



**PLANO DE EMERGÊNCIA A
DERRAMES DE HIDROCARBONETOS
E OUTRAS SUBSTÂNCIAS NOCIVAS
DO PORTO DO FORNO**

**ANEXO 32
LEGISLAÇÃO FEDERAL E ESTADUAL**

ÍNDICE

1. ANP - PORTARIA N° 014.....	3
2. LEI N.º 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998.....	5
3. LEI N° 9.966, DE 28 DE ABRIL DE 2000.	47
4. RESOLUÇÃO CONAMA N° 269, DE 14 DE SETEMBRO DE 2000	57
5. RESOLUÇÃO CONAMA N° 293, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2001	58

1. ANP - PORTARIA Nº 003/2003

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO PORTARIA Nº 003, DE 10 DE JANEIRO DE 2003

Estabelece o procedimento para comunicação de incidentes, a ser adotado pelos concessionários e empresas autorizadas pela ANP a exercer as atividades de exploração, produção, refino, processamento, armazenamento, transporte e distribuição de petróleo, seus derivados e gás natural, no que couber.

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP, no uso das suas atribuições legais, considerando o disposto no Inciso IX do art. 8º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e ainda o disposto no art. 22 da Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000 e tendo em vista a Resolução de Diretoria nº 001, de 09 de janeiro de 2003, torna público o seguinte ato:

Art. 1º Fica estabelecido, através da presente Portaria, o procedimento para comunicação de incidentes, a ser adotado pelos concessionários e empresas autorizadas pela ANP a exercer as atividades de exploração, produção, refino, processamento, armazenamento, transporte e distribuição de petróleo, seus derivados e gás natural, no que couber.

§ 1º Para os fins desta Portaria entende-se como incidente qualquer ocorrência, decorrente de fato ou ato intencional ou acidental, envolvendo:

- I - risco de dano ao meio ambiente ou à saúde humana;
- II - dano ao meio ambiente ou à saúde humana;
- III - prejuízos materiais ao patrimônio próprio ou de terceiros;
- IV - ocorrência de fatalidades ou ferimentos graves para o pessoal próprio, para terceiros ou para as populações; ou
- V - interrupção das operações da unidade ou instalação por mais de 24 (vinte e quatro) horas.

§ 2º As instalações definidas no art. 2º da Resolução CONAMA n.º 273, de 29 de novembro de 2000, à exceção de postos flutuantes, não estão sujeitas ao disposto nesta Portaria.

Art. 2º O concessionário ou a empresa autorizada comunicará imediatamente à ANP, na forma prescrita pelo Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, os derramamentos de óleo e as descargas de substâncias nocivas ou perigosas, provenientes de instalações, unidades próprias ou de terceiros, que atinjam sua área de concessão, de autorização ou águas sob jurisdição nacional, inclusive as descargas admitidas nos artigos 15 e 16 da Lei n.º 9.966, de 28 de abril de 2000, conforme o caso.

§ 1º Os incidentes definidos no art. 1º desta Portaria não enquadrados na tipologia prevista no caput deste artigo também devem ser comunicados imediatamente à ANP, na forma prescrita no Anexo II do Decreto n.º 4.136/2002, respeitadas suas especificidades.

§ 2º Aplicam-se à presente Portaria, as definições de óleo e substâncias nocivas ou perigosas constantes da Lei n.º 9.966/2000;

Art. 3º O concessionário ou a empresa autorizada apresentará à ANP, independentemente da comunicação prevista no art. 2º desta Portaria, o Relatório de Incidentes referente a incidentes provenientes de instalações ou unidades próprias, no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas, a contar da constatação dos eventos de que tratam o referido art. 2º.

§ 1º. O Relatório de Incidentes conterá, no que se aplicar, as seguintes informações, sem prejuízo de qualquer outra informação considerada relevante pelo concessionário ou empresa autorizada:

dentre outros aspectos julgados relevantes, o seguinte:

- I - nome e endereço do concessionário ou da empresa autorizada;
- II - identificação da pessoa responsável pela emissão do relatório, incluindo seu cargo na empresa;
- III - cronologia e descrição técnica do incidente, incluindo a localização das instalações ou unidades envolvidas e da área geográfica atingida, com identificação dos ecossistemas afetados;
- IV - descrição dos fatores externos que tenham contribuído para a ocorrência ou agravamento do incidente e de suas conseqüências;
- V - descrição das prováveis causas do incidente e de seus agravamentos, sejam imediatas, cumulativas ou circunstanciais;
- VI - substância liberada, suas características, quantidade estimada e previsão de deslocamento da mancha de poluição;
- VII - descrição das medidas mitigadoras tomadas e resultados esperados no curto prazo, inclusive a quantidade de substância recuperada;
- VIII - descrição das conseqüências do evento quanto à continuidade operacional e aos danos ao patrimônio;
- IX - número de feridos e fatalidades decorrentes do incidente, discriminados por empregados da empresa, de firmas contratadas e das comunidades; e
- X - informação quanto ao número de horas ou dias parados da instalação ou unidade ou de partes da instalação ou unidade, incluindo previsão quanto ao seu retorno à operação.

§ 2º. O concessionário ou a empresa autorizada manterá a ANP atualizada sobre qualquer alteração referente às informações prestadas no Relatório, mediante imediata comunicação.

Art. 4º O não cumprimento ao disposto nesta Portaria sujeitará os infratores às penalidades previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, no Decreto n.º 2.953, de 28 de janeiro de 1999 e no Decreto n.º 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, bem como nas demais disposições aplicáveis.

Art. 5º Esta Portaria entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 6º Ficam revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria ANP nº 14, de 01 de fevereiro de 2000.

SEBASTIÃO DO REGO BARROS

Publicado no DOU de 20/01/2003

2. LEI N.º 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998

Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância e seus preceitos, e dá outras providências.

Faço saber que o Presidente da República adotou a medida provisória n.º 1.728-19, de 1998, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antônio Carlos Magalhães, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º - Observado o disposto nos arts. 18 e seu parágrafo único, 19 e seus parágrafos, 20, 21, 22, 25 e 27 e seus parágrafos, 29, 47, 49 e 56 e seu parágrafo único, da Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, a mão-de-obra do trabalho portuário avulso deverá ser requisitada ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 2º - Para fins previstos no art. 1º desta Lei:

- I - cabe ao operador portuário recolher ao órgão gestor de mão-de-obra os valores devidos pelos serviços executados, referentes à remuneração por navio, acrescidos dos percentuais relativos a décimo terceiro salário, férias, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço –FGTS, encargos fiscais e previdenciário, no prazo e vinte e quatro horas da realização do serviço, para viabilizar o pagamento ao trabalhador portuário avulso;
- II - cabe ao órgão gestor de mão-de-obra efetuar o pagamento da remuneração pelos serviços executados e das parcelas referentes a décimo terceiro salário e férias, diretamente ao trabalhador portuário avulso.

§ 1º - O pagamento da remuneração pelos serviços executados será feito no prazo de quarenta e oito horas após o término do serviço.

§ 2º - Para efeito do disposto no inciso II, o órgão gestor de mão-de-obra depositará as parcelas referentes às férias e ao décimo terceiro salário, separada e respectivamente, em contas individuais vinculadas, a serem abertas e movimentadas às suas expensas, especialmente para este fim, em instituição bancária de sua livre escolha, sobre as quais deverão incidir rendimentos mensais com base nos parâmetros fixados para atualização dos saldos dos depósitos de poupança.

§ 3º - Os depósitos a que se refere o parágrafo anterior serão efetuados no dia 2 do mês seguinte ao da prestação do serviço, prorrogado o prazo para o primeiro dia útil subsequente se o vencimento cair em dia em que não haja expediente bancário.

§ 4º - O operador portuário e o órgão gestor de mão-de-obra são solidariamente responsáveis pelo pagamento dos encargos trabalhistas, das contribuições previdenciárias e demais obrigações, inclusive acessórias, devidas à seguridade social, arrecadadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, vedada a invocação do benefício de ordem.

§ 5º - Os prazos previstos neste artigo podem ser alterados mediante convenção coletiva firmada entre entidades sindicais representativas dos trabalhadores e operadores portuários, observado o prazo legal para recolhimento dos encargos fiscais, trabalhistas e previdenciárias.

§ 6º - A liberação das parcelas referentes à decimo terceiro salário e férias, depositadas nas contas individuais vinculadas, e o recolhimento do FGTS e dos encargos fiscais e previdenciárias serão efetuados conforme regulamentação do Poder Executivo.

Art. 3º - O órgão gestor de mão-de-obra manterá o registro do trabalhador portuário avulso que:

- I - for cedido ao operador portuário para trabalhar em caráter permanente;
- II - constituir ou se associar a cooperativa formada para se estabelecer como operador portuário, na forma do art. 17 da Lei n.º 8.630, de 1993.

§ 1º - Enquanto durar a cessão ou associação de que tratam os incisos I e II deste artigo, o trabalhador deixará de concorrer à escala como avulso.

§ 2º - É vedado ao órgão gestor de mão-de-obra ceder trabalhador avulso cadastrado a operador portuário, em caráter permanente.

Art. 4º - É assegurado ao trabalhador portuário avulso cadastrado no órgão gestor de mão-de-obra o direito de concorrer à escala diária, complementando a equipe de trabalho do quadro dos registrados.

Art. 5º - A escalação do trabalhador portuário avulso, em sistema de rodízio, será feita pelo órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 6º - Cabe ao operador portuário e ao órgão gestor de mão-de-obra verificar a presença, no local de trabalho, dos trabalhadores constantes da escala diária

Parágrafo único – Somente fará jus à remuneração o trabalhador avulso que, constante da escala diária, estiver em efetivo serviço.

Art. 7º - O órgão gestor de mão-de-obra deverá, quando exigido pela fiscalização do Ministério do Trabalho e do INSS, exibir as listas de escalação diária dos trabalhadores portuários avulsos, por operador portuário e por navio.

Parágrafo único – Caberá exclusivamente ao órgão gestor de mão-de-obra a responsabilidade pela exatidão dos dados lançados nas listas diárias referidas no **caput** deste artigo, assegurando que não haja preterição do trabalhador regularmente registrado e simultaneidade na escalação.

Art. 8º - Na escalação diária do trabalhador portuário avulso deverá sempre ser observado um intervalo mínimo de onze horas consecutivas entre duas jornadas, salvo em situações excepcionais, constantes de acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Art. 9º - Compete ao órgão gestor de mão-de-obra, ao operador portuário e ao empregador, conforme o caso, cumprir e fazer cumprir as normas concernentes a saúde e segurança do trabalho portuário.

Parágrafo único – O Ministério do Trabalho estabelecerá as normas regulamentadoras de que trata o **caput** deste artigo.

Art. 10 – O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o infrator às seguintes multas:

- I - de R\$ 173,00 (cento e setenta e três reais) a R\$ 1.730,00 (um mil, setecentos e trinta reais) por infração ao **caput** do art. 7º;
- II - de R\$ 575,00 (quinhentos e setenta e cinco reais) a R\$ 5.750,00 (cinco mil, setecentos e cinquenta reais), por infração às normas de segurança do trabalho portuário e de R\$ 345,00 (trezentos e quarenta e cinco reais) a R\$ 3.450,00 (três mil, quatrocentos e cinquenta reais) por infração às normas de saúde do trabalho, nos termos do art. 9º;
- III - de R\$ 345,00 (trezentos e quarenta e cinco reais) a R\$ 3.450,00 (três mil, quatrocentos e cinquenta reais), por trabalhador em situação irregular, por infração ao parágrafo único do art. 7º e aos demais artigos.

Parágrafo único – As multas previstas neste artigo serão graduadas segundo a natureza da infração, sua extensão e a intenção de quem a praticou, e aplicadas em dobro em caso de reincidência, oposição à fiscalização e desacato à autoridade, sem prejuízo das penalidades previstas na legislação previdenciária.

Art. 11 – O descumprimento dos art. 22, 25 e 28 da lei n 8.630, de 1993, sujeitará o infrator à multa prevista no inciso I, artigo anterior, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 12 – O processo de autuação e imposição das multas previsto nesta Lei obedecerá ao disposto no Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho ou na legislação previdenciária, conforme o caso.

Art. 13 – Esta Lei também se aplica aos requisitantes de mão-de-obra que não sejam operadores portuários.

Art. 14 – Compete ao Ministério do Trabalho e ao INSS a fiscalização da observância das disposições contidas nesta Lei, devendo as autoridades de que trata o art. 3º da Lei n.º 8.630, de 1993, colaborar com os Agentes da Inspeção do Trabalho e Fiscais do INSS em sua fiscalizadora, nas instalações portuárias ou a bordo de navios.

Art. 15 – Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória n.º 1.679-18, de 26 de outubro de 1998.

Art. 16 – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 17 – Revoga-se a Medida Provisória n.º 1.679-18, de 26 de outubro de 1998.

Congresso Nacional, em 27 de novembro de 1998 177º da Independência e 110º da República

Senador ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES
Presidente

NR – 29

HISTÓRICO

O setor portuário brasileiro sempre foi identificado por sua especificidade e história, marcada por uma excessiva intervenção estatal nas relações entre capital e trabalho.

Com a modernização do setor portuário deu-se no início ao processo de aprimoramento de toda a legislação do setor.

A necessidade de estabelecimento de uma regulamentação de saúde no trabalho portuário sempre foi identificada como um dos objetivos a serem atendidos com esta nova legislação.

Após vários seminários regionais e reuniões técnicas sobre o assunto, na tentativa de estabelecer os princípios básicos dessa proposta de regulamentação e com base no direito constitucional de igualdade entre trabalhadores com vínculo empregatício permanente e os trabalhadores avulsos, o Ministério do Trabalho publicou a portaria 399, de 28 de abril de 1995, definindo os procedimentos a serem adotados pela Secretaria de Segurança e Saúde no Trabalho para, com base no modelo tripartite, elaborar a Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário.

Em 1 de dezembro de 1995, foi constituído o Grupo de Trabalho Tripartite para analisar todas as contribuições apresentadas e elaborar o texto final da Norma Portuária. Além da participação dos segmentos governo, trabalhadores e patronal, o Grupo também contou com a colaboração de representação do Grupo Executivo de Modernização dos Portos – GEMPO e da Organização Internacional do Trabalho – OIT.

O texto definido no Grupo de Trabalho Tripartite culminou no texto ora apresentado à sociedade brasileira como NR 29 - a Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário.

Cabe destacar que o trabalho de elaboração da NR 29, de forma negociada, constitui-se num marco histórico no processo das relações de trabalho no setor portuário.

O texto da NR 29, bem como a metodologia adotada na sua elaboração, constituem-se num modelo referencial, não só para outros órgãos que regulamentam atividades no setor portuário, mas também para os demais países da América Latina, especialmente para os países do Mercosul e os africanos de língua portuguesa.

A presente regulamentação é fruto do esforço dispensado por todos os atores sociais que participaram do processo e confirma que a negociação é o caminho para a construção de políticas públicas eficientes.

Neste sentido, com a publicação deste regulamentado fica mantido o Grupo de Trabalho Tripartite para acompanhar a sua implementação e propor as adequações necessárias.

PONTOS RELEVANTES

- A Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, de modo geral, atende as exigências de normalização determinadas nos seguintes Diplomas Legais: Medida Provisória n.º 1575-6, que dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário; Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, art. 200 e da Convenção/OIT/n.º 152, relativa à segurança e higiene dos trabalhos portuários, promulgada pelo Decreto n.º 99.534, de 19 de setembro de 1990;

- A NR-29 estabelece as responsabilidades e competências dos atores sociais do setor: Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO, Operadores Portuários, Empregadores, Administração Portuária e Trabalhadores Portuários no desenvolvimento de programas voltados à segurança e saúde no ambiente portuário;
- Introduz conceitos básicos necessários ao entendimento do ambiente portuário e medida de prevenção da ocorrência dos acidentes e doenças no trabalho portuário;
- Cria a Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário – CPATP, integrando os trabalhadores portuários avulsos – TPA aos demais empregados nos portos organizados e nos terminais portuários de usos privativo, no desenvolvimento de ações preventivas no setor portuário;
- Cria o Serviço Especializado em Segurança e Saúde no trabalho Portuário – SESSTP, para assessoramento do OGMO, Operadores Portuários, Empregadores e Administração Portuária no planejamento, operacionalização e avaliação das ações e atividades de segurança de saúde no setor portuário, dimensionado para atendimento inclusive aos trabalhadores portuários avulsos;
- Estabelece normas de procedimento de segurança para manipulação de cargas perigosas no setor portuário brasileiro;
- Prevê a implementação dos Planos de Controle de Emergência – PCE e Plano de Ajuda Mútua – PAM no caso de ocorrência de eventos que possam colocar em risco a segurança em cada porto.

**NR 29
NORMA REGULAMENTADORA DE
SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO SSST
BRASÍLIA, DEZEMBRO DE 1997**

29.1- Disposições Iniciais

29.1.1- Objetivo

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

29.1.2- Aplicabilidade

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

29.1.3- Definições

Para os fins desta Norma Regulamentadora, considera-se:

- a) Terminal Retroportuário
É o terminal situado em zona contígua à de porto organizado ou instalação portuária, compreendida no perímetro de cinco quilômetros dos limites da zona primária, demarcada pela autoridade aduaneira local, no qual são executados os serviços de operação, sob controle aduaneiro, com carga de importação e exportação, embarcados em contêiner, reboque ou semi-reboque.
- b) Zona Primária
É a área alfandegada para a movimentação ou armazenagem de cargas destinadas ou provenientes do transporte aquaviário.
- c) Tomador de Serviço
É toda pessoa jurídica de serviço público ou privado que, não sendo operador portuário ou empregador, requisite trabalhador portuário avulso.
- d) Pessoa Responsável
É aquela designada por operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço, comandantes de embarcações, Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO, sindicatos de classe, fornecedores de equipamentos mecânicos e outros, conforme o caso, para assegurar o cumprimento de uma ou mais tarefas específicas e que possuam suficientes conhecimentos e experiência, com a necessária autoridade para o exercício dessas funções.

29.1.4- Competências

29.1.4.1- Compete aos operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço e OGMO, conforme o caso:

- a) cumprir e fazer cumprir esta NR no que tange à prevenção de riscos de acidentes do trabalho e doenças profissionais nos serviços portuários;
- b) fornecer instalações, equipamentos, maquinários e acessórios em bom estado e condições de segurança, responsabilizando-se pelo correto uso;
- c) zelar pelo cumprimento da norma de segurança e saúde nos trabalhos portuários.

29.1.4.2- Compete ao OGMO ou ao empregador:

- a) proporcionar a todos os trabalhadores formação sobre segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário, conforme previsto nesta NR;
- b) responsabilizar-se pela compra, manutenção, distribuição, higienização, treinamento e zelo pelo uso correto dos equipamentos de proteção individual – EPI e equipamentos de proteção coletiva – EPC;
- c) elaborar e implementar o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA – no ambiente de trabalho portuário;
- d) elaborar e implementar o Programa de Controle Médico em Saúde Ocupacional – PCMSO – abrangendo todos os trabalhadores portuários

29.1.4.3- Compete aos trabalhadores:

- a) cumprir a presente NR, bem como as demais disposições legais de segurança e saúde do trabalhador;
- b) 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;
- c) utilizar corretamente os dispositivos de segurança – EPI e EPC, que lhes sejam fornecidos, bem como as instalações que lhes forem destinadas.

