

RT INFORMA



Ministério do Trabalho e Previdência aprova a nova redação da Norma Regulamentadora nº 29

O Ministério do Trabalho e Previdência publicou a [Portaria Nº 671, de 30/03/2022](#) (DOU 01/04/2022, Seção I) para aprovar a nova redação da Norma Regulamentadora nº 29 (NR 29) - Segurança e Saúde em Trabalho Portuário.

Veja abaixo os destaques das principais alterações.

Objetivo e campo de aplicação

A NR 29 tem por objetivo estabelecer as medidas de prevenção em Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e as diretrizes para a implementação do gerenciamento dos riscos ocupacionais nos ambientes de trabalho alcançados por esta NR.

A norma aplica-se ao **trabalho portuário**, tanto a bordo como em terra, assim como às demais atividades nos portos e nas instalações portuárias, públicas ou privadas, situadas dentro ou fora da área do porto organizado, e nos terminais retroportuários.

Especificamente aos **terminais retroportuários**, além do disposto nas demais normas regulamentadoras, aplicam-se somente os itens: i) 29.15 - Lingamento e deslingamento de cargas; ii) 29.16 - Operações com contêineres; iii) 29.17 Operações com granéis secos; iv) 29.18 Transporte, movimentação, armazenagem e manuseio; v) 29.19 Segurança em armazéns e silos; vi) 29.22 Iluminação dos locais de trabalho; viii) 29.24 Locais frigorificados; viii) 29.25 Condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho; x) 29.26 Primeiros socorros e outras providências; xi) 29.27 Operações com cargas perigosas, excetuando-se o item 29.27.36 (Proibição do manuseio de explosivos ou de embalagens com explosivos nas instalações portuárias) e seu subitem.

O item que tratava de definições foi excluído e os termos, **terminal retroportuário**, **tomador de serviço**, **pessoa responsável**, foram levados para o glossário e redefinidos.

A nova NR 29 (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário) deve ser interpretada com a tipificação NR Setorial e seus anexos como do tipo 1. Entrará em vigor em 1º de setembro de 2022.

Competências e Responsabilidades

A nova redação fez uma separação e redefiniu as competências de cada agente (operadores portuários, empregadores, tomadores de serviços e Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO), em relação aos trabalhadores avulsos. Dentre as novas competências, destacamos:

- Aos **operadores portuários, empregadores e aos tomadores de serviço**, compete assegurar que as operações ocorram após a implementação das medidas de prevenção, conforme previsto na NR 01 (Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais);
- Ao **OGMO** compete participar, com os operadores portuários e tomadores de serviço, da definição das medidas de prevenção, nos termos da NR 01, e somente escalar trabalhadores capacitados, conforme os riscos informados pelo operador portuário ou tomador de serviço;
- É responsabilidade do **trabalhador avulso** habilitar-se por meio de capacitação específica, oferecida pelo OGMO ou pelo tomador de serviço, quanto às normas de segurança e saúde no trabalho portuário.

Compete também à **administração do porto** garantir infraestrutura adequada para a realização segura da atividade portuária em suas instalações, inclusive aquelas dedicadas às situações de emergência previstas nos planos de controle de emergência.

Nas operações portuárias **a bordo de embarcações**, devem levar em consideração as instruções do comandante da embarcação ou de seus prepostos. A operação portuária somente poderá ser iniciada após o comandante da embarcação ou seus prepostos garantirem condições seguras de funcionamento dos equipamentos da embarcação e das áreas da embarcação, onde houver sido autorizada a circulação ou permanência dos trabalhadores portuários.

O **tomador de serviços** é responsável pela aplicação da norma no caso de solicitação de serviços para sindicato dos trabalhadores, mediante contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Programa de Gerenciamento de Riscos - PGR

Foi introduzido um novo capítulo para tratar do PGR estabelecido pela nova NR 01.

- O **operador portuário, o empregador o tomador de serviços, a administração portuária** e o **OGMO** (quando existir), devem elaborar e implementar os seus respectivos **PGRs**, observando o disposto na NR 01 (Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais).

