoio	Devem estar disponíveis no PAE todo material relacionado que tenha a função de auxiliar no combate a emergências.	Os materiais de consulta para apoio ao combate à emergência, tais como planta de localização, acessos, listas de acionamento de órgão externos, dentre outros, estão disponíveis e atualizados?						



RELATÓRIO DE AUDITORIA



Departamento/ Gerência Auditada	
Responsável pelo Departamento/ Gerência	
Auditoria Realizada por:	

Data da Auditoria
Número do Relatório

Item Auditado	C/NC/EO	Decritivo	Relatório de Ação Corretiva e Preventiva - RACP	
			Número	Encaminhado para:

Legenda: C-Conformidade; NC-Não-conformidade; EO-Evidência Objetiva

Área / Atividade:	Responsável pela Área:
Data:	Auditor-Líder:

Não-Conformidade: () Real () Potencial

Descrição da NC (data, hora, duração, local, referências, requisitos, evidências objetivas):	
Ação Imediata:	
Estudo da Causa da Não-Conformidade:	
Ação Corretiva Proposta:	
Responsável:	Prazo:
Ação Preventiva:	
Verificação da Efetivação da Ação:	Prazo para a Verificação: ____/____/____

Resultado: () Eficaz () Não Eficaz **Novo Relatório de Ação ?** () Sim () Não

Responsável pela Verificação:	Data:
--------------------------------------	--------------

**RELATÓRIO DE AÇÃO
CORRETIVA E PREVENTIVA**

Nº _____ / _____

Descrição da Não-Conformidade:		
Data:	Nome Responsável:	Visto:
Ação Imediata:		
Data :	Nome Responsável:	Visto:
Estudo da Causa da não conformidade:		
Data :	Nome Responsável:	Visto:
Ação Definitiva:		
Data :	Nome Responsável:	Visto:
Ação Preventiva:		
Data :	Nome Responsável:	Visto:
Visto RD/Coordenadora:		

**CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO DA AÇÃO CORRETIVA E/OU
PREVENTIVA**

Descrição do Item a ser Checado	Responsável pela abertura da	Data máxima de fechamento	Visto RD/auditor

Legenda: RACP -Relatório de Ação Corretiva e Preventiva; RD-Representante da Direção

Verificação de eficácia:

Data: ____/____/____

Responsável:



ANEXO VI
RELATÓRIO DE ACIDENTES

RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES

nº

DATA/HORÁRIO/LOCAL

Data:

Horário:

Local:

DESCRIÇÃO DO OCORRIDO

HISTÓRICO REFERENTE A ESSE PROCESSO

CAUSA RAIZ

DESCRIÇÃO DOS DANOS

CUSTO ESTIMADO DOS DANOS

RISCOS POTENCIAIS

MEDIDAS CONTENSIVAS

PLANO DE AÇÃO

Nº.	O QUE SERÁ FEITO?	QUEM?	QUANDO?
01			
02			

OBSERVAÇÕES

Requer revisão do procedimento de atendimento a emergências: sim () não ()

Descrever revisão do procedimento

Investigação e Análise do Acidente



ANEXO VII

PLANO DE CONTROLE DE EMERGÊNCIA