29.1.4.4- Compete às administrações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente

29.1.5- Instruções Preventivas de Riscos nas Operações Portuárias

29.1.5.1- Para adequar os equipamentos e acessórios necessários à manipulação das cargas e providenciar medidas de prevenção, os operadores portuários, empregadores ou tomadores de serviço ficam obrigados a informar as entidades envolvidas com a execução dos trabalhos portuários, com a antecedência de no mínimo 48 horas, o seguinte:

- a) peso dos volumes, unidades de carga e suas dimensões;
- b) tipo e classe do carregamento a manipular;
- c) características específicas das cargas perigosas a serem movimentadas ou em trânsito.

29.1.6- Plano de Controle de Emergência – PCE e Plano de Ajuda Mútua – PAM

29.1.6.1- Cabe à administração do porto, ao OGMO e empregadores, a elaboração do PCE, contendo ações coordenadas a serem seguidas nas situações descritas neste sub item e compor com outras organizações o PAM.

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

- a) incêndio ou explosão;
- b) vazamento de produtos perigosos;
- c) queda de homem no mar;
- d) condições adversas de tempo que afetem a segurança das operações portuárias;
- e) poluição ou acidente ambiental;
- f) socorro a acidentados.

29.1.6.3- No PCE e no PAM, deve constar o estabelecimento de uma periodicidade de treinamentos simulados, cabendo aos trabalhadores indicados comporem as equipes e efetiva participação.

29.2- ORGANIZAÇÃO DA ÁREA DE SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO.

29.2.1- Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário – SESSTP.

29.2.1.1- Todo porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de um SESSTP, de acordo com o dimensionamento mínimo constante do Quadro I, mantido pelo OGMO ou empregadores, conforme o caso, atendendo todas as categorias de trabalhadores.

29.2.1.1.1- O custeio do SESSTP será dividido proporcionalmente de acordo com o número de trabalhadores utilizados pelos operadores de serviço portuários, empregadores, tomadores de serviço e pela administração do porto, por ocasião da arrecadação dos valores relativos à remuneração dos trabalhadores.

29.2.1.2- Os profissionais integrantes do SESSTP, deverão ser empregados do OGMO ou empregadores.

29.2.1.3- Nas situações em que o OGMO não tenha sido constituído, cabe ao responsável pelas operações portuárias o cumprimento deste sub item, tendo, de forma análoga, as mesmas atribuições e responsabilidade do OGMO.

29.2.1.4- O SESSTP deve ser dimensionado de acordo com a soma dos seguintes fatores:

- a) média aritmética obtida pela divisão do número de trabalhadores avulsos tomados no ano civil anterior e pelo número de dias efetivamente trabalhados/
- b) média do número de empregados com vínculo empregatício do ano civil anterior.

29.2.1.4.1- Nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo em início de operação, o dimensionamento terá por base o número estimado de trabalhadores a serem tomados no ano.

Quadro I – Dimensionamento mínimo do SSESSTP

Profissionais Especializados	Número de Trabalhadores					
	50-100	101-250	251-500	501-750	751-1000	1001-2000
Engenheiro de Segurança	-	01	01	01	01	02
Técnico de Segurança	01	02	03	04	05	08
Médico do Trabalho	-	01	01	01	02	03
Enfermeiro do Trabalho	-	-	-	-	01	02
Aux. Enf. Do Trabalho	01	01	02	02	02	03

29.2.1.4.2- Acima de 2000 (dois mil) trabalhadores para cada grupo de 2000 (dois mil) trabalhadores, ou fração acima de 500, haverá um acréscimo de 01 profissional especializado em cada função específica, exceto no caso do Técnico de Segurança do Trabalho, no qual haverá um acréscimo de 3 profissionais.

29.2.1.4.3- Os profissionais do SESSTP devem cumprir jornada de trabalho integral.

29.2.1.5- Compete aos profissionais integrantes do SESSTP:

- realizar identificação prévia das condições de segurança a bordo da embarcação, abrangendo, dentre outros, os equipamentos de bordo, as vias de acesso aos porões, as condições de iluminação e ventilação, bem como todos os equipamentos e acessórios a serem utilizados nos trabalhos portuários visando a prevenção de acidentes ou doenças do trabalho.
- realizar análise imediata e obrigatória – em conjunto com o órgão competente do MTb – dos acidentes em que haja morte, perda de membro, função orgânica ou prejuízo de grande monta, ocorridos nas atividades portuárias.
- as atribuições previstas na NR-4 – Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho – SESMT, observados os modelos de mapas constantes do anexo I.

29.2.2- Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário – CPATP

29.2.2.1- O OGMO, os empregadores e as instalações portuárias de uso privativo, ficam obrigados a organizar e manter em funcionamento a CPATP.

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

29.2.2.3- A CPATP será constituída de forma paritária, por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por tempo indeterminado e avulsos e por representantes dos operadores portuários, empregadores e/ou OGMO, dimensionando de acordo com o Quadro II.

29.2.2.4- Haverá na CPATP tantos suplentes quantos forem os representantes titulares, sendo a suplência específica de cada titular.

29.2.2.5- A composição da CPATP obedecerá critérios que garantam a representação das atividades portuárias com maior potencial de risco e ocorrência de acidentes, respeitado o dimensionamento do quadro II.

Quadro II – Dimensionamento da CPATP

N.º médio de trabalhadores	20 a 50	51 a 100	101 a 500	501 a 1000	1001 a 2000	2001 a 5000	5001 a 10000	Acima de 10000 a cada grupo de 2500 acrescentar
N.º de Repres. Titulares dos Empregador	01	02	04	06	09	12	15	02
N.º de Repres. Titulares dos trabalhadores	01	02	04	06	09	12	15	02

29.2.2.6- A composição da CPATP será proporcional ao número médio do conjunto de trabalhadores portuários utilizados no ano anterior.

29.2.2.7- Os representantes dos trabalhadores na CPATP, titulares e suplentes, serão eleitos em escrutínio secreto.

29.2.2.8- Assumirão a condição de membros titulares os candidatos mais votados.

29.2.2.9- Em caso de empate, assumirá o candidato que tiver maior tempo de serviço no trabalho portuário.

29.2.2.10 - Os demais candidatos votados assumirão a condição de suplentes, obedecendo a ordem decrescente de votos recebidos, observando o disposto no item 29.2.2 e sub itens.

29.2.2.11 - A eleição deve ser realizada durante o expediente, respeitados os turnos, devendo ter a participação de, no mínimo, metade mais um do número médio do conjunto dos trabalhadores portuários utilizados no ano anterior, obtido conforme sub item 29.2.1.4 desta NR.

29.2.2.12 - Organizada a CPATP, a mesma deve ser registrada no órgão regional do Ministério do Trabalho, até 10 (dez) dias após a eleição.

29.2.2.13- O registro da CPATP deve ser feito mediante requerimento ao Delegado Regional do Trabalho, acompanhado de cópia das atas de eleição, instalação e posse, contendo o calendário anual das reuniões ordinárias da CPATP, constando dia, mês, hora e local de realização das mesmas.

29.2.2.14- O OGMO, os empregadores e/ou as instalações portuárias de uso privativo designará dentre os seus representantes titulares o presidente e os trabalhadores elegerão, dentre os seus titulares, o vice presidente da CPATP.

29.2.2.15- Nos impedimentos do presidente, assumirá as suas funções o vice-presidente.

29.2.2.16- A duração do mandato será de 1 (um) ano, permitida uma reeleição.

29.2.2.17- A CPATP terá um secretário e seu respectivo substituto que serão escolhidos, de comum acordo, pelos membros titulares da comissão.

29.2.2.18- A CPATP terá as seguintes atribuições:

- a) discutir os acidentes ocorridos na área portuária, inclusive a bordo;
- b) sugerir medidas de prevenção de acidentes julgadas necessárias por iniciativa própria ou indicadas por outros trabalhadores encaminhando-as ao SESSTP ao OGMO empregadores e/ou as administrações dos terminais de uso privativo.
- c) promover a divulgação e zelar pela observância das Normas de Segurança e Saúde no Trabalho;
- d) despertar o interesse dos trabalhadores portuários pela prevenção de acidentes e de doenças ocupacionais e estimula-los, permanentemente a adotar comportamento preventivo durante o trabalho;
- e) promover, anualmente, em conjunto com o SESSTP, a Semana Interna de Prevenção de Acidente no Trabalho Portuário – SIPATP
- f) Lavrar as atas das reuniões ordinárias e extraordinárias em livro próprio que deve ser registrado no órgão regional do MTb, enviando-as mensalmente ao SESSTP, ao OGMO, aos empregados e a administração dos terminais portuários de uso privativo;
- g) realizar em conjunto com o SESSPT, quando houver, a investigação de causas e conseqüências dos acidentes e das doenças ocupacionais, acompanhando a execução das medidas corretivas;
- h) realizar mensalmente e sempre que houver denúncia de risco, mediante prévio aviso ao OGMO, empregadores, administrações de instalações portuárias de uso privativo e ao SESSTP, inspeção nas dependências do porto ou instalação portuária de uso privativo, dando-lhes conhecimento dos riscos encontrados, bem como ao responsável pelo setor;
- i) sugerir a realização de cursos, treinamentos e campanhas que julgar necessárias para melhorar o desempenho dos trabalhadores portuários quanto à segurança e saúde no trabalho;
- j) preencher o Anexo II desta NR, mantendo-o arquivado, de maneira a permitir acesso a qualquer momento, aos interessados, sendo de livre escolha o método de arquivamento;
- k) elaborar o Mapa de Risco, de acordo com o que dispõe a NR 5;
- l) convocar pessoas, quando necessário, para tomada de informações, depoimentos e dados ilustrativos e/ou esclarecedores, por ocasião de investigação dos acidentes de trabalho;

29.2.2.19- As decisões da CPATP deverão ocorrer, sempre que possível, por consenso entre os participantes;

29.2.2.20- Não havendo consenso para as decisões da CPATP, deverá ser tomada pelo menos uma das seguintes providências, visando a solução dos conflitos;

- a) constituir um mediador em comum acordo com os participantes;
- b) solicitar no prazo de 8 (oito) dias, através do presidente da CPATP, mediação do órgão regional do MTb.

29.2.2.21- Compete ao presidente da CPATP:

- a) convocar os membros para as reuniões da CPATP;
- b) presidir as reuniões, encaminhando ao OGMO, empregadores, administrações dos terminais portuários de uso privativo e ao SESSTP as recomendações aprovadas, bem como, acompanhar-lhes a execução;
- c) designar membros da CPATP para investigar o acidente do trabalho ou acompanhar investigação feita pelo SESSTP, imediatamente após receber a comunicação da ocorrência do acidente;
- d) determinar tarefas aos membros da CPATP;
- e) coordenar todas as atribuições da CPATP;
- f) dar condições necessárias para que todos os titulares de representações na CPATP compareçam às reuniões ordinárias e/ou extraordinárias;

- g) manter e promover o relacionamento da CPATP com o SESSTP e demais órgãos dos portos organizados ou instalações portuárias de uso privativo;
- h) delegar atribuições ao vice-presidente

29.2.2.22- Compete ao vice-presidente da CPATP:

- a) executar atribuições que lhe forem delegadas;
- b) substituir o presidente nos seus impedimentos.

29.2.2.23- Compete ao Secretário da CPATP:

- a) elaborar as atas de eleição, da posse e das reuniões, registrando-a em livro próprio;
- b) preparar a correspondência;
- c) Manter o arquivo atualizado;
- d) providenciar para que as atas sejam assinadas por todos os membros do CPATP;
- e) realizar as demais tarefas que lhe forem atribuídas pelo presidente da CPATP.

29.2.2.24- Compete aos membros da CPATP:

- a) elaborar o calendário anual de reuniões da CPATP;
- b) participar das reuniões da CPATP, discutindo os assuntos em pauta e aprovando ou não as recomendações;
- c) investigar o acidente do trabalho, quando designado pelo presidente da CPATP, e discutir os acidentes ocorridos;
- d) freqüentar o curso sobre prevenção de acidentes do trabalho, promovido pelo OGMO, empregadores e administrações dos terminais portuários de uso privativo;
- e) cuidar para que todas as atribuições da CPATP previstas no sub item 29.2.2.18 sejam cumpridas durante a respectiva gestão.

29.2.2.25- Compete ao OGMO ou empregadores:

- a) promover para que todos os membros da CPATP, titulares e suplentes, curso sobre prevenção de acidentes do trabalho, higiene e saúde ocupacional, com carga horária mínima de 24 (vinte e quatro) horas, obedecendo ao currículo básico do Anexo III desta NR, sendo este de freqüência obrigatória e realizado antes da posse dos membros de cada mandato, exceção feita ao mandato inicial;
- b) prestigiar integralmente a CPATP proporcionando aos seus componentes os meios necessários ao desempenho de suas atribuições;
- c) convocar eleições para escolha dos membros da nova CPATP, com antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, realizando-as, no máximo, até 30 (trinta) dias antes do término do mandato da CPATP em exercício;
- d) promover cursos de atualização para os membros da CPATP

29.2.2.26- Compete aos trabalhadores:

- a) eleger os seus representantes na CPATP;
- b) indicar à CPATP e ao SESSTP situações de risco e apresentar sugestões para melhoria das condições de trabalho;
- c) cumprir as recomendações quanto à prevenção de acidentes, transmitidas pelos membros da CPATP e do SESSTP;
- d) comparecer às reuniões da CPATP sempre que convocado.

29.2.2.27 - A CPATP se reunirá pelo menos uma vez por mês, em local apropriado e durante o expediente, obedecendo ao calendário anual.

29.2.2.28 - Sempre que ocorrer acidente que resulte em morte, perda de membro ou de função orgânica, ou que cause prejuízo de grande monta, a CPATP se reunirá em caráter extraordinário no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência, podendo ser exigida a presença da pessoa responsável pela operação portuária conforme definido no sub item 29.1.3 alínea “d” desta NR.

29.2.2.29- Registrada a CPATP no órgão regional do MTb, a mesma não poderá Ter o número de representante reduzido, bem como não poderá ser desativada pelo OGMO ou empregadores antes do término do mandato de seus membros, ainda que haja redução do número de trabalhadores portuários, exceto nos casos em que houver encerramento da atividade portuária

29.2.2.30 - No caso de instalações portuárias de uso privativo e os terminais retroportuários que possuam SESMT e CIPA nos termos do que estabelecem, respectivamente as NR-4 e NR5, aprovadas pela Portaria n.º 3214/78 do MTb e alterações posteriores, e não utilizem mão-de-obra de trabalhadores portuários avulsos, poderão mantê-los, com as atribuições especificadas nesta NR.

29.3 - SEGURANÇA, HIGIENE E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO.

29.3.1- Nas operações de atracação, desatracação e manobras de embarcações.

29.3.1.1- Na atracação, desatracação e manobras de embarcações devem ser adotadas medidas de prevenção de acidentes, com cuidados especiais aos riscos de prensagem, batidas contra e esforços excessivos dos trabalhadores.

29.3.1.2- É obrigatório o uso de um sistema de comunicação entre o prático, na embarcação, e o responsável em terra pela atracação, através de transceptor portátil, de modo a ser assegurada uma comunicação bilateral.

29.3.1.3- Todos os trabalhadores envolvidos nessas operações devem fazer uso de coletes salva-vidas aprovados pela Diretoria de Portos e Costas – DPC, dotados de fitas retro-reflexivas.

29.3.1.4- Durante as manobras de atracação e desatracação, os guindastes de terra e os de pórtico devem estar o mais afastado possível das extremidades dos navios.

29.3.2- Acesso às embarcações.

29.3.2.1- As escadas, rampas e demais acessos às embarcações devem ser mantidas em bom estado de conservação e limpeza, sendo preservadas as características das superfícies antiderrapantes.

29.3.2.2- As escadas e rampas de acesso às embarcações devem dispor de balaustrada – guarda-corpos de proteção contra quedas.

29.3.2.2.1- O corrimão deve oferecer apoio adequado, possuindo boa resistência em toda a sua extensão, não permitindo flexões que tirem o equilíbrio do usuário.

29.3.2.3- As escadas de acesso às embarcações ou as estruturas complementares a estas conforme o previsto no sub item 29.3.2.10, devem ficar apoiadas em terra, tendo em sua base um dispositivo rotativo, devidamente protegido que permita a compensação dos movimentos da embarcação.

29.3.2.4- As escadas de acesso às embarcações devem possuir largura adequada que permita o trânsito seguro para um único sentido de circulação, devendo ser guarnecidas com uma rede protetora, em perfeito estado de conservação. Uma parte lateral da rede deve ser amarrada ao costado do navio, enquanto a outra, passando sob a escada, deve ser amarrada no lado superior de sua balaustrada (lado de terra), de modo que, em caso de queda, o trabalhador não venha a bater contra as estruturas vizinhas.

29.3.2.4.1- O disposto no sub item 29.3.2.4 não se aplica quando a distância do convés da embarcação ao cais não permita a instalação de redes de proteção.

29.3.2.5- A escada de portaló deve ficar posicionada com atividade adequada em relação ao plano horizontal de modo que permita o acesso seguro à embarcação.

29.3.2.6- Os degraus das escadas, em face das variações de nível da embarcação, devem ser montados de maneira a mantê-los em posição horizontal ou com declive que permita apoio adequado para os pés.

29.3.2.7- O acesso à embarcação deve ficar fora do alcance do raio da lança do guindaste, pau-de-carga ou assemelhado. Quando isso não for possível, o local de acesso deve ser adequadamente sinalizado.

29.3.2.8- É proibida a colocação de extensões elétricas nas estruturas e corrimões das escadas e rampas de acesso das embarcações.

29.3.2.9- Os suportes e os cabos de sustentação das escadas ligados ao guincho não podem criar obstáculos à circulação de pessoas e devem ser mantidos sempre tensionados.

29.3.2.10- Quando necessário o uso de pranchas, rampas ou passarelas de acesso, conjugadas ou não com as escadas, estas devem seguir as seguintes especificações:

- a) serem de concepção rígida;
- b) terem largura mínima de 0,80 m (oitenta centímetros);
- c) estarem providas de tacos transversais a intervalos de 0,40 m (quarenta centímetros) em toda extensão do piso;
- d) possuírem corrimão em ambos os lados de sua extensão dotado de guarda-corpo duplo com réguas situadas a alturas mínimas de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e 0,70 m (setenta centímetros) medidas a partir da superfície do piso e perpendicularmente ao eixo longitudinal da escada;
- e) serem dotadas de dispositivos que permitam fixá-las firmemente à escada da embarcação ou à sua estrutura numa extremidade;
- f) a extremidade, que se apoia no cais, deve ser dotada de dispositivo rotativo que permita acompanhar o movimento da embarcação;
- g) estarem posicionadas no máximo a 30 (trinta) graus de um plano horizontal.