O **operador portuário, o empregador, o tomador de serviços, a administração portuária e o OGMO** devem fornecer, entre si, as informações sobre riscos ocupacionais que impactam na operação portuária, para que sejam levadas em consideração na elaboração e implementação dos seus respectivos PGRs. A norma estabelece que eles podem definir, de forma conjunta, os mecanismos de troca dessas informações.

Também, ficou estabelecido que o PGR da **administração portuária** poderá incluir as medidas de prevenção para os **operadores portuários, empregadores, tomadores de serviços, e o OGMO** que atuem em suas dependências ou local previamente conveniado em contrato ou referenciar os programas dos mesmos.

Já o PGR dos **operadores portuários, empregadores, tomadores de serviços, e o OGMO**, pode fazer referência ao PGR da **administração portuária**.

Em conformidade com o inventário de riscos e o plano de ação dos seus respectivos PGRs, **os operadores portuários, empregadores, tomadores de serviços** devem elaborar **procedimento de segurança**, mantendo acessível aos trabalhadores, sobre: i) acesso seguro as embarcações; ii) transporte, movimentação, armazenamento e manuseio seguro de cargas; iii) segurança do trabalho portuário executado nos porões das embarcações; iv) segurança do trabalho portuário executado em espaço confinado, nos termos da NR 33 (Segurança e Saúde nos Trabalhos em Espaços Confinados); v) segurança para a execução do trabalho portuário em condições climáticas e ambientais adversas e interrupção das atividades nessas situações,

quando comprometerem a segurança dos trabalhadores; vi) segurança para as operações com cargas perigosas. Estes procedimentos devem estar anexados aos respectivos PGRs.

Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário - SESSTP

O OGMO deve constituir SESSTP para atender **aos trabalhadores avulsos**. Seu dimensionamento mínimo está definido pelo Quadro 1 do Anexo I da norma.

Compete aos profissionais integrantes do SESSTP as mesmas atribuições do SESMT, nos termos da NR 04 (Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho - SESMT), e **a realização de inspeção das condições de segurança nas operações portuárias**.

A **inspeção das condições de segurança** deve ser previamente realizada na atracação e a bordo das embarcações e quando houver alterações nas operações portuárias, atendendo aos requisitos previstos na norma. Definido que, quando identificados perigos ou riscos adicionais durante as inspeções, o SESSTP deve adotar imediatamente medidas de prevenção específicas e, se os riscos não tiverem sido previstos no PGR, este deve ser revisado, assim como os procedimentos.

As **inspeções** devem observar o Código Marítimo Internacional para Carga Sólida a Granel (MSBC), o Código Marítimo Internacional para Cargas Perigosas (IMDG) e as informações de segurança disponibilizadas pelo expedidor de carga, sendo que os resultados da inspeção devem ser registrados em relatório que deve ser entregue para pessoa responsável.

Uma nova **inspeção** deve ser feita sempre que os trabalhadores verificarem a ocorrência de situações que considerarem representar risco para a sua segurança e saúde ou para a de terceiros.

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

A administração portuária, o OGMO, os operadores portuários e os titulares de instalações portuárias autorizadas devem constituir SESMT para seus empregados próprios, aplicando-se a NR 04.

Especificamente para atendimento da NR 29, o dimensionamento do número de Engenheiros de Segurança e Técnicos de Segurança do Trabalho do SESMT, diferentemente da NR 04, deve ser considerada a soma da média aritmética obtida pela divisão entre o número de trabalhadores avulsos tomados no ano civil anterior e o número de dias efetivamente trabalhados e a média do número de empregados portuários com vínculo empregatício do ano civil anterior.

O SESMT deve realizar as **inspeções de segurança** em instalações de operadores portuários que exploram área no porto organizado e de titulares de instalações portuárias autorizadas em relação aos seus empregados e deve realizá-las, em conjunto com os respectivos SESSTP, quando se tratar de trabalhadores avulsos.

Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário – CPATP

Os operadores portuários e os tomadores de serviço são obrigados a constituir a CIPA para seus empregados próprios, nos termos da NR 05, independentemente de participarem das CPATP.

O OGMO, os operadores portuários e os tomadores de serviço ficam obrigados a organizar e manter em funcionamento a CPATP por OGMO, com o objetivo da prevenção de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho.

A composição da CPATP deve respeitar o dimensionamento mínimo do Anexo II da norma, sendo que quando o OGMO não se enquadrar nesse dimensionamento e não for atendido por SESSTP, será nomeado um trabalhador pelo OGMO como representante dos operadores portuários e tomadores de serviço

responsável pelo cumprimento dos objetivos da CPATP, podendo ser adotados mecanismos de participação dos trabalhadores avulsos, através de negociação coletiva.

Em relação ao treinamento sobre prevenção de acidentes do trabalho, segurança e saúde ocupacional, promovido pelo OGMO aos membros da CPATP, este pode ser realizado na modalidade de ensino a distancia (EaD) desde que garantida a carga horária de oito horas de treinamento presencial.

As reuniões extraordinárias da CPATP devem ser realizadas no prazo máximo de 48 horas nos casos em que ocorrer acidente grave ou fatal e por solicitação de uma das representações. No caso da reunião extraordinária ser por acidente grave ou fatal, a pessoa responsável pela operação portuária deve estar presente.

Operações de atracação, desatracação e manobras de embarcações

Nas **operações de atracação, desatracação e manobras de embarcações** devem ser adotadas medidas de prevenção de acidentes, considerando: i) prensagem de membros superiores; ii) rompimento de cabos e espias; iii) esforço excessivo do trabalhador; iv) iluminação; v) queda no mesmo nível e ao mar. Um sistema de comunicação entre a embarcação e o responsável em terra pela atracação é obrigatório.

Os coletes salva-vidas, utilizados pelos trabalhadores nessas operações, devem estar em conformidade com as Normas da Autoridade Marítima – NORMAM.

Acesso a embarcações atracadas e fundeadas

Deve ser garantido acesso seguro para o **embarque e desembarque da embarcação**. Fica proibido o acesso de trabalhadores a embarcações em equipamentos de guindar, exceto em operações de resgate e salvamento e nas operações com contêineres.

Nos locais de trabalho próximos à água e nos pontos de embarque e desembarque de pessoas, devem existir, na razão mínima de uma unidade para cada berço de atracação, bóias salva-vidas e outros equipamentos necessários ao resgate de vítimas que caíam na água, de acordo com os requisitos contidos nas NORMAM.

As escadas de acesso às embarcações ou a estruturas complementares somente podem ser utilizadas se: i) estiver apoiada em terra; ii) compensar os movimentos da embarcação; iii) possuir largura que permita o trânsito seguro; iv) possuir redes de segurança contra queda de pessoas; v) estar livre de obstáculos. A rede de proteção pode ser dispensada caso não haja risco de queda de pessoas na água.

As especificações das pranchas, rampas ou passarelas utilizadas para acesso, conjugadas ou não com escadas, tiveram algumas medidas flexibilizadas como as indicadas a seguir:

- Os tacos transversais devem estar distribuídos a intervalos entre 0,35m a 0,45m em toda extensão do piso; e
- A régua superior do guarda-corpo duplo, deve estar situada a uma altura de 1,10m e a régua intermediária a uma altura entre 0,50m e 0,70m, medidas a partir da superfície do piso e perpendicularmente ao eixo longitudinal da escada.

Operação em conveses

Os conveses devem estar sempre limpos, desobstruídos, dispor de área de circulação que permita o trânsito dos trabalhadores.

As aberturas devem estar protegidas contra queda de pessoas e objeto e o piso livre de risco de escorregamento.

Durante a movimentação de carga suspensa nos conveses, é vedada a circulação de pessoas. Além disso, o perímetro de risco de queda de objeto deve ser sinalizado e isolado com barreira física.