29.3.2.11- Não é permitido o acesso à embarcação utilizando-se escadas tipo quebra-peito, salvo em situações excepcionais, devidamente justificadas, avaliadas e acompanhadas pelo SESSTP e SESMT, conforme o caso.

29.3.2.12- É proibido o acesso de trabalhadores à embarcações em equipamentos de guindar, exceto em operações de resgate e salvamento ou quando forem utilizados cestos especiais de transporte, desde que os equipamentos de guindar possuam condições especiais de segurança e existam procedimentos específicos para tais operações.

29.3.2.13- Nos locais de trabalho próximos à água e pontos de transbordo devem existir bóias salva-vidas e outros equipamentos necessários ao resgate de vítimas que caíam na água, que sejam aprovados pela DPC.

29.3.2.13.1- Nos trabalhos noturnos as bóias salva-vidas deverão possuir dispositivos de iluminação automática aprovadas pela DPC.

29.3.3- Conveses.

29.3.3.1- Os conveses devem estar sempre limpos e desobstruídos, dispondo de uma área de circulação que permita o trânsito seguro dos trabalhadores.

29.3.3.2- Quaisquer aberturas devem estar protegidas de forma que impeçam a queda de pessoas ou objetos. Quando houver perigo de escorregamento nas superfícies em suas imediações, devem ser empregados dispositivos ou processos que tornem o piso antiderrapante.

29.3.3.3- Olhais, escadas, tubulações, aberturas e cantos vivos devem ser mantidos sinalizados, a fim de indicar e advertir acerca dos riscos existentes.

29.3.3.4- A circulação de pessoal no convés principal deve ser efetuada pelo lado do mar, exceto por impossibilidade técnica ou operacional comprovada.

29.3.3.5- As cargas ou objetos que necessariamente tenham que ser estivadas no convés, devem ser peadas e escoradas imediatamente após a estivagem.

29.3.3.6- Os converses devem oferecer boas condições de visibilidade aos operadores de equipamentos de içar, sinaleiros e outros, a fim de que não sejam prejudicadas as manobras de movimentação de carga.

29.3.4- Porões

29.3.4.1- Os porões devem Ter seus agulheiros desobstruídos.

29.3.4.1.1- Quando não houver condições de utilização dos agulheiros, o acesso ao porão do navio deverá ser efetuado por escada de mão de no máximo 7 m (sete metros) de comprimento, afixada junto à estrutura do navio, devendo ultrapassar a borda da estrutura de apoio de 1 m (um metro).

29.3.4.1.2- Não é permitido o uso de escada do tipo quebra-peito.

29.3.4.1.3- Quando o porão possuir escada vertical até o piso, esta deve ser dotada de guarda-corpo ou ser provida de cabo de aço paralelo a escada para se aplicar dispositivos do tipo trava-quedas acoplado ao cinto de segurança utilizado na operação de subida e descida da escada.

29.3.4.1.4- As escadas de acesso ao porão devem estar em perfeito estado de conservação e limpeza.

29.3.4.1.5- É obrigatório o uso de escadas para transposição de obstáculos de altura superior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros).

29.3.4.1.6- As bocas dos agulheiros devem estar protegidas por braçolas e serem providas de tampas com travas de segurança.

29.3.4.2- A carga deve ser estivada obedecendo-se a distância de 1,00 m (um metro) da base do agulheiro.

29.3.4.2.1- Recomenda-se a criação de corredor de circulação de no mínimo 0,60 m (sessenta centímetros) de largura para acesso à praça de trabalho.

29.3.4.3- A estivagem de carga deve ser efetuada à distância de 1,00 m (um metro) da abertura do porão, quando esta tiver que ser aberta posteriormente.

29.3.4.4- A forração empregada deve oferecer equilíbrio à carga e criar sobre a mesma um piso de trabalho regular e seguro.

29.3.4.5- Os pisos dos porões devem estar limpos e isentos de materiais insensíveis e de substâncias que provoquem riscos de acidente.

29.3.4.6- As plataformas de trabalho devem ser confeccionadas de maneira que não ofereçam riscos de desmoronamento e propiciem espaço seguro de trabalho.

29.3.4.7- O trânsito de pessoas sobre os vãos entre cargas estivadas, só será permitido se cobertos com pranchas de madeira de boa qualidade, seca, sem nós ou rachaduras que comprometam a sua resistência e sem pintura, podendo ser utilizado material de maior resistência.

29.3.4.8- Os quartéis devem permanecer fechados por ocasião de trabalho na mesma coberta.

29.3.4.9- Os quartéis devem estar sempre em perfeito estado de conservação e nivelados, a fim de não criarem irregularidades no piso.

29.3.4.10- Passarelas, plataformas, beiras de cobertas abertas, bocas de celas de contêineres e grandes vãos entre cargas, com diferença de nível superior a 2,00 (dois metros), devem possuir guarda-corpo com 1,10 m (um metro e dez centímetros) de altura.

29.3.4.11- A altura entre a parte superior da carga e a coberta deve permitir ao trabalhador condições adequadas de postura para execução do trabalho.

29.3.4.12- Em locais em que não haja atividade, os vãos livres com risco de quedas, como bocas de agulheiros, cobertas e outros, devem estar fechados.

29.3.4.12.1- Quando em atividade, devem ser devidamente sinalizados, iluminados e protegidos com guarda-corpo, redes ou madeiramento resistente.

29.3.4.13- Nas operações de carga e descarga com contêineres, ou demais cargas de altura equivalente, é obrigatório o uso de escadas. Quando essas forem portáteis devem ultrapassar 1,00 m (um metro) do topo do contêiner, ser providas de sapatas, sinalização reflexiva nos degraus e montantes, não ter mais de 7,00 m (sete metros) de comprimento e ser construída de material comprovadamente leve e resistente.

29.3.4.14- É proibida qualquer atividade laboral em cobertas distintas do mesmo porão e mesmo bordo simultaneamente.

29.3.5 - Trabalho com máquinas, equipamentos, aparelhos de içar e acessórios de estivagem.

29.3.5.1 – 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.

29.3.5.2 – 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 em conformidade com a legislação vigente.

29.3.5.3 – Os maquinários utilizados devem conter dispositivos que controlem a emissão de poluentes gasosos, faúlhas, chamas e a produção de ruídos.

29.3.5.4 – Somente pode operar máquinas e equipamentos o trabalhador habilitado e devidamente identificado.

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

29.3.5.6 – Os equipamentos: pás mecânicas, empilhadeiras, aparelhos de guindar e outros serão entregues para a operação em perfeitas condições de uso.

29.3.5.7 – 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 SESSPT ou SESMT conforme o caso.

29.3.5.7.1- Todo equipamento de movimentação de carga apresentar, de forma legível, sua capacidade máxima de carga e seu peso bruto, quando se deslocar de ou para bordo.

29.3.5.8 - A empresa armadora e seus representantes no país são os responsáveis pelas condições de segurança dos equipamentos de guindar e acessórios de bordo, devendo promover 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.

29.3.5.9 – A vistoria realizada por Sociedade Classificadora, que atestar o bom estado de conservação e funcionamento dos equipamentos de guindar e acessórios do navio, deve ser comprovada através de certificado que a ser exibido pelo comandante da embarcação mediante solicitação da pessoa responsável envolvida nas operações que estiverem em curso na embarcação, cabendo ao agente marítimo sua tradução quando de origem estrangeira.

29.3.5.10 - 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.

29.3.5.10.1 - A vistoria deve ser efetuada pelo menos uma vez a cada doze meses.

29.3.5.10.2 - Deve ser estabelecido cronograma para vistorias e testes dos equipamentos, os quais terão sua planilhas e laudos encaminhados pelos detentores ou arrendatários dos mesmos ao OGMO, que dará conhecimento aos trabalhadores envolvidos na operação.

29.3.5.9.10.2.1 - Em se tratando de instalações portuárias de uso privativo, os laudos e planilhas das vistorias e testes devem ser encaminhados à administração destas instalações e/ou empregadores, que darão conhecimento aos trabalhadores envolvidos na operação e ao OGMO, quando utilizar trabalhadores avulsos.

29.3.5.11- Os equipamentos de guindar quando não utilizados devem ser desligados e fixados em posição que não ofereça aos trabalhadores e à operação portuária.

29.3.5.12- 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.

29.3.5.13- 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.

29.3.5.14- 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.

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

29.3.5.16- Toda embarcação deve conservar a bordo os planos de enxéncia/equipamento fixo, e todos os outros documentos necessários para possibilitar a enxéncia correta dos mastros de carga e de seus acessórios que devem ser apresentados quando solicitados pela inspeção do trabalho.

29.3.5.17- 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.

29.3.5.18- Lingas descartáveis não devem ser reutilizadas, sendo inutilizadas imediatamente após o uso.

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

29.3.5.20- Todo equipamento de guindar deve emitir sinais sonoros e luminosos, durante seus deslocamentos.

29.3.5.21- Os guindastes sobre trilhos devem dispor de suportes de prevenção de tombamento.

29.3.5.22- No caso de acidentes envolvendo guindastes de bordo, paus de carga, câbreas 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 no navio.

29.3.5.23- É obrigatória a observância das condições de utilização, dimensionamento e conservação de cabos de aço 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, conforme o disposto nas normas técnicas NBR 6327/83 cabo de aço para usos gerais – especificações, NBR 11900/91 extremidade de laços de cabo de aço- especificações, NBR 13541/95 movimentação de carga – laço de cabo de aço- especificações, NBR 13542/95 movimentação de carga – anel de carga, NBR 13543/95 movimentação de carga –laço de cabo – utilização e inspeção, NBR 13544/95 movimentação e carga – sapatilho para cabo de aço e NBR 13545/95 movimentação de carga – manilha e alterações posteriores.

29.3.6 - Transporte, movimentação, armazenagem e manuseio de materiais

29.3.6.1 - Cada porto organizado e instalação portuária e uso privativo, deve dispor de um regulamento próprio que discipline a rota de tráfego de veículos, equipamentos, ciclistas e pedestres, bem como a movimentação e cargas no cais, plataformas, pátios, estacionamentos, armazéns e demais espaços operacionais.

29.3.6.2 – As pilhas de cargas ou materiais devem distar, pelo menos, de 1,50m (um metro e cinquenta centímetro) das bordas do cais.

29.3.6.3 – Embalagens com produtos perigosos não devem ser movimentadas com equipamentos inadequados que possam danificá-las.

29.3.6.4 – A movimentação aérea de cargas deve ser necessariamente orientada por sinaleiro devidamente habilitado.

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

29.3.6.5.1- Nas operações noturnas o mesmo deve portar luvas de cor clara e colete, ambos com aplicações de material reflexivo.

29.3.6.6 – O sinaleiro deve localizar-se de modo que possa visualizar toda área de operação da carga e ser vista pelo operador do equipamento de guindar.

29.3.6.7 – O sinaleiro deve receber treinamento adequado para aquisição de conhecimento do código de sinalização internacional.

29.3.6.8- As cargas transportadas por caminhões ou carretas devem estar peadas ou fixas de modo a evitar sua queda acidental.

29.3.6.8.1- Nos veículos cujas carrocerias tenham assoalho, este deve estar em perfeita condição de uso e conservação.

29.3.6.9 - Lingamento e desligamento de cargas.

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

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

- a) o impedimento da queda ou deslizamento parcial ou total da carga;
- b) 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;
- c) de que o ângulo formado pelo ramais das lingas/estropos não excedam a 120° (cento e vinte graus), salvo em casos especiais;
- d) de que as lingas/estropos, estrados, paletes, redes e outros acessórios tenham marcada sua capacidade de carga de forma bem visível

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

29.3.6.9.4 - Nos serviços de lingamento e desligamento de cargas sobre veículos com diferença de nível é obrigado 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.

29.3.6.9.5 - É proibido o transporte de materiais soltos sobre a carga lingada.

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

29.3.6.9.7 - Os veículos automotores utilizados nas operações que trafeguem ou estacionem na área do porto organizado e instalações e uso privativo devem possuir sinalização sonora e luminosa adequadas para as manobras de marcha a ré.

29.3.6.10 - Operações com contêineres.

29.3.6.10.1 - É obrigatória a observância das condições de carregamento, movimentação, fixação e transporte e contêineres na área do porto organizado, instalações portuárias de uso privativo e retroportuários, conforme o disposto nas seguintes normas técnicas, NBR 5977/80 – contêiner – carregamento, movimentação e fixação, NBR 7475/86 – contêiner – sistema de apoio e fixação em equipamentos de transporte terrestre e respectivas alterações posteriores.

29.3.6.10.2 - Na movimentação e carregamento de contêineres é obrigatório o uso de quadro posicionador, dotado de travas de acoplamento ou de ganchos, manilhas ou travas de acionamento manual, salvo nos casos de contêineres fora de padrão, avariado ou em condições que impedem estes procedimentos, quando será permitida a movimentação por outros métodos seguros.

29.3.6.10.3 - Nos casos em que a altura de empilhamento dos contêineres for superior a 2(dois) de alto, ou 5m (cinco metros), quando necessário e exclusivamente par transporte de trabalhadores dos conveses para os contêineres e vice-versa, deve ser empregada gaiola especialmente construída para esta finalidade, com capacidade máxima e dois trabalhadores, dotada de guarda-corpo e de dispositivo para acoplamento

do cinto e segurança. Esta operação deve ser realizada com o uso de um sistema de rádio que propicie comunicação bilateral adequada.

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

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

29.3.6.10.5 - A abertura de contêineres contendo carga perigosas deve ser efetuada por trabalhador usando EPI adequada ao risco.

29.3.6.10.5.1- Quando houver em um mesmo contêiner, cargas perigosas e produtos inócuos, prevalece a recomendação e utilização de EPI adequado à carga perigosa.

29.3.6.10.6- 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.

29.3.6.10.7- 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 e meios de acesso seguros,

29.3.6.10.8- Os trabalhadores devem utilizar-se de um haste guia, com a finalidade de posicionar o contêiner quando o mesmo for descarregado sobre veículo.

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

29.3.7 - Segurança na estivagem de cargas.

29.3.7.1 - **A carga deve ser estivada de forma que fique em posição segura, sem perigo de tombar ou desmoronar sobre os trabalhadores no porão.**

29.3.7.2 - O empilhamento de tubos, bobinas ou similares deve ser obrigatoriamente peado imediatamente após a estivagem e mantido adequadamente calçado. Os trabalhadores só devem se posicionar à frente desses materiais, por ocasião da movimentação, quando absolutamente indispensável.

29.3.7.3 - Nas operações em embarcações do tipo transbordo horizontal (roll-on-roll-off) devem ser adotadas medidas preventivas de controle de ruídos e de exposição a gases tóxicos.

29.3.3.3.1- A iluminação de toda a área de operação deve ser adequada adotando-se medidas para evitar colisões e/ou atropelamento.

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

- a) movimentá-los somente após o trabalhador haver descido do mesmo;
- b) quando houver espaço entre contêineres, no mesmo nível, o trabalhador utilizará uma passarela na passagem de um contêiner para outro;
- c) instruir o trabalhador quanto às posturas ergonômicas e seguras nas operações de estivagem;

- d) obedecer a sinalização e rotulagem dos contêineres quanto aos riscos inerentes a sua movimentação

29.3.7.5 – Nas operações de abertura e fechamento de equipamentos acionados por força motriz, os quartéis, tampas de escotilha e aberturas similares, devem possuir dispositivos de segurança que impeçam sua movimentação acidental. Esses equipamentos só poderão ser abertos ou fechados por pessoa autorizada, após certificar-se de que não existe risco para os trabalhadores.

29.3.8 - Operações com graneis secos.

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

29.3.8.2 - 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.

29.3.8.3 - Nas operações com pá mecânica no interior do porão, 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 e ar.

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

- a) unificação da carga, caso sua natureza o permita;
- b) conservação e manutenção adequadas das caçambas e pás carregadeiras;
- c) carregamento adequado das pás carregadeiras, evitando a queda do material por excesso;
- d) abertura das caçambas ou basculamento de pás carregadeiras, na menor altura possível, quando da descarga;
- e) estabilização de caçambas e pás carregadeiras, em sua posição de descarga, até que estejam totalmente vazias;
- f) utilização de adaptadores 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, vagão ou solo;
- g) utilização de proteção na carga e descarga de graneis, que garanta, que caia no percurso entre porão e costado do navio, para um só local no cais.

29.3.9 - Segurança nos trabalhos de limpeza e manutenção nos portos e embarcações,

29.3.9.1 - Na limpeza de tanques de carga, óleo ou lastro de embarcações que contenham ou tenham contido produtos tóxicos, corrosivos e/ou inflamáveis, é obrigatório:

- a) a vistoria antecipada do local por pessoa responsável, com atenção especial no monitoramento dos percentuais de oxigênio e de explosividade da mistura no ambiente;
- b) o uso de exaustores, cujos dutos devem prolongar-se até o convés, para a eliminação de resíduos tóxicos;
- c) o trabalho ser realizado em dupla, portando o observador um cabo de arrasto conectado ao executante;
- d) o uso de aparelhos de iluminação e acessórios cujas especificações sejam adequadas à área classificada;
- e) não fumar ou portar objetos que produzam chamas, centelhas ou faíscas;
- f) o uso de equipamentos de ar mandado ou autônomo em ambientes com ar rarefeito ou impregnados por substâncias tóxicas;

- g) depositar em recipientes adequados as estopas e trapos usados, com óleo, graxa, solventes ou similares para serem retirados de bordo logo após o término do trabalho;

29.3.9.1.1 - As determinações do item anterior aplicam-se também, nos locais confinados ou de produtos tóxicos ou inflamáveis.

29.3.9.2 - São vedados os trabalhos simultâneos de reparo e manutenção com os de carga e descarga, que prejudiquem a saúde e a integridade física dos trabalhadores.

29.3.9.3 - Nas pinturas, raspagens, apicoamento de ferrugens e demais reparos em embarcações, é recomendada onde couber a proteção dos trabalhadores através de:

- a) andaimes com guarda-corpos ou, preferencialmente, com cadeiras suspensas;
- b) uso de cinturão de segurança do tipo pára-quedista, fixado em cabo paralelo à estrutura à estrutura do navio;
- c) uso dos demais EPI necessários;
- d) uso de colete salva-vidas aprovados pela DPC;
- e) interdição quando necessário, da área abaixo desses serviços.

29.3.10 – Recondicionamento de embalagens.

29.3.10.1 – Os trabalhos de recondicionamento de embalagens, nos quais haja risco de danos à saúde e a integridade física dos trabalhadores, devem ser efetuados em local fora da área de movimentação de carga. Quando isto não for possível, a operação no local será interrompido até a conclusão do reparo.

29.3.10.2 - No recondicionamento de embalagens com cargas perigosas a área deve ser vistoriada previamente, por pessoa responsável que definirá as medidas de proteção coletiva e individual necessárias.

29.3.11 – Segurança nos serviços do vigia de portaló

29.3.11.1 - No caso do portaló não possuir proteção para o vigia se abrigar das intempéries, aplicam-se as disposições da NR-21 Trabalho a Céu Aberto – itens 21.1 e 21.2.

29.3.11.2 - Havendo movimentação de carga sobre o portaló ou outros postos onde deva permanecer um vigia portuário, este se posicionará fora dele, em local seguro.

29.3.11.3 - Deve se fornecido ao vigia assento com encosto, com forma levemente adaptada ao corpo para a proteção da região lombar.

29.3.12 - Sinalização de segurança dos locais de trabalho portuários.

29.3.12.1 - Os riscos nos locais de trabalho, tais como: faixa primária, embarcações, abertura de acesso aos porões, conveses, escadas, olhais, estações de força e depósitos de cargas devem ser sinalizados conforme NR-26 – Sinalização de Segurança.

29.3.12.2 - Quando a natureza do obstáculo exigir, a sinalização incluirá iluminação adequada.

29.3.12.3 - As vias de trânsito de veículos ou pessoas nos recintos e áreas portuárias, com especial atenção na faixa primária do porto, em plataformas, rampas, armazéns e pátios devem ser sinalizadas, aplicando-se o Código Nacional de Trânsito do Ministério da Justiça e NR-26 Sinalização de Segurança no que couber.

29.3.13 - Iluminação dos locais de trabalho.

29.3.13.1 - Os porões, passagens de trabalhadores e demais locais de operação, devem ter níveis adequados de iluminação, obedecendo o que estabelece a NR-17 Ergonomia. Não sendo permitido níveis inferiores a 50 lux.

29.3.13.2 - Os locais iluminados artificialmente devem ser dotados de pontos de iluminação e forma que não provoquem ofuscamento, reflexos, incômodos, sombras e contrastes excessivos aos trabalhadores, em qualquer atividade.

29.3.14 - Transporte de trabalhadores por via aquática.

29.3.14.1 - As embarcações que fizerem o transporte de trabalhadores, devem observar as normas de segurança estabelecidas pelo Ministério da Marinha – MM

29.3.14.2 - Os locais de atracação, sejam fixos ou flutuantes, para embarque e desembarque de trabalhadores, devem possuir dispositivos que garantam o transbordo seguro.

29.3.15 - Locais frigorificados.

29.3.15.1 - Nos locais frigorificados é proibido o uso de máquinas e equipamentos movidos a combustão interna.

29.3.15.2 - A de trabalho em locais frigorificados deve obedecer a seguinte tabela:

Tabela I

Faixa de Temperatura de Bulbo Seco (°C)	Máxima Exposição Diária Permissível para Pessoas Adequadamente Vestidas para Exposição ao Frio.
+ 15,0 a – 17,9 *	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 6 horas e 40 minutos, sendo quatro períodos de 1 hora e 40 minutos alternados com 20 minutos de repouso e recuperação térmica fora do ambiente de trabalho
+ 12,0 a – 17,9 **	
+ 10,0 a – 17,9 ***	
-18,0 a – 33,9	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 4 horas alternando-se 1 hora de trabalho com 1 hora para recuperação térmica fora do ambiente frio.
-34,0 a – 56,9	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 1 hora, sendo dois períodos de 30 minutos com separação mínima de 4 horas para recuperação térmica fora do ambiente frio.
-57,0 a – 73,0	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 5 minutos sendo o restante da jornada cumprida obrigatoriamente fora de ambiente frio.
Abaixo de –73,0	Não é permitida a exposição ao ambiente frio, seja qual for a vestimenta utilizada.

(*) faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática quente, de acordo com o mapa oficial do IBGE,

(**) faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática sub-quente, de acordo com o mapa oficial do IBGE.

(***) faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática mesotérmica, de acordo com o mapa oficial do IBGE

29.4 - CONDIÇÕES SANITÁRIAS E DE CONFORTO NOS LOCAIS DE TRABALHO.

29.4.1 - As instalações sanitárias, vestiários, refeitórios, locais de repouso e aguardo de serviços devem ser mantidos pela administração do porto organizado, pelo titular da instalação portuária de uso privativo e retroportuária, conforme o

caso, e observar o disposto na NR-24 condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho.

29.4.2 - As instalações sanitárias devem estar situadas à distância máxima de 200 m (duzentos metros) dos locais das operações portuárias.

29.4.3 – As embarcações devem oferecer aos trabalhadores em operação a bordo, instalações sanitárias, com gabinete sanitário e lavatório, em boas condições de higiene e funcionamento. Quando não for possível este atendimento, o operador portuário deverá dispor, a bordo, de instalações sanitárias móveis, similares às descritas (WC – Químico)

29.4.4 - O transporte de trabalhadores ao longo do porto deve ser feito através de meios seguros.

29.5 - PRIMEIROS SOCORROS E OUTRAS PROVIDÊNCIAS

29.5.1 - **Todo porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuário deve dispor de serviço e atendimento de urgência mantido pelo OGMO ou empregadores, possuindo equipamentos e pessoal habilitado a prestar os primeiros socorros e prover a rápida e adequada remoção de acidentado.**

29.5.2 – Para o resgate de acidentado em embarcações atracadas devem ser mantidas, próximas a estes locais de trabalho, gaiolas e macas.

29.5.3 – Nos trabalhos executados em embarcações ao largo deve ser garantida comunicação eficiente e meios para, em caso de acidente, prover a rápida remoção do acidentado, devendo os primeiros socorros serem prestados por trabalhador treinado para este fim,

29.5.4 – No caso de acidente a bordo em que haja morte, perda de membro, função orgânica ou prejuízo de grande monta, o responsável pela embarcação deve comunicar, imediatamente, à Capitania dos Portos, suas Delegacias e Agências e ao órgão regional do MTb.

29.5.4.1 – O local do acidente deve ser isolado, estando a embarcação impedida de suspender (zarpar) até que seja realizada a investigação do acidente por especialistas desses órgãos e posterior liberação do despacho da embarcação pela Capitania dos Portos, suas Delegadas ou Agência.

29.5.4.2 – Estando em condições de navegabilidade e não trazendo prejuízos aos trabalhos de investigação do acidente e a critério da Capitania dos Portos, suas Delegacias e Agências, o navio poderá ser autorizado a deslocar-se do berço de atracação para outro local, onde será concluída a análise do acidente.

29.6 - OPERAÇÕES OM CARGAS PERIGOSAS.

29.6.1 - Carga perigosas são quaisquer cargas que, por serem explosivas, gases comprimidos ou liqüefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosos, infecciosas, radioativas, corrosivas ou poluentes, possam representar riscos aos trabalhadores e ao ambiente

29.6.1.1 - O termo cargas perigosas inclui quaisquer receptáculos, tais como tanques portáteis, embalagens, contentores intermediários para graneis (IBC) e contêineres-tanques que tenham anteriormente contido cargas perigosas e estejam sem a devida limpeza e descontaminação que anulem os seus efeitos prejudiciais.

29.6.1.2 - As cargas perigosas embaladas ou a granel, serão abrangidas conforme o caso, por uma das convenções ou códigos internacionais publicados da OMI, constantes do Anexo IV.

29.6.2 - As cargas perigosas se classificam de acordo com tabela e classificação contida no Anexo V desta NR.

29.6.2.1 - Deve ser instalado um quadro obrigatório contendo a identificação das classes e tipos de produtos perigosos, em locais estratégicos, de acordo com o símbolos padronizados pela OMI.

29.6.3 - Obrigações e competências

29.6.3.1 - Do armador ou seu preposto

29.6.3.1.1 - O armador ou seu preposto, responsável pela embarcação que conduzir cargas perigosas embaladas destinadas ao porto organizado e instalação portuária de uso privativo, dentro ou fora da área do porto organizado, ainda que em trânsito, deverá enviar à administração do porto e ao OGMO, pelo menos 24h (vinte e quatro horas) antes da chegada da embarcação, a documentação, em português, contendo:

- a) Declaração e mercadorias perigosas conforme o código IMDG, com as seguintes informações, conforme modelo do Anexo VII
 - I – nome técnico das substâncias perigosas, classe e divisão e risco;
 - II - número ONU – número de identificação das substâncias perigosas estabelecido pelo Comitê das Nações Unidas e grupo de embalagem;
 - III - ponto de fulgor, e quando aplicável, temperatura de controle e de emergência dos líquidos inflamáveis;
 - IV - quantidade e tipo de embalagem da carga;
 - V - identificação da carga como poluentes marinhos.
- b) ficha de emergência da carga perigosa contendo, no mínimo, as informações constantes do modelo do Anexo VII;
- c) indicação das cargas perigosas – qualitativa e quantitativamente – segundo o código IMDG, informando as que serão descarregadas no porto e as que permanecerão a bordo, com sua respectivos localização.

29.6.3.2 – Do exportador e seu preposto.

29.6.3.2.1-Na movimentação de carga perigosa embalada para exportação, o exportador ou seu preposto deve fornecer à administração do porto e ao OGMO, a documentação de que trata o sub item 6.3.1.1 com antecedência mínima de 48h (quarenta e oito horas) do embarque.

29.6.3.3 - Do responsável pela embarcação com carga perigosas

29.6.3.3.1- Durante todo o tempo e atracação de uma embarcação com carga perigosas no porto, o seu comandante deve adotar os procedimentos contidos no seu plano de controle de emergências o qual, entre outros, deve assegurar:

- a) manobras de emergência, reboque ou propulsão;
- b) manuseio seguro de carga e lastro;
- c) controle de avarias.

29.6.3.3.2- O comandante deve informar imediatamente à administração do porto e ao operador portuário, qualquer incidente ocorrido com as cargas perigosas que transporta, quer na viagem, quer durante sua permanência no porto.

29.6.3.4 - Cabe à administração do porto:

- a) divulgar à guarda portuária toda a relação de cargas perigosas recebida do armador ou seu preposto;
- b) manter em seu arquivo literatura técnica referente às cargas perigosas, devidamente atualizada;
- c) criar e coordenar o Plano de Controle de Emergência (PCE);
- d) participar do Plano de Ajuda Mútua (PAM);

29.6.3.5 - Cabe ao OGMO, titular de instalação portuárias de uso privativo ou empregador:

- a) enviar aos sindicatos dos trabalhadores envolvidos com a operação, cópia da documentação de que trata os sub itens 29.6.3.1.1 e 29.6.3.2.1 desta NR com antecedência mínima de 24h (vinte e quatro horas) do início da operação;
- b) instruir o trabalhador portuário, envolvido nas operações com cargas perigosas, quanto aos riscos existentes e cuidados a serem observados durante o manejo, movimentação, estiva e armazenagem nas zonas portuárias;
- c) participar da elaboração e execução do PCE;
- d) responsabilizar-se pela adequada proteção de todo o pessoal envolvido diretamente com a operação;
- e) supervisionar o uso dos equipamentos de proteção específicos para a carga perigosa manuseada;

29.6.3.6 - Cabe trabalhador:

- a) habilitar-se por meio de cursos específicos oferecidos pelo OGMO, titular de instalação portuária e uso privativo ou empregador, para operações com carga perigosa;
- b) comunicar ao responsável pela operação as irregularidades observadas com as cargas perigosas;
- c) participar da elaboração e execução do PCE e PAM;
- d) zelar pela integridade dos equipamentos fornecidos e instalações;
- e) fazer uso adequado dos EPI e EPC fornecidos.

29.6.4 - Nas operações com cargas perigosas devem ser obedecidas as seguintes medidas gerais de segurança:

- a) somente devem ser manipuladas, armazenadas e estivadas as substâncias perigosas que estiverem embaladas, sinalizadas e rotuladas de acordo com o código marítimo internacional de cargas perigosas (IMDG);
- b) as cargas relacionadas abaixo devem permanecer o tempo mínimo necessário próximas às áreas de operação de carga e descarga
 - explosivos em geral;
 - gases inflamáveis (classe 2.1) e venenosos (classe 2.3);
 - radioativos;
 - chumbo tetraetila;
 - poliestireno expansível
 - perclorato de amônia, e
 - mercadorias perigosas acondicionadas em contêineres refrigerados;
- c) as cargas perigosas devem ser submetidas a cuidados especiais, sendo observadas, dentre outras, as providências para adoção das medidas constantes das fichas de emergências a que se refere o sub item 29.6.3.1.1 alínea "b" desta NR, inclusive aquelas cujas embalagens estejam avariadas ou que estejam armazenadas próximas a cargas nessas condições;
- d) é vedado lançar na água, direta ou indiretamente, poluentes resultantes dos serviços de limpeza e trato de vazamento de carga perigosa.

29.6.4.1 – Nas operações com explosivos – Classe 1:

- a) limitar permanência de explosivos nos portos ao tempo mínimo necessário;
- b) evitar a exposição dos explosivos aos raios solares;
- c) manipular em separado as distintas divisões de explosivos, salvo nos casos de comprovada compatibilidade
- d) adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões no local de operação, incluindo proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição ou de calor;
- e) impedir o abastecimento de combustíveis à embarcação, durante essas operações;
- f) proibir a operação com explosivos sob condições atmosféricas adversas à carga;
- g) utilizar somente aparelhos e equipamentos cujas especificações sejam adequadas ao risco;
- h) Estabelecer zona de silêncio na área de manipulação – proibição do uso de transmissor de rádio, telefone celular e radar – exceto por permissão de pessoa responsável;
- i) Proibir a realização de trabalhos de reparos nas embarcações atracadas, carregadas com explosivos ou em outras, a menos de 40m (quarenta metros) dessa embarcação; e
- j) Determinar que os explosivos sejam as últimas cargas a embarcar e as primeiras a desembarcar.

29.6.4.2 - Operações com gases e líquidos inflamáveis – Classes 2 e 3.

- a) adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar, o controle de qualquer fonte de ignição e de calor, os aterramentos elétricos necessários, bem como a utilização dos equipamentos elétricos adequados à área classificada;
- b) depositar os recipientes de gases em lugares arejados e protegidos dos raios solares;
- c) utilizar os capacetes protetores das válvulas dos cilindros durante, a movimentação a fim de protegê-las contra impacto ou tensão;
- d) prevenir impactos e quedas dos recipientes nas plataformas do cais, nos armazéns e porões;
- e) segregar, em todas as etapas das operações, os gases, líquidos inflamáveis e tóxicos dos produtos alimentícios e das demais classes incompatíveis;
- f) observar as seguintes recomendações, nas operações com gases e líquidos inflamáveis, sem prejuízo do disposto na NR 16 atividades e operações perigosas e NR 20 líquidos combustíveis e inflamáveis:
 - I – isolar a área a partir do ponto de descarga durante as operações;
 - II - manter a fiação e terminais elétricos com isolamento perfeito e com os respectivos tampões, inclusive os instalados nos guindastes;
 - III– manter os guindastes totalmente Travados, tanto no solo como nas superestruturas;
 - IV – realizar inspeções visuais e testes periódicos nos mangotes, mantendo-as em boas condições de uso operacional;
 - V – fiscalizar permanentemente a operação, paralisando-a sob qualquer condição de anormalidade operacional
 - VI - alojar, nos abrigos de material de combate a incêndio, os equipamentos necessários ao controle de emergências;
 - VII – instalar na área delimitada, durante a operação e em locais de fácil visualização, placas em fundo branco, com os seguintes dizeres pintados em vermelho refletido: **NÃO FUME – NO SMOKING; NÃO USE LÂMPADAS DESPROTEGIDAS – NO OPEN LIGHTS;**
 - VIII – instalar na área delimitada da faixa do cais, onde se encontram as tomadas e válvulas de gases e líquidos inflamáveis, placa com fundo branco, pintadas em vermelho reflexivo e em local de fácil visualização, com os dizeres:

NÃO FUME – NO SMOKING; NÃO USE LÂMPADAS DESPROTEGIDAS – NO OPEN LIGHTS.

- g) manter os caminhões-tanques usados nas operações com inflamáveis líquidos a granel em conformidade com a legislação sobre transporte de produtos perigosos.

29.6.4.3 – Operações com sólidos e outras substâncias inflamáveis – Classe 4.

- a) adotar medidas preventivas para controle não somente do risco principal, como também dos riscos secundários, como toxidez e corrosividade, encontrados em algumas substâncias desta classe
- b) adotar as práticas de segurança, relativas as cargas sólidas a granel, que constam do suplemento ao código IMDG;
- c) utilizar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor;
- d) adotar medidas que evitem a fricção e impactos com a carga;
- e) ventilar o local de operação que contém ou conteve substâncias da classe 4, antes dos trabalhadores terem ao mesmo. No caso de concentração de gases, os trabalhadores que adentrem neste espaço devem portar aparelhos de respiração autônoma, cintos de segurança com dispositivos de engate, travamento e cabo de arrasto;
- f) monitor, antes e durante a operação de descarga de carvão ou pré-reduzidos de ferro, a temperatura do porão e a presença de hidrogênio ou outros gases no mesmo, para as providências devidas

29.6.4.4 – Operações com substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos - Classe 5.

- a) adotar medidas de segurança contra riscos específicos desta classe e os secundários, como corrosão e toxidez, que ela possa apresentar;
- b) adotar medidas que impossibilitem o contato das substâncias dessa classe com os materiais ácidos, óxidos metálicos e animais;
- c) monitorar e controlar a temperatura externa, até seu limite máximo, dos tanques que contenham peróxidos orgânicos;
- d) adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor;

29.6.4.5 – Nas operações com substâncias tóxicas e infectantes – classe 6

- a) segregar substâncias desta classe dos produtos alimentícios;
- b) manipular cuidadosamente as cargas, especialmente aquelas simultaneamente tóxicas e inflamáveis;
- c) restringir o acesso à área operacional e circunvizinhas, somente ao pessoal envolvido nas operações;
- d) dispor de conjuntos adequados de EPC e EPI, para o caso de avarias ou na movimentação de graneis da Classe 6;
- e) dispor, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similares, para absorver e conter derramamentos;
- f) proibir a participação de trabalhadores, na manipulação destas cargas, principalmente da Classe 6.2 – substâncias infectantes, quando portadores de erupções, úlceras ou cortes na pele;
- g) proibir comer, beber ou fumar na área operacional e nas proximidades;

29.6.4.6 – Nas operações com materiais radioativos – Classe 7:

- a) exigir que as embarcações de bandeira estrangeira que transportem materiais radioativos apresentem, para a admissão no porto, a documentação fixada no

“Regulamento para o Transporte com Segurança de Materiais Radioativos”, da Agência Internacional de Energia Atômica. No caso de embarcações de bandeira brasileira, deverá ser atendida a “Norma de Transporte de Materiais Radioativos” – Resolução da Comissão Nacional de Energia Nuclear – CNEN 13/80 e Norma CNEN-NE 5.01/88 e alterações posteriores;

- b) obedecer as normas de segregação desses materiais, constantes no IMDG, com as distâncias de afastamento aplicáveis;
- c) a autorização para a atracação de embarcação com carga da classe 7 – materiais radioativos, deve ser precedida de adoção de medidas de segurança indicadas por pessoa competente em proteção radiológica. Entende-se por pessoa competente, neste caso, o Supervisor de Proteção Radiológica – SPR conforme a Norma 3.03 da CNEN e alterações posteriores;
- d) monitorar e controlar a exposição de trabalhadores às radiações conforme critérios estabelecidos pela NE-3.01 e NE-501 – Diretrizes Básicas de Radioproteção da CNEN e alterações posteriores;
- e) adotar medidas de segregação e isolamento com relação a pessoas e outras cargas, estabelecendo uma zona de segurança para o trabalho, por meio de placas de segurança, sinalização, cordas e dispositivos luminosos., definidos pelo SPR, conforme o caso.