As cargas ou os objetos depositados no convés devem estar fixos de forma a impedir a sua movimentação acidental.

Porões

A maioria dos itens desse capítulo mantiveram seu texto original com pequenos ajustes de redação. Dentre as alterações mais significativas, destacam-se:

- O **acesso ao porão** por meio de escada vertical deve possuir sistema de proteção contra quedas;
- O termo “quartéis” foi substituído por “escotilhas”;
- As escadas portáteis utilizadas nas operações de cargas e descargas com contêineres devem ser providas de sapatas antiderrapantes e sinalização reflexiva nos degraus;
- Excluído o item que trata da iluminação da área de operação.

Trabalho em espaço confinado

A norma introduziu esse capítulo para tratar das especificidades do trabalho em espaços confinados nas operações portuárias.

Além da aplicação do disposto na NR 33 (Trabalho em Espaço Confinado), as operações portuárias devem considerar o disposto nesse capítulo.

É de responsabilidade do **operador portuário** ou do **titular de instalação portuária autorizada** realizar o gerenciamento de riscos ocupacionais dos espaços confinados, em conformidade com a NR 33.

As inspeções das condições de segurança devem, nas operações portuárias com trabalhadores em porões das embarcações, verificar se o porão e seus acessos se caracterizam como espaço confinado nos termos da NR 33.

Uma vez identificado o **espaço confinado**, as operações neste espaço devem ser precedidas das seguintes medidas técnicas: i) isolar e sinalizar os espaços confinados para evitar a entrada de pessoas não autorizadas; ii) avaliar a atmosfera nos espaços confinados, antes da entrada dos trabalhadores, para determinar as medidas de prevenção a serem adotadas; iii) implementar todas as medidas de prevenção recomendadas; iv) emitir a permissão de entrada e trabalho, após a adoção das medidas de prevenção, consignando na permissão as medidas de prevenção adotadas; v) controlar o acesso, mantendo vigia fora do espaço confinado; vi) monitorar continuamente a atmosfera nos espaços confinados nas áreas onde os trabalhadores autorizados estiverem desempenhando as suas tarefas, para verificar se as condições de acesso e permanência são mantidas; vii) manter equipe para situações de emergência em conformidade com os possíveis cenários de acidente.

Fica dispensado o cadastro dos espaços confinados em operações portuárias no interior de embarcações, devendo, neste caso, as informações serem inseridas na Permissão de Entrada e Trabalho.

Máquinas, equipamentos e acessórios de estivagem

Dentre as principais alterações nesse capítulo, destacam-se:

- As máquinas e equipamentos de cais devem atender à NR 12 (Segurança no Trabalho em Máquinas e Equipamentos);

- A capacidade máxima da **carga das máquinas e equipamentos de cais**, não deve ser ultrapassada e a operação, quando for utilizar mais de um equipamento, somente poder ser autorizada por permissão de trabalho emitida por profissional legalmente habilitado;
- Somente o operador capacitado pode utilizar as máquinas e equipamentos de cais. O operador deve, antes de iniciar sua atividade com a máquina ou equipamento, realizar checagem prévia e reportar anomalias à pessoa responsável. Além disso, deve registrar a checagem prévia, em meio físico ou eletrônico, e mantê-la por, no mínimo, 5 anos;
- Nos trabalhos em porões, devem ser adotadas medidas de prevenção, conforme análise de risco, que garantam um ambiente dentro dos limites de tolerância normatizados, quando forem utilizados máquinas e equipamentos de combustão interna. Os maquinários utilizados devem conter dispositivos que controlem a emissão de poluentes gasosos, fagulhas, chamas e a produção de ruídos;
- Toda linga deve trazer etiqueta com a indicação da capacidade e validade;
- O responsável pelo equipamento deverá disponibilizar ao OGMO e aos trabalhadores capacitados o manual da máquina ou equipamento, o relatório das inspeções realizadas e os registros de checagem prévia.