29.6.4.7 – Nas operações com substâncias corrosivas – Classe 8:

- a) adotar medidas de segurança que impeçam o contato de substâncias dessa classe com a água ou com temperatura elevada;
- b) utilizar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor;
- c) dispor, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similares, para absorver e conter eventuais derramamentos.

29.6.4.8 – Nas operações com substâncias perigosas diversas – Classe 9

- a) adotar medidas preventivas dos riscos dessas substâncias, que podem ser inflamáveis, irritantes e, afora outros riscos, passíveis de uma decomposição ou alteração durante o transporte;
- b) rotular as embalagens e contêineres com o nome técnico dessas substâncias, marcados de forma indelével;
- c) utilizar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor;
- d) Dispor, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similares, para absorve e conter derramamentos;
- e) adotar medidas de controle de aerodispersóides.

29.6.5 - Armazenamento de cargas perigosas.

29.6.5.1 – A administração portuária, em conjunto com o SESSTP, deve fixar em cada porto, 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 IX,

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

29.6.5.3 - Não serão armazenadas cargas perigosas em embalagens inadequadas ou avariadas.

29.6.5.4 - Deve ser realizada vigilância permanente e inspeção diária da carga armazenada, adotando-se, nos casos de avarias, os procedimentos previstos na respectiva ficha de emergência referida no sub item 29.6.3.1 alínea “b” desta norma.

29.6.5.6 – Armazenamento de explosivos

29.6.5.6.1 – Não é permitido o armazenamento de explosivos na área portuária, e a sua movimentação será efetuada conforme o disposto na NR-19 explosivos.

29.6.5.7 – Armazenamento de gases e de líquidos inflamáveis.

29.6.5.7.1-No armazenamento de gases e de líquidos inflamáveis será observada a NR 20 combustíveis líquidos e inflamáveis, a NBR 7505 – armazenamento de petróleo e seus derivados líquidos e as seguintes prescrições gerais:

- a) 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 habilitações e de qualquer fonte de ignição e calor que não esteja sob controle;
- b) no caso de suspeita de vazamento de gases, devem ser adotadas as medidas de segurança constantes do PCE, a que se refere o item 29.6.6 desta NR;
- c) os gases inflamáveis serão armazenados, adequadamente segregados de outras cargas perigosas, conforme tabela de segregação (anexo IX) e completamente isolados de alimentos;
- d) os armazéns e os tanques de inflamáveis a granel devem ser providos de instalações e equipamentos de combate a incêndio.

29.6.5.8 – Armazenamento de inflamáveis sólidos

29.6.5.8.1- No armazenamento de inflamáveis sólidos devem ser utilizados depósitos especiais e observadas as seguintes prescrições gerais:

- a) 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;
- b) os sólidos inflamáveis da subclasse 4.1 podem ser armazenados em lugares abertos ou fechados;
- c) os da subclasse 4.2 e 4.3 devem ser depositados em lugares abertos rigorosamente protegidos do contato com a água e a umidade;
- d) no caso de substâncias tóxicas, isolar rigorosamente dos gêneros alimentícios;
- e) as substâncias desta classe devem ser armazenadas de conformidade com a tabela de segregação no Anexo VIII.

29.6.5.9 - Armazenamento de oxidantes e peróxidos.

29.6.5.9.1- O armazenamento de produtos da classe 5 será feito em depósitos específicos.

29.6.5.9.2 – Antes de armazenar estes produtos, verificar se o local está limpo, sem a presença de material combustível ou inflamável.

29.6.5.9.3 – Obedecer a segregação das cargas desta classe 5, com outros incompatíveis, de conformidade com a tabela de segregação (Anexo VIII).

29.6.5.9.4 – Durante o armazenamento, os peróxidos orgânicos devem ser mantidos refrigerados e longe de qualquer fonte artificial de calor ou ignição.

29.6.5.10- Armazenamento de substâncias tóxicas e infectantes.

29.6.5.10.1 - Substâncias tóxicas devem ser armazenadas em depósitos especiais espaços bem ventilados e em recipientes que poderão ficar ao ar livre, desde que protegido do sol, de intempéries ou da água do mar.

29.6.5.10.2 - 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.

29.6.5.10.3 - Para evitar contaminação, as substâncias desta classe devem ser armazenadas em ambientes distintos dos de gêneros alimentícios.

29.6.5.10.4 - No armazenamento será observada a tabela de segregação constante do anexo VIII.

29.6.5.10.5 - As substâncias da subclasse 6.2 só poderão ser armazenados em caráter excepcional e mediante autorização da vigilância sanitária.

29.6.5.11 - Armazenamento de substâncias radioativas.

29.6.5.11.1 - O armazenamento de substâncias radioativas será feito em depósitos especiais, de acordo com as recomendações da CNEN;

29.6.5.11.2 - No armazenamento destas cargas, será obedecida a tabela de segregação do anexo VIII

29.6.5.12 - Armazenamento de substâncias corrosivas.

29.6.5.12.1 - As substâncias corrosivas devem ser armazenadas em locais abertos ou em recintos fechados bem ventilados.

29.6.5.12.2 - 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.

29.6.5.12.3 - No armazenamento destas cargas, deve ser obedecida a tabela de segregação do anexo VIII.

29.6.5.13 - Armazenamento de substâncias perigosas diversas.

29.6.5.13.1 - As substâncias desta classe, armazenadas em lugares abertos ou fechados, devem receber os cuidados preventivos aos seus riscos principal e secundários.

29.6.5.13.2 - No armazenamento destas cargas, aplica-se a tabela de segregação, conforme anexo VIII, ficando segregados de alimentos.

29.6.6 - Plano de Controle de Emergência – PCE e Plano de Ajuda Mútua – PAM.

29.6.6.1 - Devem ser adotadas procedimentos de emergência, primeiros socorros e atendimento médico, constando para cada classe de risco a respectiva ficha, nos locais de operação dos produtos perigosos.

29.6.6.2 – Os trabalhadores devem ter treinamento específico em relação as operações com produtos perigosos.

29.6.6.3 – O plano de atendimento às situações de emergência deve ser abrangente, permitindo o controle dos sinistros potenciais, como explosão, contaminação ambiental

por produto tóxico, corrosivo, radioativo e outros agentes agressivos, incêndio, abalroamento e colisão de embarcação com o cais.

29.6.6.4 – Os PCE e PAM devem prever ações em terra e a bordo e deverá ser exibido aos agentes da inspeção do trabalho, quando solicitado.

ANEXO I – MAPA I

Acidentes com Vítima _____ Data do Mapa: ____/____/____									
Responsável _____ Assinatura: _____									
Local	N.º Absoluto (Abs)	N.º Abs C/afast. ≤ 15 dias	N.º Abs C/afast. > 15 dias	N.º Abs C/afast.	Índice relativo total de Trabalhadores	Dias/Homem perdidos	Taxa de Freqüência	Óbitos	Índice Avaliação da gravidade
Total do Setor									

ANEXO I – MAPA II

Doenças Ocupacionais: _____ Data do Mapa: ____/____/____						
Responsável: _____ Assinatura: _____						
Tipo de Doença	N.º Absoluto de caso	Setores de Atividades dos portadores	N.º relativo de casos	N.º de Óbitos	N.º de Trabalhadores Transferidos p/ outra atividade	N.º de trabalhadores Definitivamente incapacitados

(*) codificar no verso. Por exemplo 1 – Serviço de estiva 2- Conserto de Carga 3 – capatazias

ANEXO I MAPA III

INSALUBRIDADE: _____ Data do Mapa: ____/____/____			
Responsável: _____ Assinatura: _____			
Setor/Atividade	Agentes Identificados	Intensidade ou Concentração	N.º de Trabalhadores Expostos

ANEXO I MAPA IV

ACIDENTES SEM VÍTIMA: _____ Data: ____/____/____				
Responsável: _____				
Assinatura: _____				
Total do Estacionamento				

ANEXO II

MINISTÉRIO DO TRABALHO Ficha de Identificação	NR-29 Anexo
--	----------------

Identificação

Razão Social _____ Endereço: _____ Bairro: _____ Município _____ UF: _____ CEP: _____ Telefone: () _____ Fax: _____ E-Mail _____ Número do CGC: _____ 04. CNAE: _____ 05. N.º Registro: _____ Data do Início da Atividade: _____
--

Dados Gerais	Qt	Informações Gerais	Sim	Não
07. N.º de Reuniões Ordinárias no Trimestre		13. O responsável pelo setor do acidentes compareceu a reunião extraordinária?		
08. N.º de representantes na CPATP		14. A CPATP tem recebido sugestões dos trabalhadores?		
09. N.º de Trabalhadores capacitados em prevenção de acidentes		15. Existe SESTP ?		
10. N.º total de horas empregadas em capacitação		16. A CPATP foi orientada pelo SESTP?		
11. N.º de investigações e inspeções realizadas pela CPATP		17. A CPATP recebeu orientação da DRT ou Fundacentro?		
12. N.º de reuniões extraordinárias no semestre		18. Todos os representantes da CPATP foram capacitados em Prevenção de Acidentes?		

Informações Estatísticas Ano Base _____ Semestre _____

19. N.º médio de trabalhadores no semestre: _____

20. N.º de homens horas trabalhadas no semestre _____

Número	Acidentes Típico	Doença Profissional	Acidente de Trajeto
Mortes	21.	22.	23.
Acidentes	24.	25.	26.
Dias Perdidos	27.	28.	29.
Dias Debitados	30.	31.	32.

33. Resumo de Recomendações

A presente declaração é a expressão da verdade Local: _____ Data: ____/____/____ Nome: _____ Assinatura do representante da CPATP	Carimbo da DRT (Recibo) Assinatura do recebedor Matrícula
--	---

Instruções de preenchimento do anexo II

1. Razão social ou denominação do empregador, do operador portuário ou OGMO
2. Dados referentes a localização do estabelecimento (Porto, Instalação Portuária e uso privativo e retroportuário).
3. Número e inscrição no cadastro geral e contribuintes do Ministério da Fazenda – CGC da empresa, incluindo complemento e dígito de controle do estabelecimento.
4. CNAE – Código Nacional de Atividade Econômica
5. Número do registro da CPATP na DRT
6. Mês e ano do início da atividade da empresa

Dados Gerais

7. Número de reuniões ordinárias no semestre realizadas pela CPATP
8. Número de representantes na CPATP (empregados + trabalhadores)
9. Número e trabalhadores capacitados em prevenção de acidentes do trabalho no semestre
10. Número de horas utilizadas para a capacitação dos trabalhadores indicados no item 9.
11. Número de investigações e inspeções realizadas pelos representantes da CPATP durante o semestre
12. Número de reuniões realizadas no semestre, em caráter extraordinário, face a ocorrência de morte ou de acidentes que tenham ocasionado graves prejuízos pessoais ou materiais.

Informações Gerais

De 13 a 18, assinalar com “X” a resposta convenientes

Informações Estatísticas

19. Número médio de Trabalhadores no semestre: é a soma total dos trabalhadores Portuários (por mês) com contrato por tempo indeterminado mais os avulsos tomados no semestre divididos por seis.
20. Horas homens trabalhadas no semestre (HHT): é o número total de horas efetivamente trabalhadas no semestre, incluídas as horas extraordinárias,
21. Total de trabalhadores no semestre vítimas por acidentes do trabalho com perda de vida
22. Total de trabalhadores no semestre vitimados por doenças profissionais com perdas de vida.
23. Total de trabalhadores, no semestre, vítimas de acidentes de trajeto com perda de vida
24. Total e vítimas de acidentes de trabalho, no semestre, com lesão pessoal que cause incapacidade total, temporária ou permanente, para o trabalho.
25. Total de doentes, no semestre, vitimados; por doenças profissionais com incapacidade temporária total e incapacidade permanente parcial ou total.
26. Total de dias no semestre, perdidos em decorrência de acidentes de trajeto com perda total ou temporária da capacidade de trabalho.
27. Total de dias, no semestre, perdidos em decorrência de acidentes do trabalho com perda total ou temporária da capacidade de trabalho.
28. Total de dias, no semestre, perdidos em decorrência de doenças profissionais, com perda total e temporária da capacidade de trabalho.
29. Total de dias, no semestre, perdidos em decorrência de acidentes de trajeto com perda total ou temporária da capacidade de trabalho.
30. Total de dias, no semestre, debitados em decorrência e acidente do trabalho com morte ou perda permanente, parcial ou total da capacidade de trabalho. Para atribuição e dias debitados será utilizada a tabela do quadro 1A da NR-5.
31. Total de dias, no semestre, debitados em decorrência por doenças profissionais com morte ou perda permanente parcial ou total da capacidade de trabalho. Para atribuição de dias debitados será utilizada a tabela do Quadro 1A da NR-5.
32. Total e dias, no semestre, debitados em decorrência de acidentes de trajeto com morte ou perda permanente parcial ou total da capacidade de trabalho. Para atribuição de dias debitados será utilizada a tabela do quadro 1A da NR-5.
33. A ser preenchido pela CPATP, com o resumo das recomendações enviadas ao do empregador, ao OGMO, ao tomador de serviço, conforme o caso e ao SESSTP, referentes ao semestre, bem como o resumo das medidas adotadas.

ANEXO III

Currículo básico do curso para componentes da CPATP

01 – Organização do trabalho e riscos ambientais.

02 - Mapeamento de risco.

- a) Riscos físicos;
- b) Riscos químicos;
- c) Riscos biológicos;
- d) Riscos ergonômicos;
- e) Riscos de acidentes.

03 – Introdução à segurança do trabalho.

- a) Acidentes do trabalho.
- b) Conceito legal; conceito perfeccionista; outros casos considerados como acidentes do trabalho;
- c) Causas dos acidentes do trabalho;
- d) Equipamentos portuários sob os aspectos da segurança.

04 – Inspeção de segurança

Conceito de importância; objetivos; levantamento das condições ambientais e de trabalho; relatório.

05 – Investigações dos acidentes

Procura das causas do acidente; fonte da lesão; fator pessoal de insegurança; natureza da lesão, localização da lesão; levantamento das condições ambientais e de trabalho.

06 – Análise dos acidentes.

Comunicação do acidente; cadastro de acidentados; levantamento das causas dos acidente; medidas de segurança a serem adotadas; taxa de frequência; taxa de gravidade e estatística de acidentes

07 – Campanhas de segurança.

SIPATP (Semana Interna e Prevenção de Acidentes do trabalho Portuário); CANPAT (Campanha Nacional de Prevenção de Acidentes do Trabalho); campanhas internas.

08 – Equipamento de Proteção Individual/Coletivo – EPI/EPC

Exigência legal para empresa e empregados; EPI/EPC de uso permanente; EPI/EPC de uso temporário; relação dos EPI/EPC mais usados e as formas de sua utilização

09 – Princípios básicos de prevenção de incêndios

Normas básicas, procedimentos em caso de incêndio; classe de incêndio e tipos de equipamentos para seu combate, tática e técnicas de combate a incêndios.

10 – Estudo da NR-29 e NR-5

Organização e funcionamento da CPATP, preenchimento do Anexo I da NR-29

11 – Reuniões da CPATP

Organização e finalidade; forma e atuação dos representantes; reuniões ordinária e extraordinária; realização prática de uma reunião da CPATP.

12 – Primeiros socorros.

Material necessário para emergência; tipos de emergências; como prestar primeiros socorros.

13 – Análise e riscos e impactos ambientais.

14 – Noções básicas sobre produtos perigoso.

ANEXO IV

PRODUTOS	REGULAMENTOS
1. Óleos	Convenção MARPOL 73/78, Anexo I.
2. Gases	Códigos para Construção e Equipamentos de Navios Transportadores de Gases Liquefeitos a granel da IMO.
3. Líquidos (inclusive dejetos)	Código para Construção e Equipamentos para Navios Transportadores de Produtos Líquidos Perigosos a granel da IMO Convenção MARPOL 73/78, Anexo II
4. Substâncias, materiais e artigos perigosos ou potencialmente perigosos, incluindo resíduos e as prejudiciais ao meio ambiente	Código Marítimo Internacional para Transporte de Mercadorias Perigosas – (IMDG Code) da IMO
5. Materiais sólidos que possuam riscos químicos e materiais sólidos a granel, incluindo resíduos	Código de Práticas Seguras para Cargas Sólidas a granel – BC Code da IMO, Apêndice B

ANEXO V

MERCADORIAS PERIGOSAS

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 projeto, 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 nenhum 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, DISOLVIDOS 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 18 ^o (0 ^o F).
3.2	Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor médio: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é igual ou superior a 18 ^o C (0 ^o F) e inferior a 23 ^o C (73 ^o F).
3.3	Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor alto: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é igual ou superior a 23 ^o C (73 ^o F) porém não superior a 61 ^o C (141 ^o 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 a 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 SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
6.1	Substâncias venenosas (tóxicas)
6.2.	Substâncias infectantes
CLASSE 7 – MATERIAIS RADIATIVOS	
CLASSE 8 – SUBSTÂNCIAS CORROSIVAS	
CLASSE 9 – SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS DIVERSAS	

**ANEXO VI
DECLARAÇÃO E MERCADORIAS PERIGOSAS**

EXPEDIDOR		NÚMERO E REFERÊNCIA	
CONSIGNATÁRIO		TRANSPORTADOR	
Declaração de Arrumação Contêiner/ Veículo DECLARAÇÃO Declaro que a arrumação do contêiner /veículo está de acordo com o disposto na Introdução Geral do IMDG Code, parágrafo 12.3.7 ou 17.7.7.		NOME/CARGO, ORGANIZAÇÃO DO SIGNATÁRIO Local e Data Assinatura e Nome do Embalador	
Nome do Navio / Viagem no Porto e carga		(Reservado para texto e outras informações)	
Porto de Carga			
Marca e número, quando aplicável, identificação ou número de registro da unidade	N.º e tipo de embalagens, nome de expedição/nome técnico correto, classe, divisão de risco. N.º ONU, Grupo de embalagem / envase. Ponto de fulgor (°C.c.f). temperatura de controle e de emergência identificação de mercadoria como Poluentes Marinhos procedimentos de emergência (sem/Fem) e procedimentos de primeiros socorros (MFAG)	Peso Bruto	Mercadorias Transportadas como: Carga Heterogênea Carga Homogênea Embalagens para Graneis Tipo de Unidade Contêiner aberto fechado
Obs.: Nomes comerciais, somente, não são permitidos Quando for o caso, as expressões RESÍDUO, QUANTIDADE LIMITADA ou VAZIO SEM LIMPAR, deverão constar junto aos nomes técnicos dos produtos			
Informações Adicionais			
Declaração: Pelo presente documento, declaro que os nomes técnicos corretos, nome de expedição acima indicados correspondem com exatidão ao conteúdo dessa remessa estando classificadas, embaladas (embalagens aprovadas), marcadas, rotuladas e estão sob todos os aspectos em condições adequadas para o transporte, de acordo com as normas nacionais e internacionais		Nome/Cargo, Companhia/Organização do Signatário Local e Data: Assinatura e Nome do Expedidor	

ANEXO VII

MODELO DE FICHA DE EMERGÊNCIA

EXPEDIDOR	FICHA DE EMERGÊNCIA	SÍMBOLO DE RISCO
Tel. :	Nome do Produto	
Número da ONU		
Aspecto:		
RISCOS		
FOGO:		
SAÚDE:		
AMBIENTE:		
EM CASO DE ACIDENTE		
SE ISTO OCORRER		FAÇA ISTO
Vazamento		
Fogo		
Poluição		
Envolvimento de pessoas		
Informações do Médico		

**ANEXO VIII – Cargas Perigosas
TABELA DE SEGREGAÇÃO**

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
Sólido 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.

ANEXO VIII – Cargas Perigosas (cont.)

TIPO DE SEGREGAÇÃO	SENTIDO DE SEGREGAÇÃO		
	LONGITUDIAL	TRANSVERSAL	VERTICAL
TIPO 1	Não há restrições	Não há restrições	Permitido um remonte
TIPO 2	Um espaço por contêiner ou um contêiner neutro	Um espaço por contêiner ou um contêiner neutro	Proibido o remonte
TIPO 3	Um espaço por contêiner ou um contêiner neutro	Um espaço por contêiner ou um contêiner neutro	Proibido o remonte.
TIPO 4	A distância de pelo menos 24 metros	A distância de pelo menos 24 metros	Proibido o remonte.
TIPO X	Não há nenhuma recomendação geral. Consultar a FICHA correspondente e cada produto		

OBSERVAÇÕES:

A tabela de segregação anexa, está baseada no quadro de segregação do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas – IMDG/CODE-IMO

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.

Contêiner neutro significa cofre com carga compatível com o da mercadoria perigosa (ex. contêiner com carga geral – não alimento)

Não será permitido o armazenamento na área portuária de explosivos em geral (Classe 1), radiativos (Classe 7) e tóxicos infectantes (Classe 6.2).

3. LEI Nº 9.966, DE 28 DE ABRIL DE 2000.

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

- I - quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);
- II - às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;
- III - às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional;
- IV - às instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares.

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

- I - Marpol 73/78: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil;
- II - CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;
- III - OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;
- IV - áreas ecologicamente sensíveis: regiões das águas marítimas ou interiores, definidas por ato do Poder Público, onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a proteção e a preservação do meio ambiente, com relação à passagem de navios;
- V - navio: embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;
- VI - plataformas: instalação ou estrutura, fixa ou móvel, localizada em águas sob jurisdição nacional, destinada a atividade direta ou indiretamente relacionada com a pesquisa e a lavra de recursos minerais oriundos do leito das águas interiores ou de seu subsolo, ou do mar, da plataforma continental ou de seu subsolo;

- VII - instalações de apoio: quaisquer instalações ou equipamentos de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação de cargas a granel, tais como dutos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;
- VIII - óleo: qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borracha, resíduos de petróleo e produtos refinados;
- IX - mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;
- X - substância nociva ou perigosa: qualquer substância que, se descarregada nas águas, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso da água e de seu entorno;
- XI - descarga: qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, esvaziamento, lançamento para fora ou bombeamento de substâncias nocivas ou perigosas, em qualquer quantidade, a partir de um navio, porto orgânico, instalado portuária, duto, plataforma ou suas instalações de apoio;
- XII - porto organizado: porto constituído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;
- XIII - instalação portuária ou terminal: instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;
- XIV - incidente: qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana;
- XV - lixo: todo tipo de sobra de víveres e resíduos resultantes de faxinas e trabalhos rotineiros nos navios, portos organizados, instalações portuárias, plataforma e suas instalações de apoio;
- XVI - alijamento: todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento internacional em águas sob jurisdição nacional;
- XVII - lastro limpo: água de lastro contida em um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a limpeza em nível tal que, se esse lastro fosse descarregado pelo navio parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não produziria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente, nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente;
- XVIII - tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;
- XIX - plano de emergência: conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas;
- XX - plano de contingência: conjunto de procedimentos e ações que visam à integração dos diversos planos de emergência setoriais, bem como a definição dos recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas;

- XXI - órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências;
- XXII - autoridade marítima: autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além do outros cometimentos a ela conferidos por esta Lei;
- XXIII - autoridade portuária: autoridade responsável pela administração do porto organizado, competindo-lhe fiscalizar as operações portuárias e zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- XXIV - órgão regulador da indústria do petróleo: órgão do poder executivo federal, responsável pela regulação, contratação e fiscalização das atividades econômicas da indústria do petróleo, sendo tais atribuições exercidas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Art 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

- I - águas interiores:
 - a) as compreendidas entre a costa e a linha-de-base reta, a partir de onde se mede o mar territorial;
 - b) as dos portos;
 - c) as das baías;
 - d) as dos rios e de suas desembocaduras;
 - e) as dos lagos, das lagoas e dos canais;
 - f) as dos arquipélagos;
 - g) as águas entre os baixios a descoberta e a costa;
- II - águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores.

Art 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

- I - categoria A: alto risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;
- II - categoria B: médio risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;
- III - categoria C: risco moderado tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;
- IV - categoria D: baixo risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II

DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art 5º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da

poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.

§ 1º A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimentos e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

- I - as dimensões das instalações;
- II - a localização apropriada das instalações;
- III - a capacidade das instalações de recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus afluentes;
- IV - os parâmetros e a metodologia de controle operacional;
- V - a quantidade e o tipo de equipamentos, materiais e meios de transporte destinados a atender situações emergenciais de poluição;
- VI - a quantidade e a qualificação do pessoal a ser empregado;
- VII - o cronograma de implantação e o início de operação das instalações.

§ 2º O estudo técnico a que se refere o parágrafo anterior deverá levar em conta o porte, o tipo de carga manuseada ou movimentada e outras características do porto organizado, instalação portuária ou plataforma e suas instalações de apoio.

§ 3º As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art 6º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataforma deverão elaborar manual de procedimento interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, o qual deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art 7º Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1º No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2º A responsabilidade pela consolidação dos planos de emergência individuais em um único plano de emergência para a área envolvida cabe às entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias, e aos proprietários ou operadores de plataformas, sob a coordenação do órgão ambiental competente.

Art 8º Os planos de emergência mencionados no artigo anterior serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art 9º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art 10º As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinquenta que transportem óleo, ou o utilizem para sua movimentação ou operação, portarão a bordo, obrigatoriamente, um livro de registro de óleo, aprovado nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento e tratamento de resíduos.

Art 11º Todo navio que transportar substâncias nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão feitas anotações relativas às seguintes operações:

- I - carregamento;
- II - descarregamento;
- III - transferências de carga, resíduos ou misturas para tanques de resíduos;
- IV - limpeza dos tanques de carga;
- V - transferências provenientes de tanques de resíduos;
- VI - lastreamento de tanques de carga;
- VII - transferências de águas de lastro sujo para o meio aquático;
- VIII - descargas nas águas, em geral.

Art 12º Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá possuir e manter a bordo documento que a especifique e forneça sua localização no navio, devendo o agente ou responsável conservar cópia do documento até que a substâncias seja desembarcada.

§ 1º As embalagens das substâncias nocivas ou perigosas devem conter a respectiva identificação e advertência quanto aos riscos, utilizando a simbologia prevista na legislação e normas nacionais e internacionais em vigor.

§ 2º As embalagens contendo substâncias nocivas ou perigosas devem ser devidamente estivadas e amarradas, além de posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com outras cargas existentes a bordo, atendidos os requisitos de segurança do navio e de seus tripulantes, de forma a evitar acidentes.

Art 13º Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art 14º O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV

DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art 15º É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1º A água subsequente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

- I - a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;
- II - o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;
- III - os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2º É vedada a descarga de água subsequente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art 16º É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

- I - a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;
- II - o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;
- III - os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º Os esgotos sanitários e as águas servidas de navios, plataformas e suas instalações de apoio equiparam-se, em termos de critérios e condições para lançamento, às substâncias classificadas na categoria "C", definida no art. 4º desta Lei.

§ 2º Os lançamentos de que trata o parágrafo anterior deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art 17º É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art 18º Exceto nos casos permitidos por esta Lei, a descarga de lixo, água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e porões ou outras misturas que contenham óleo ou substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5º desta Lei.

Art 19º A descarga de óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria, e lixo, em águas sob jurisdição nacional, poderá ser excepcionalmente tolerada para salvaguarda de vidas humanas, pesquisa ou segurança de navio, nos termos do regulamento.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

- I - a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;
- II - esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;
- III - o responsável pela descarga coloque à disposição, no local e hora em que ela ocorrer, pessoal especializado, equipamentos e materiais de eficiência comprovada na contenção e eliminação dos efeitos esperados.

Art 20º A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art 21º As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

Art 22º Qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão ambiental competente, à Capitania dos Portos e ao órgão regulador da indústria do petróleo, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

Art 23º A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou empresa autorizada a exercer atividade pertinente à indústria do petróleo, responsáveis pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional, são obrigados a ressarcir os órgãos competentes pelas despesas por eles efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuir do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art 24º A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art 25º São infrações, punidas na forma desta Lei:

- I - descumprir o disposto nos arts. 5º, 6º e 7º:
Pena - multa diária;
- II - descumprir o disposto nos arts. 9º e 22:
Pena - multa;
- III - descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:
Pena - multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;
- IV - descumprir o disposto no art. 24:
Pena - multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1º Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

- I - o proprietário do navio, pessoa física ou jurídica, ou quem legalmente o represente;
- II - o armador ou operador do navio, caso este não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;
- III - o concessionário ou a empresa autorizada a exercer atividades pertinentes à indústria do petróleo;
- IV - o comandante ou tripulante do navio;
- V - a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto organizado, a instalação portuária, a plataforma e suas instalações de apoio, o estaleiro, a marina, o clube náutico ou instalação similar;
- VI - o proprietário da carga.

§ 2º O valor da multa de que trata este artigo será fixado no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R\$7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).

§ 3º A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e em outras normas específicas que tratem da matéria, nem da responsabilidade civil pelas perdas e danos causados ao meio ambiente e ao patrimônio público e privado.

Art 26º A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art 27º São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

- I - a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:
 - a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, atuando os infratores na esfera de sua competência;
 - b) levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre os incidentes com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais;

- c) encaminhar os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis;
 - d) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidade encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo;
- II - o órgão federal de meio ambiente, com as seguintes atribuições:
- a) realizar o controle ambiental e a fiscalização dos portos organizados, das instalações portuárias, das cargas movimentadas, de natureza nociva ou perigosa, e das plataformas e suas instalações de apoio, quanto às exigências previstas no licenciamento ambiental, autuando os infratores na esfera de sua competência;
 - b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos organizados, dutos, instalações portuárias, navios, plataformas e suas instalações de apoio;
 - c) encaminhar à Procuradoria-Geral da República relatório circunstanciado sobre os incidentes causadores de dano ambiental para a propositura das medidas judiciais necessárias;
 - d) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo;
- III - o órgão estadual de meio ambiente com as seguintes competências:
- a) realizar o controle ambiental e a fiscalização dos portos organizados, instalações portuárias, estaleiros, navios, plataformas e suas instalações de apoio, avaliar os danos ambientais causados por incidentes ocorridos nessas unidades e elaborar relatório circunstanciado, encaminhando-o ao órgão federal de meio ambiente;
 - b) dar início, na alçada estadual, aos procedimentos judiciais cabíveis a cada caso;
 - c) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo;
 - d) autuar os infratores na esfera de sua competência;
- IV - o órgão municipal de meio ambiente, com as seguintes competências:
- a) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nas marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares, e elaborar relatório circunstanciado, encaminhando-o ao órgão estadual de meio ambiente;
 - b) dar início, na alçada municipal, aos procedimentos judiciais cabíveis a cada caso;
 - c) autuar os infratores na esfera de sua competência;
- V - o órgão regulador da indústria do petróleo, com as seguintes competências:
- a) fiscalizar diretamente, ou mediante convênio, as plataformas e suas instalações de apoio, os dutos e as instalações portuárias, no que diz respeito às atividades de pesquisa, perfuração, produção, tratamento, armazenamento e movimentação de petróleo e seus derivados e gás natural;
 - b) levantar os dados e informações e apurar responsabilidades sobre incidentes operacionais que, ocorridos em plataformas e suas instalações de apoio, instalações portuárias ou dutos, tenham causado danos ambientais;
 - c) encaminhar os dados, informações e resultados da apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente;
 - d) comunicar à autoridade marítima e ao órgão federal de meio ambiente as irregularidades encontradas durante a fiscalização de instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio;

e) atuar os infratores na esfera de sua competência.

§ 1º A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5º do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2º A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art 28º O órgão federal de meio ambiente, ouvida a autoridade marítima, definirá a localização e os limites das áreas ecologicamente sensíveis, que deverão constar das cartas náuticas nacionais.

Art 29º Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas envolvidas. Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2º desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art 30º O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer as condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art 31º Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5º, 6º e 7º:

- I - trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, o 1º do art. 5º e o art 6º;
- II - trinta e seis meses, após a aprovação a que se refere o inciso anterior, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previsto no art. 5º, ilcuindo o pessoal adequado para operá-los;
- III - cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se refere o caput do art. 7º.

Art 32º Os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art 33º O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art 34º Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art 35º Revogam-se Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4º do art. 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Brasília, 28 de abril de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Helio Vitor Ramos Filho

4. RESOLUÇÃO CONAMA Nº 269, DE 14 DE SETEMBRO DE 2000

O Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 06 de Junho de 1990, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno e,

Considerando que o derrame de petróleo e seus derivados no mar constitui uma das principais fontes de poluição dos ecossistemas costeiro e marinho;

Considerando que a exploração de campos submarinos em plataformas continentais e as operações de transporte e armazenamento envolvem a movimentação constante de petróleo e seus derivados no mar;

Considerando que as atividades que envolvem o petróleo e seus derivados constituem riscos à saúde e ao meio ambiente;

Considerando que a Convenção Internacional sobre o Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por óleo, promulgada pelo Brasil por meio do Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998, define como um dos seus compromissos o estabelecimento de um Sistema Nacional para Responder aos Incidentes de Poluição por Óleo, incluindo a preparação do Plano Nacional de Contingência;

Considerando a Lei nº. 9.966, de 28 de abril de 2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional;

Considerando que a aplicação de dispersantes químicos em derrames de óleo no mar é uma opção tecnicamente viável, resolve:

Art.1º A produção, importação, comercialização e uso de dispersantes químicos para as ações de combate aos derrames de petróleo e seus derivados no mar somente poderão ser efetivados após a obtenção do registro do produto junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA.
Parágrafo único. O IBAMA estabelecerá, por meio de Instrução Normativa, os procedimentos e exigências necessários para a obtenção do registro dos dispersantes químicos.

Art.2º A utilização de dispersantes químicos em vazamentos, derrames e descargas de petróleo e seus derivados no mar deverá obedecer os critérios dispostos no regulamento anexo à esta Resolução.

Art. 3º O não cumprimento do disposto nesta Resolução sujeitará os infratores às penalidades previstas na legislação vigente.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Fica revogada a Resolução CONAMA nº 6, de 17 de outubro de 1990.

JOSÉ SARNEY FILHO
Presidente do CONAMA

JOSÉ CARLOS CARVALHO
Secretário-Executivo

Publicada em 11 de dezembro de 2000.

5. RESOLUÇÃO CONAMA Nº 293, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2001

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990, e tendo em vista o disposto na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e em seu regimento interno, e

Considerando a necessidade de estabelecer estratégias de prevenção e gestão dos impactos ambientais, gerados no País por portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas, bem como suas respectivas instalações de apoio;

Considerando os graves incidentes de derramamento de óleo ocorridos no País e a urgência para o estabelecimento de diretrizes e procedimentos eficazes nas ações de resposta a incidentes de poluição por óleo nos portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas, bem como suas respectivas instalações de apoio;

Considerando a necessidade de serem estabelecidas diretrizes para elaboração do Plano de Emergência Individual, previsto na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000;

Considerando que o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA é o órgão competente para propor estratégias, diretrizes e procedimentos complementares para a adequada gestão do meio ambiente e dos recursos naturais, resolve:

Art. 1º. Os portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas, bem como suas respectivas instalações de apoio deverão dispor de Plano de Emergência Individual, na forma desta Resolução.

Art. 2º. Para efeito desta Resolução são adotadas as seguintes definições:

- I - Órgão Ambiental Competente: órgão de proteção e controle ambiental do poder executivo federal, estadual ou municipal integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, responsável pelo licenciamento ambiental das atividades dos portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, bem como pela fiscalização dessas unidades quanto às exigências previstas no referido licenciamento, no âmbito de suas competências;
- II - Instalação: porto organizado, instalação portuária ou terminal, dutos, plataforma, bem como suas respectivas instalações de apoio;
- III - Terminal de óleo: instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na movimentação e armazenagem de óleo;
- IV - Porto organizado: porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;
- V - Instalações de apoio: quaisquer instalações ou equipamentos de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação de cargas a granel, tais como dutos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;
- VI - Cenário acidental: conjunto de situações e circunstâncias específicas de um incidente de poluição por óleo;

- VII - Óleo: petróleo e seus derivados, incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo, produtos refinados e misturas de água e óleo em qualquer proporção;
- VIII - Incidente de poluição por óleo: qualquer descarga de óleo, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione dano ou risco de dano ao meio ambiente ou à saúde humana;
- IX - Plano de Emergência Individual: documento, ou conjunto de documentos, que contenha as informações e descreva os procedimentos de resposta da instalação a um incidente de poluição por óleo, decorrente de suas atividades;
- X - Intemperização: alteração, por processos naturais, das propriedades físico-químicas do óleo derramado exposto à ação do tempo;
- XI - Duto: conjunto de tubulações e acessórios utilizados para o transporte de óleo entre duas ou mais instalações;
- XII - Derramamentos: qualquer forma de liberação de óleo para o ambiente, incluindo o despejo, escape, vazamento e transbordamento.
- XIII - Zona Costeira: espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos ambientais, abrangendo as seguintes faixas:
 - a) Faixa Marítima: faixa que se estende mar adentro, distando 12 milhas marítimas das Linhas de Base estabelecidas de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, compreendendo a totalidade do Mar Territorial;
 - b) Faixa Terrestre: faixa do continente formada pelos municípios que sofrem influência direta dos fenômenos ocorrentes na Zona Costeira, a saber:
 - 1. os municípios defrontantes com o mar, assim considerados em listagem, estabelecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia Estatística - IBGE;
 - 2. os municípios não defrontantes com o mar que se localizem nas regiões metropolitanas litorâneas;
 - 3. os municípios contíguos às grandes cidades e às capitais estaduais litorâneas, que apresentem processo de conurbação;
 - 4. os municípios próximos ao litoral, até 50 km da linha de costa, que aloquem, em seu território, atividades ou infra-estruturas de grande impacto ambiental sobre a Zona Costeira, ou ecossistemas costeiros de alta relevância;
 - 5. os municípios estuarinos-lagunares, mesmo que não diretamente defrontantes com o mar, dada a relevância destes ambientes para a dinâmica marítimo-litorânea; e
 - 6. os municípios que, mesmo não defrontantes com o mar, tenham todos seus limites estabelecidos com os municípios referidos nas alíneas anteriores.

Art. 3º. A apresentação do Plano de Emergência Individual dar-se-á por ocasião do licenciamento ambiental e sua aprovação quando da concessão da Licença de Operação - LO, da Licença Prévia de Perfuração - LPper e da Licença Prévia de Produção para Pesquisa - LPpro, quando couber.

§ 1º. As instalações existentes em operação, na data de publicação desta Resolução, deverão adequar seus Planos de Emergência Individuais, na forma estabelecida, para aprovação pelo órgão ambiental competente, nos seguintes prazos:

- I - para terminais de óleo, dutos, plataformas e suas respectivas instalações de apoio, em até dois anos;
- II - para portos organizados e demais instalações portuárias, de acordo com o estabelecido pelo órgão ambiental competente.

§ 2º. Para plataformas de produção de petróleo ou gás natural desabilitadas, cujo controle operacional seja realizado de forma centralizada e remota, deverá ser elaborado um único Plano de Emergência Individual para o conjunto de plataformas de cada campo, sendo consideradas, nos procedimentos operacionais de resposta, as especificidades de cada uma das plataformas em questão.

§ 4º. O Plano de Emergência Individual, quando de sua apresentação para análise e aprovação do órgão ambiental competente, deverá ser acompanhado de documento contendo as informações especificadas no Anexo II desta Resolução.

Art. 4º. O Plano de Emergência Individual deverá garantir de imediato, no ato de sua aprovação, a capacidade da instalação para executar as ações de respostas previstas para atendimento aos incidentes de poluição por óleo, nos seus diversos tipos, com emprego de recursos próprios, humanos e materiais, ou, adicionalmente, com recursos de terceiros, por meio de acordos previamente firmados.

Art. 5º. O Plano de Emergência Individual da instalação deverá ser elaborado de acordo com as seguintes orientações:

- I - conforme conteúdo mínimo estabelecido no Anexo I;
- II - com base nas informações referenciais estabelecidas no Anexo II;
- III - com base nos resultados da análise de risco da instalação;
- IV - conforme os critérios de dimensionamento da capacidade mínima de resposta estabelecidos no Anexo III;
- V - de forma integrada com o Plano de Área correspondente.

§ 1º. No caso de apresentação do Plano de Emergência Individual com a estrutura e/ou terminologia diferente daquela estabelecida no Anexo I, esse deverá conter tabela indicando a correspondência entre os tópicos constantes do plano apresentado e aqueles constantes do referido anexo.

§ 2º. No caso de instalações situadas em áreas próximas a áreas sensíveis poderão ser agregados requisitos especiais ao Plano de Emergência Individual a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6º. O Plano de Emergência Individual deverá ser reavaliado pelo empreendedor nas seguintes situações:

- I - quando a atualização da análise de risco recomendar a reavaliação;
- II - sempre que a instalação sofrer modificações físicas, operacionais ou organizacionais capazes de afetar os seus procedimentos ou a sua capacidade de resposta;
- III - quando a execução do Plano de Emergência Individual, decorrente do seu acionamento por incidente ou exercício simulado, recomendar;
- IV - em outras situações a critério do órgão ambiental competente.

§ 1º. As avaliações previstas no caput deste artigo deverão ser mantidas pelo empreendedor, devidamente documentadas, pelo menos três anos.

§ 2º. Caso a avaliação do Plano de Emergência Individual, a que se refere este artigo, resulte na necessidade de alteração nos procedimentos e na sua capacidade de resposta, o plano deverá ser revisto e as alterações deverão ser submetidas à aprovação do órgão ambiental competente.

Art. 7º. O Plano de Emergência Individual e suas alterações serão obrigatoriamente arquivados nos autos do licenciamento ambiental da instalação, ficando à disposição de qualquer interessado.

Parágrafo único. Após o término das ações de resposta a um incidente de poluição por óleo, conforme definido no Plano de Emergência Individual, deverá ser apresentado ao órgão ambiental competente, em até 30 dias, relatório contendo a análise crítica do seu desempenho.

Art. 8º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação e os seus termos serão revistos no prazo de cinco anos.

JOSÉ CARLOS CARVALHO
Presidente do Conselho

ANEXO I Conteúdo Mínimo do Plano de Emergência Individual

O Plano de Emergência Individual deverá ser elaborado de acordo com o seguinte conteúdo mínimo:

1. Identificação da instalação
2. Cenários acidentais
3. Informações e procedimentos para resposta
 - 3.1. Sistemas de alerta de derramamento de óleo
 - 3.2. Comunicação do incidente
 - 3.3. Estrutura organizacional de resposta
 - 3.4. Equipamentos e materiais de resposta
 - 3.5. Procedimentos operacionais de resposta
 - 3.5.1. Procedimentos para interrupção da descarga de óleo
 - 3.5.2. Procedimentos para contenção do derramamento de óleo
 - 3.5.3. Procedimentos para proteção de áreas vulneráveis
 - 3.5.4. Procedimentos para monitoramento da mancha de óleo derramado
 - 3.5.5. Procedimentos para recolhimento do óleo derramado
 - 3.5.6. Procedimentos para dispersão mecânica e química do óleo derramado
 - 3.5.7. Procedimentos para limpeza das áreas atingidas
 - 3.5.8. Procedimentos para coleta e disposição dos resíduos gerados
 - 3.5.9. Procedimentos para deslocamento dos recursos
 - 3.5.10. Procedimentos para obtenção e atualização de informações relevantes
 - 3.5.11. Procedimentos para registro das ações de resposta
 - 3.5.12. Procedimentos para proteção das populações
 - 3.5.13. Procedimentos para proteção da fauna.
4. Encerramento das operações
5. Mapas, cartas náuticas, plantas, desenhos e fotografias
6. Anexos

1. identificação da instalação
Nesta seção deverão constar as seguintes informações básicas sobre a instalação:
 - a) *nome, endereço completo, telefone e fax da instalação;*
 - b) *nome, endereço completo, telefone e fax da empresa responsável pela operação da instalação;*
 - c) *nome, endereço completo, telefone e fax do representante legal da instalação;*
 - d) *nome, cargo, endereço completo, telefone e fax do coordenador das ações de resposta;*
 - e) *localização em coordenadas geográficas e situação;*
 - f) *descrição dos acessos à instalação.*

2. Cenários acidentais
Nesta seção deverá constar a definição dos cenários acidentais com a indicação do volume do derramamento e do provável comportamento e destino do produto derramado, conforme Anexo II, seção 2.2.

3. Informações e procedimentos para resposta
Nesta seção deverão constar todas as informações e procedimentos necessários para resposta a um incidente de poluição por óleo. As informações e procedimentos deverão estar organizados de acordo com as seções indicadas abaixo.
 - 3.1. Sistemas de alerta de derramamento de óleo
Nesta seção deverão estar descritos os procedimentos e equipamentos utilizados para alerta de derramamento de óleo.

 - 3.2. Comunicação do incidente
Esta seção deverá conter a lista de indivíduos, organizações e instituições oficiais que devem ser comunicadas no caso de um incidente de poluição por óleo. A lista deverá conter, além dos nomes, todos os meios de contato previstos, incluindo, conforme o caso, telefone (comercial, residencial e celular), fax, rádio (prefixo ou frequência de comunicação), etc. A comunicação inicial do incidente deverá ser feita ao Órgão Ambiental Competente, à Capitania dos Portos ou à Capitania Fluvial da jurisdição do incidente e ao órgão regulador da indústria de petróleo com base no formulário constante do Apêndice 1 deste Anexo.

 - 3.3. Estrutura organizacional de resposta
Nesta seção deverá constar a estrutura organizacional de resposta a incidentes de poluição por óleo para cada cenário acidental considerado, incluindo pessoal próprio e contratado. Deverão estar relacionados:
 - a) *funções;*
 - b) *atribuições e responsabilidades durante a emergência;*
 - c) *tempo máximo estimado para mobilização do pessoal;*
 - d) *qualificação técnica dos integrantes para desempenho da função prevista na estrutura organizacional de resposta.*

A estrutura organizacional de resposta deverá estar representada em um organograma que demonstre as relações entre seus elementos constitutivos. Deverá estar claramente identificado, dentro da estrutura organizacional, o coordenador das ações de resposta e seu substituto eventual.

 - 3.4. Equipamentos e materiais de resposta
Nesta seção deverão estar relacionados os equipamentos e materiais de resposta a incidentes de poluição por óleo, tais como aqueles destinados à contenção, remoção e isolamento das áreas vulneráveis, limpeza de áreas atingidas, produtos absorventes e adsorventes, acondicionamento de resíduos oleosos, veículos (leves e pesados), cuja utilização está prevista pela instalação. Deverão estar indicados:
 - a) nome, tipo e características operacionais;

- b) quantidade disponível;
- c) localização;
- d) tempo máximo estimado de deslocamento para o local de utilização;
- e) limitações para o uso dos equipamentos e materiais.

A relação deverá conter tanto os equipamentos e materiais pertencentes à instalação quanto aqueles contratados a terceiros, em particular a organizações prestadoras de serviços de resposta a incidentes de poluição por óleo. No caso de equipamentos e materiais de terceiros, deverão estar anexados os contratos e outros documentos legais que comprovem a disponibilidade dos equipamentos e materiais relacionados.

Deverão também estar listados e quantificados os Equipamentos de Proteção Individual a serem utilizados por equipe própria da instalação e assegurados os mesmos equipamentos para equipes contratadas por terceiros, não havendo a necessidade de listar neste caso, previamente, a relação de pessoal e dos equipamentos a serem utilizados.

3.5. Procedimentos operacionais de resposta

Nesta seção deverão estar descritos todos os procedimentos de resposta previstos para controle e limpeza de derramamento de óleo para cada cenário acidental considerado. Na descrição dos procedimentos deverão ser levados em consideração os aspectos relacionados à segurança do pessoal envolvido nas ações de resposta. A descrição dos procedimentos deverá estar organizada de acordo com as seções indicadas abaixo.

3.5.1. Procedimentos para interrupção da descarga de óleo

Deverão estar descritos, para cada cenário discutido na seção 2, os procedimentos operacionais previstos para interrupção da descarga de óleo.

3.5.2. Procedimentos para contenção do derramamento de óleo

Deverão estar descritos os procedimentos previstos para contenção do derramamento de óleo ou limitação do espalhamento da mancha de óleo. A descrição dos procedimentos deverá levar em conta os equipamentos e materiais de resposta relacionados na seção 3.4.

3.5.3. Procedimentos para proteção de áreas vulneráveis

Deverão estar descritos os procedimentos previstos para proteção das áreas identificadas nos mapas de vulnerabilidade. A descrição dos procedimentos deverá levar em consideração os equipamentos e materiais de resposta relacionados na seção 3.4, bem como os cenários acidentais previstos no item 2.

3.5.4. Procedimentos para monitoramento da mancha de óleo derramado

Deverão estar descritos os procedimentos previstos para monitoramento da mancha de óleo incluindo, conforme o caso:

- a) monitoramento visual e por meio de imagens de satélite, fotografias ou outros meios julgados adequados;*
- b) coleta de amostras para análise do comportamento da mancha;*
- c) modelagem matemática.*

Também deverão estar descritas a forma e a frequência de registro das informações obtidas durante os procedimentos de monitoramento, quanto à área, volume, deslocamento e degradação da mancha de óleo.

3.5.5. Procedimentos para recolhimento do óleo derramado

Deverão estar descritos os procedimentos previstos para recolhimento do óleo derramado. A descrição dos procedimentos deverá levar em conta os equipamentos e materiais de resposta relacionados na seção 3.4.

3.5.6. Procedimentos para dispersão mecânica e química do óleo derramado

Deverão estar descritos os procedimentos previstos para utilização de meios mecânicos e agentes químicos para dispersão da mancha de óleo. A descrição dos procedimentos deverá levar em conta os equipamentos e materiais de resposta relacionados na seção 3.4.

3.5.7. Procedimentos para limpeza das áreas atingidas

Deverão estar descritos os procedimentos para limpeza das áreas terrestres – zonas costeiras, ilhas, margens de rios, lagos, lagoas. – atingidas por óleo, estruturas e instalações da própria empresa e equipamentos e propriedades de terceiros. Na definição dos procedimentos deverão ser considerados fatores tais como o tipo de óleo derramado, a geomorfologia e grau de exposição da área, as condições de circulação d'água, o tipo e a sensibilidade da biota local e as atividades sócio-econômicas.

3.5.8. Procedimentos para coleta e disposição dos resíduos gerados

Deverão estar descritos os procedimentos previstos para coleta, acondicionamento, transporte, classificação, descontaminação e disposição provisória ("in loco" e na instalação) e definitiva, em áreas previamente autorizadas pelo órgão ambiental competente, dos resíduos gerados nas operações de controle e limpeza do derramamento, incluindo, conforme o caso:

- a) *produto recolhido;*
- b) *solo contaminado;*
- c) *materiais e equipamentos contaminados, incluindo equipamentos de proteção individual;*
- d) *substâncias químicas utilizadas;*
- e) *outros resíduos.*

3.5.9. Procedimentos para deslocamento dos recursos

Deverão estar descritos os meios e os procedimentos previstos para o deslocamento dos recursos humanos e materiais para o local do incidente.

3.5.10. Procedimentos para obtenção e atualização de informações relevantes

Deverão estar descritos os procedimentos previstos para obtenção e atualização das seguintes informações:

- a) informações hidrológicas, meteorológicas e oceanográficas;
- b) descrição da forma de impacto (grau de intemperização do óleo, infiltração, aderência na superfície, fauna e flora atingidas, etc).

3.5.10. Procedimentos para registro das ações de resposta

Deverão estar descritos os procedimentos para registro das ações de resposta visando à avaliação e revisão do plano e preparação do relatório final.

3.5.11. Procedimentos para proteção de populações

Nos casos em que as análises realizadas identifiquem cenários acidentais que possam representar risco à segurança de populações, deverão estar descritos procedimentos para a sua proteção, em consonância com as diretrizes estabelecidas pelo Sistema Nacional de Defesa Civil - SINDEC.

3.5.12. Procedimentos para proteção da fauna

Levantamento da fauna existente na região, bem como da fauna migratória e detalhamento das medidas a serem adotadas para socorro e proteção dos indivíduos atingidos.

4. Encerramento das operações

Deverão constar desta seção:

- a) *critérios para decisão quanto ao encerramento das operações;*
- b) *procedimentos para desmobilização do pessoal, equipamentos e materiais empregados nas ações de resposta;*
- c) *procedimentos para ações suplementares.*

5. Mapas, cartas náuticas, plantas, desenhos e fotografias
Deverão constar desta seção todos os mapas, cartas náuticas, plantas, desenhos e fotografias, incluindo obrigatoriamente:
- a) *planta geral da instalação, em papel ou em formato digital, em escala apropriada, contendo e identificando, conforme o caso, a localização de:*
 - *tanques, dutos, equipamentos de processo, operações de carga e descarga e outras fontes potenciais de derramamento;*
 - *sistemas de contenção secundária;*
 - *equipamentos e materiais de resposta a incidentes de poluição por óleo.*
 - b) *planta de drenagem da instalação, em papel ou em formato digital, em escala apropriada, contendo e identificando, conforme o caso:*
 - *principais pontos e linhas de drenagem de água contaminada e água pluvial;*
 - *direções dos fluxos de derramamento de óleo a partir dos pontos de descarga até os limites da instalação.*
 - c) *mapas de vulnerabilidade resultantes da análise realizada de acordo com a seção 3 do Anexo II.*
 - d) *versões em preto e branco dos mapas referidos na letra “c” no tamanho A-4, contendo obrigatoriamente uma escala gráfica, para possibilitar seu envio via fax, sendo toleradas simplificações desde que não ocorra prejuízo ao seu conteúdo informativo.*
6. Anexos
Nesta seção deverão estar incluídas informações complementares ao Plano de Emergência Individual, tais como:
- a) *licenças ou autorizações para o desempenho de qualquer atividade relacionada às ações de resposta, conforme regulamentações aplicáveis;*
 - b) *documentos legais para recebimento de auxílio nas ações de resposta;*
 - c) *informações técnicas, físico-químicas, toxicológicas e de segurança das substâncias;*
 - d) *informações sobre recursos e serviços médicos de emergência;*
 - e) *glossário de termos;*
 - f) *outras informações julgadas relevantes.*

COMUNICAÇÃO INICIAL DO INCIDENTE	
I – Identificação da instalação que originou o incidente: Nome da instalação: () Sem condições de informar	
II – Data e hora da primeira observação: Hora: _____ Dia/mês/ano: _____	
III – Data e hora estimadas do incidente: Hora: _____ Dia/mês/ano: _____	
IV – Localização geográfica do incidente: Latitude: _____ Longitude: _____	
V – Óleo derramado: Tipo de óleo: _____ Volume estimado: _____	
VI – Causa provável do incidente: () Sem condições de informar	
VII - Situação atual da descarga do óleo: () paralisada () não foi paralisada () sem condições de informar	
VIII – Ações iniciais que foram tomadas: () acionado Plano de Emergência Individual; () outras providências: () sem evidência de ação ou providência até o momento.	
IX – Data e hora da comunicação: Hora: _____ Dia/mês/ano: _____	
X – Identificação do comunicante: Nome completo: Cargo/emprego/função na instalação:	
XI – Outras informações julgadas pertinentes:	

Assinatura:

ANEXO II

**INFORMAÇÕES REFERENCIAIS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DE EMERGÊNCIA
INDIVIDUAL**

O Plano de Emergência Individual deverá ser apresentado para análise e aprovação do órgão ambiental competente acompanhado de documento contendo as seguintes informações referenciais:

1. Introdução
2. Identificação e avaliação dos riscos
 - 2.1. Identificação dos riscos por fonte
 - 2.2. Hipóteses acidentais
 - 2.2.1 Descarga de pior caso
3. Análise de vulnerabilidade
4. Treinamento de pessoal e exercícios de resposta
5. Referências Bibliográficas
6. Responsáveis Técnicos pela elaboração do Plano de Emergência Individual
7. Responsáveis Técnicos pela execução do Plano de Emergência Individual

1. Introdução
Nesta seção deverá ser apresentado um resumo descritivo das características da instalação e das principais operações realizadas.
2. Identificação e avaliação dos riscos
Nesta seção deverão ser identificadas as fontes potenciais e avaliadas as possíveis conseqüências de incidentes de poluição por óleo, de acordo com a análise de risco da instalação.
- 2.1. Identificação dos riscos por fonte
Deverão estar relacionados todos os tanques, dutos, equipamentos de processo (reator, filtro, separador, etc), operações de carga e descarga e outras fontes potenciais de derramamento de óleo associadas à instalação, indicando:
 - a) no caso de tanques, equipamentos de processo e outros reservatórios:
 - identificação do tanque, equipamento ou reservatório;
 - tipo de tanque ou reservatório (horizontal, vertical, subterrâneo, teto fixo, teto flutuante, pressurizado, etc);
 - tipos de óleo estocados;
 - capacidade máxima de estocagem;
 - capacidade de contenção secundária (bacias de contenção, reservatórios de drenagem, etc);
 - data e causas de incidentes anteriores de poluição por óleo.
 - b) no caso de dutos:
 - identificação do duto;
 - diâmetro e extensão do duto;
 - origem e destino do duto;
 - tipos de óleo transportados;
 - pressão, temperatura e vazão máximas de operação;
 - data e causas de incidentes anteriores de poluição por óleo.
 - c) no caso de operações de carga e descarga:
 - tipo de operação (carga ou descarga);
 - meio de movimentação envolvido (navio, barcaça, caminhão, trem, outro);
 - tipos de óleo transferidos;
 - vazão máxima de transferência;
 - data e causas de incidentes anteriores de poluição por óleo.
 - d) no caso de outras fontes potenciais de derramamento:
 - tipo de fonte ou operação;
 - tipos de óleo envolvidos;
 - volume ou vazão envolvidos;
 - data e causas de incidentes anteriores de poluição por óleo.

Estas informações deverão ser apresentadas conforme tabelas constantes do Apêndice 1 deste Anexo.

A localização dos tanques, dutos, equipamentos de processo, operações de carga e descarga e das outras fontes potenciais de derramamento identificadas deve estar indicada em desenhos, plantas, cartas e mapas, em escala apropriada.

2.2. Hipóteses acidentais

A partir da identificação das fontes potenciais de incidentes de poluição por óleo realizada na seção 2.1 deste Anexo, deverão ser relacionadas e discutidas as hipóteses acidentais específicas. Para composição destas hipóteses, deverão ser levadas em consideração todas as operações desenvolvidas na instalação tais como:

- a) *estocagem;*
- b) *transferência;*
- c) *processo;*
- d) *manutenção;*
- e) *carga e descarga.*

Na discussão das hipóteses acidentais deverão ser considerados:

- a) *o tipo de óleo derramado;*
- b) *o regime do derramamento (instantâneo ou contínuo);*
- c) *o volume do derramamento;*
- d) *a possibilidade do óleo atingir a área externa à instalação;*
- e) *as condições meteorológicas e hidrodinâmicas.*

2.2.1 Descarga de pior caso

Nesta seção deverá ser calculado o volume do derramamento correspondente à descarga de pior caso dentre as hipóteses acidentais definidas na seção 2.2.

O cálculo do volume do derramamento correspondente à descarga de pior caso deverá ser realizado com base nos seguintes critérios:

- a) no caso de tanques, equipamentos de processo e outros reservatórios:

$$V_{pc} = V_1$$

onde:

V_{pc} = volume do derramamento correspondente à descarga de pior caso

V_1 = capacidade máxima do tanque, equipamento de processo ou reservatório de maior capacidade ⁽¹⁾

⁽¹⁾ No caso de tanques que operem equalizados, deverá ser considerada a soma da capacidade máxima dos tanques.

- b) no caso de dutos:

$$V_{pc} = (T_1 + T_2) \times Q_1 + V_1$$

onde:

V_{pc} = volume do derramamento correspondente à descarga de pior caso

T_1 = tempo estimado para detecção do derramamento

T_2 = tempo estimado entre a detecção e a interrupção do derramamento

Q_1 = vazão máxima de operação do duto

V_1 = volume de óleo restante na seção de duto após a interrupção do derramamento.

- c) no caso de plataformas marítimas e sondas terrestres de perfuração exploratória:

$$V_{pc} = V_1$$

onde:

V_{pc} = volume do derramamento correspondente à descarga de pior caso
 V_1 = volume diário estimado⁽¹⁾ decorrente da perda de controle do poço x 30 dias

⁽¹⁾ Para estimativa do volume diário decorrente da perda de controle do poço deverão ser consideradas as características conhecidas do reservatório. Se estas características forem desconhecidas, devem ser consideradas as características de reservatórios análogos. A estimativa do volume diário deverá ser acompanhada de justificativa técnica.

d) no caso de plataformas marítimas e sondas terrestres de desenvolvimento:

$$V_{pc} = V_1$$

onde:

V_{pc} = volume do derramamento correspondente à descarga de pior caso
 V_1 = volume diário estimado⁽¹⁾ decorrente da perda de controle do poço x 30 dias

⁽¹⁾ Para estimativa do volume diário decorrente da perda de controle do poço deverão ser consideradas as características conhecidas do reservatório. A estimativa do volume diário deverá ser acompanhada de justificativa técnica.

e) no caso de plataformas marítimas de produção:

$$V_{pc} = V_1 + V_2^{(1)}$$

onde:

V_{pc} = volume do derramamento correspondente à descarga de pior caso
 V_1 = soma da capacidade máxima de todos os tanques de estocagem e tubulações a bordo
 V_2 = volume diário estimado⁽²⁾ decorrente da perda de controle do poço de maior vazão associado à plataforma x 30 dias

⁽¹⁾ Quando a perda de controle do poço não comprometer a estocagem da plataforma.

⁽²⁾ A estimativa do volume diário deverá ser acompanhada de justificativa técnica.

f) no caso de instalações terrestres de produção:

$$V_{pc} = V_1$$

onde:

V_{pc} = volume do derramamento correspondente ao cenário de pior caso

V_1 = volume diário estimado⁽¹⁾ decorrente da perda de controle do poço de maior vazão associado à instalação x 30 dias

⁽¹⁾ Para estimativa do volume diário decorrente da perda de controle do poço deverão ser consideradas as características conhecidas do reservatório. A estimativa do volume diário deverá ser acompanhada de justificativa técnica.

g) no caso de operações de carga e descarga:

$$V_{pc} = (T_1 + T_2) \times Q_1$$

onde:

V_{pc} = volume do derramamento correspondente à descarga de pior caso
 T_1 = tempo estimado para detecção do derramamento
 T_2 = tempo estimado entre a detecção e a interrupção do derramamento
 Q_1 = vazão máxima de operação.

Nos cálculos acima deverão ser utilizadas unidades do Sistema Internacional (SI).

3. Análise de vulnerabilidade

Nesta seção deverão ser avaliados os efeitos dos incidentes de poluição por óleo sobre a segurança da vida humana e o meio ambiente nas áreas passíveis de serem atingidas por estes incidentes. A análise de vulnerabilidade deverá levar em consideração:

- I. a probabilidade do óleo atingir determinadas áreas;*
- II. a sensibilidade destas áreas ao óleo.*

A determinação dessas áreas deverá ser realizada a partir das hipóteses acidentais definidas na seção 2.2, em particular o volume de derramamento correspondente à descarga de pior caso. As áreas passíveis de serem atingidas deverão ser determinadas por meio:

- a) da comparação com incidentes anteriores de poluição por óleo, se aplicável;*
- b) da utilização de modelos de transporte e dispersão de óleo.*

Nas áreas passíveis de serem atingidas por incidentes de poluição por óleo deverá ser avaliada, conforme o caso, a vulnerabilidade de:

- a) pontos de captação de água;*
- b) áreas residenciais, de recreação e outras concentrações humanas;*
- c) áreas ecologicamente sensíveis tais como manguezais, bancos de corais, áreas inundáveis, estuários, locais de desova, nidificação, reprodução, alimentação de espécies silvestres locais e migratórias, etc;*
- d) fauna e flora locais;*
- e) áreas de importância sócio-econômica;*
- f) rotas de transporte aquaviário, rodoviário e ferroviário;*
- g) unidades de conservação, terras indígenas, sítios arqueológicos, áreas tombadas e comunidades tradicionais.*

A análise de vulnerabilidade deverá, sempre que possível, tomar como base as informações disponíveis em cartas de sensibilidade ambiental para derrames de óleo (Cartas SAO) elaboradas de acordo com especificações e normas técnicas aplicáveis.

A localização das áreas vulneráveis deverá estar indicada em desenhos e mapas, em escala apropriada, com legendas indicativas.

4. Treinamento de pessoal e exercícios de resposta

Deverão estar relacionados e descritos o conteúdo e a frequência dos programas de treinamento de pessoal e de exercícios de resposta a incidentes de poluição por óleo, incluindo, conforme o caso:

- a) exercícios de comunicações;
- b) exercícios de planejamento;
- c) exercícios de mobilização de recursos;
- d) exercícios completos de resposta.

5. Referências Bibliográficas

Deverão estar relacionadas referências bibliográficas porventura utilizadas.

6. Responsáveis Técnicos pela elaboração do Plano de Emergência Individual
Deverão estar relacionadas os responsáveis técnicos pela elaboração do Plano de Emergência Individual.
7. Responsáveis Técnicos pela execução do Plano de Emergência Individual
Deverão estar relacionados os responsáveis técnicos pela execução do Plano de Emergência Individual.

ANEXO II - Apêndice 1

a) No caso de tanques, equipamentos de processo e outros reservatórios:

Identificação do tanque, equipamento ou reservatório	Tipo de tanque, equipamento ou reservatório	Tipos de óleo estocados	Capacidade máxima de estocagem	Capacidade de contenção secundária	Data e causas de incidentes anteriores

b) No caso de dutos:

Identificação do duto	Diâmetro do duto	Tipos de óleo transportados	Pressão máxima de operação	Temperatura máxima de operação	Vazão máxima de operação	Data e causas de incidentes anteriores

c) No caso de operações de carga e descarga:

Tipo de operação	Tipos de óleo transferidos	Vazão máxima de transferência	Data e causas de incidentes anteriores

d) No caso de outras fontes potenciais de derramamento:

Tipo de fonte ou operação	Tipos de óleo envolvidos	Volume ou vazão envolvidos	Data e causas de incidentes anteriores

ANEXO III

Critérios para o Dimensionamento da Capacidade Mínima de Resposta

1. Dimensionamento da capacidade de resposta
2. Capacidade de resposta
 - 2.1. Barreiras flutuantes (para todas as instalações, exceto plataformas offshore)
 - 2.2. Recolhedores
 - 2.3. Dispersantes químicos
 - 2.4. Dispersão mecânica
 - 2.5. Armazenamento temporário
 - 2.6. Absorventes
3. Recursos materiais para plataformas

1. Dimensionamento da capacidade de resposta
Para dimensionamento da capacidade de resposta da instalação deverão ser observadas as estratégias de resposta estabelecidas para os incidentes identificados nos cenários acidentais definidos conforme a seção 2 do Anexo I.
 2. Capacidade de resposta
A capacidade de resposta da instalação deverá ser assegurada por meio de recursos próprios ou de terceiros provenientes de acordos previamente firmados, obedecidos aos critérios de descargas pequenas (8 m^3) e médias (até 200 m^3) e de pior caso definidos a seguir. O Plano de Emergência Individual pode assumir, com base nesses critérios, estruturas e estratégias específicas para cada situação de descarga, conforme os cenários acidentais estabelecidos e seus requerimentos.
- 2.1 Barreiras flutuantes (para todas as instalações, exceto plataformas offshore)
As barreiras flutuantes deverão ser dimensionadas em função dos cenários acidentais previstos e das estratégias de resposta estabelecidas, obedecidos os seguintes critérios:

Estratégia	Quantidade mínima
Cerco completo da embarcação ou da fonte de derramamento	3 x comprimento da embarcação ou da fonte de derramamento, em metros
Contenção da mancha de óleo	3 x largura da mancha de óleo, em metros
Proteção de corpos d'água	O maior valor, até o máximo de 350 (trezentos e cinquenta) metros de barreira, entre: <ul style="list-style-type: none"> • 3,5 x largura do corpo d'água, em metros; ou • $(1,5 + \text{velocidade máxima da corrente em nós}) \times$ largura do corpo d'água, em metros.

- 2.2 Recolhedores
O cálculo da capacidade de recolhimento deverá obedecer aos seguintes critérios para descargas pequenas e médias:

Descargas Pequenas (d_p) e Médias (d_m)		
Volume	Tempo para Disponibilidade de Recursos no Local da Ocorrência da Descarga	Capacidade Efetiva Diária de Recolhimento de Óleo (CEDRO)
V_{dp} igual ao menor destes 2 volumes: $V_{dp} = 8 \text{ m}^3$ ou $V_{dp} =$ Volume da descarga de pior caso onde: $V_{dp} =$ volume de descarga pequena	$T_{dp} \leq$ a 2 horas onde: T_{dp} é o tempo para disponibilidade de recursos próprios da instalação para resposta à descarga pequena	$\text{CEDRO}_{dp} = V_{dp}$
V_{dm} igual ao menor destes 2 volumes: $V_{dm} = 200 \text{ m}^3$ ou $V_{dm} = 10\%$ do volume da descarga de pior caso onde: $V_{dm} =$ volume de descarga média	$T_{dm} \leq$ a 6 horas onde: T_{dm} é o tempo para disponibilidade de recursos próprios da instalação ou de terceiros provenientes de acordos previamente firmados para resposta à descarga média, sendo que esse tempo poderá ser ampliado, a partir de justificativa técnica, desde que aceita pelo órgão ambiental competente	$\text{CEDRO}_{dm} = 0,5 \times V_{dm}$

No caso de plataforma offshore, a dispersão química e/ou a mecânica poderão compor a estrutura de resposta da instalação, a partir de justificativa técnica, desde que aceita pelo órgão ambiental competente, o que poderá alterar o valor a ser requerido para as $CEDRO_{dm}$, T_{dm} e $CEDRO_{dp}$, T_{dp} .

Para a situação de descarga de pior caso, as respostas devem ser planejadas e tomadas de forma escalonada, conforme a tabela a abaixo, onde os valores da Capacidade Efetiva Diária de Recolhimento de Óleo (CEDRO) se referem à capacidade total disponível no tempo especificado:

Descarga de Pior Caso (dpc)		
NIVEL 1	T_{N1} onde: T_{N1} é o tempo máximo para a disponibilidade de recursos próprios da instalação ou de terceiros, provenientes de acordos previamente firmados para resposta à descarga de pior caso.	$T_{N1} = 12$ horas
	CEDRO	Zona Costeira: $CEDRO_{dpc1} = 2.400 \text{ m}^3/\text{dia}$ Rios e canais: $CEDRO_{dpc1} = 320 \text{ m}^3/\text{dia}$ Outros: $CEDRO_{dpc1} = 1.600 \text{ m}^3/\text{dia}$
NIVEL 2	T_{N2} onde: T_{N2} é o tempo máximo para a disponibilidade de recursos próprios da instalação ou de terceiros, provenientes de acordos previamente firmados para resposta à descarga de pior caso.	$T_{N2} = 36$ horas
	CEDRO	Zona Costeira: $CEDRO_{dpc2} = 4.800 \text{ m}^3/\text{dia}$ Rios e canais: $CEDRO_{dpc2} = 640 \text{ m}^3/\text{dia}$ Outros: $CEDRO_{dpc2} = 3.200 \text{ m}^3/\text{dia}$
NIVEL 3	T_{N3} onde: T_{N3} é o tempo máximo para a disponibilidade de recursos próprios da instalação ou de terceiros, provenientes de acordos previamente firmados para resposta à descarga de pior caso.	$T_{N3} = 60$ horas
	CEDRO	Zona Costeira: $CEDRO_{dpc3} = 8.000 \text{ m}^3/\text{dia}$ Rios e canais: $CEDRO_{dpc3} = 1.140 \text{ m}^3/\text{dia}$ Outros: $CEDRO_{dpc3} = 6.400 \text{ m}^3/\text{dia}$

1. No caso de plataforma offshore, a dispersão química e/ou a mecânica poderão compor a estrutura de resposta da instalação, a partir de justificativa técnica, desde que aceita pelo órgão ambiental competente, o que poderá alterar o valor a ser requerido para a $CEDRO_{dpc}$.

2. No caso de rios e canais, em função da distância do local da ocorrência da descarga, o valor a ser requerido para a $CEDRO_{dpc}$ poderá ser alterado, a partir de justificativa técnica, desde que aceita pelo órgão ambiental competente.

3. Nos casos em que o volume da descarga de pior caso (V_{pc}) for menor que o somatório (E) dos volumes de recolhimento dos três níveis apresentados na tabela anterior, o cálculo da capacidade de recolhimento deverá obedecer aos seguintes critérios:

Ocorrência da Descarga de Pior Caso	$E (m^3)$
Zona Costeira	< 15.200
Rios e Canais	< 2.100
Outros	< 11.200

Tempo (T_N)	$CEDRO_{dpc}$
$T_{N1} = 12$ horas	$CEDRO_{dpc1} = 0,15 \times V_{pc}$
$T_{N2} = 36$ horas	$CEDRO_{dpc2} = 0,30 \times V_{pc}$
$T_{N3} = 60$ horas	$CEDRO_{dpc3} = 0,55 \times V_{pc}$

4. O cálculo para estabelecimento de equipamentos relacionados à Capacidade Efetiva Diária de Recolhimento de Óleo (CEDRO) deverá obedecer à seguinte fórmula:

$$CEDRO = 24 \cdot C_N \cdot F_{ef}$$

onde:

C_N = capacidade nominal

F_{ef} = fator de eficácia, onde $F_{ef \text{ máximo}} = 0,20$

A CEDRO, para estabelecimento de equipamentos, poderá ter outra formulação, a partir de justificativa técnica, desde que aceita pelo órgão ambiental competente.

- 2.3. Dispersantes químicos

O volume de dispersante químico disponível deverá ser equivalente a 5% do volume do óleo a ser disperso, devendo a sua aplicação atender às determinações da Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA nº 269, de 14 de setembro de 2000.

- 2.4. Dispersão mecânica

No caso da opção de dispersão mecânica deverá ser apresentado ao órgão ambiental competente justificativa do dimensionamento da quantidade de equipamentos e/ou embarcações a serem utilizados e o tempo para disponibilidade desses recursos.

- 2.5. Armazenamento temporário

A capacidade de armazenamento temporário do óleo recolhido deverá ser equivalente a três horas de operação do recolhedor.

- 2.6. Absorventes

Os absorventes utilizados para limpeza final da área do derramamento, para os locais inacessíveis aos recolhedores e, em alguns casos, para proteção de litorais vulneráveis em sua extensão ou outras áreas especiais deverão ser quantificados obedecendo-se o seguinte critério:

- barreiras absorventes: o mesmo comprimento das barreiras utilizadas para a contenção;
- mantas absorventes: em quantidade equivalente ao comprimento das barreiras utilizadas para contenção.

3. Recursos materiais para plataformas

As plataformas deverão estar equipadas com o conjunto de equipamentos e materiais estabelecidos inerentes ao Plano de Emergência de Navios para Poluição por Óleo ("Shipboard Oil Pollution Emergency Plan – SOPEP", em inglês), conforme definido na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2/11/73, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17/2/98, suas Emendas de

1984 e seus anexos Operacionais III, IV e V, promulgada no Brasil por meio do Decreto nº 2.508, de 04 de março de 1998.