Equipamentos de guindar de bordo e acessórios de estivagem

Esse capítulo foi criado para acolher os itens relativos a **movimentação de cargas por equipamentos de guindar** com alguns ajustes de redação no texto original e algumas inclusões.

A operação portuária de movimentação de carga somente poderá ser iniciada após o operador portuário ou o titular da instalação portuária se certificar junto ao comandante da embarcação ou seus representantes legais no país, as funcionalidades e a segurança dos equipamentos de guindar de bordo e seus acessórios de estivagem, devendo observar:

- a) a última certificação dos últimos cinco anos;
- b) as inspeções periódicas realizadas a partir da última certificação; e
- c) o histórico de acidentes dos equipamentos de guindar de bordo.

As **condições dos equipamentos de guindar de bordo e acessórios** devem ser registradas em relatório técnico, constando os documentos referidos nas alíneas do item 29.14.1, bem como seu resultado ser informado aos trabalhadores. O relatório técnico deve ser mantido por 5 anos.

O operador capacitado, antes de iniciar sua atividade com a máquina ou equipamento, deve realizar inspeção diária e reportar anomalias à pessoa responsável. Essa inspeção deve ser registrada em documento que pode ser físico ou eletrônico e mantido por 5 anos.

As cabines dos equipamentos de guindar de bordo devem ter assento ergonômico e conforto térmico regulável. Na ausência desses itens de conforto, é obrigatória a existência de pausas na jornada de trabalho, prevista em avaliação ergonômica preliminar ou na análise ergonômica do trabalho, conforme NR 17 (Ergonomia).

Os equipamentos de guindar e seus acessórios não poderão ser operados na ocorrência de danos estruturais que impeçam sua operação, até que sejam realizados reparos e testes para saná-los, conforme normas técnicas vigentes.

Lingamento de deslingamento de cargas

Nesse capítulo foram mantidos a maioria dos itens com o texto original e incorporados outros pequenos ajustes, com destaque para:

- O ângulo formado pelos ramais das lingas/estropos, não deve exceder a 120° (cento e vinte graus), salvo em caso de projeto realizado por profissional habilitado;
- A movimentação de carga suspensa deve ser orientada por sinaleiro devidamente capacitado;
- O sinaleiro deve ser facilmente destacável das demais pessoas na área de operação pelo uso de coletes ou vestimentas de cor diferenciada;
- Nas operações noturnas o sinaleiro deve usar luvas e colete, ambos com aplicações de material refletivo;
- É proibida a permanência do trabalhador sobre a carga lingada durante sua movimentação;
- A utilização de sinaleiro poderá ser dispensada desde que atendidos os seguintes critérios: i) isolamento da área de operação; ii) equipamento de guindar concebido para permitir visão total dos locais onde as cargas serão movimentadas; iii) a análise de risco verifique que a ausência do sinaleiro não acarreta riscos adicionais.

Operações com contêineres

Nesse capítulo foram feitos ajustes para harmonizá-lo com o Anexo XII da NR 12 (Equipamentos de guindar para elevação de pessoas e realização de trabalho em altura). Dentre os ajustes, destaca-se:

- Em atividades com trabalhadores sobre contêineres em embarcações, quando a altura seja superior a 2 (dois) contêineres ou a altura da carga seja superior 5m (cinco metros) de altura, deve ser utilizado: a) cesto suspenso, de acordo com o Anexo XII da NR 12; ou b) gaiola especialmente construída para esta finalidade, com capacidade máxima para dois trabalhadores; e
- O conjunto formado por sistema de suspensão e de caçamba suspensa por equipamento de guindar (gaiola), deve ser dotado de: i) ponto(s) de fixação para ancoragem de cinto de segurança tipo paraquedista em qualquer posição de trabalho, sinalizados e dimensionados em função do número máximo de ocupantes da caçamba e capazes de suportar cargas de impacto em caso de queda; ii) sistema complementar de travamento que atuará em caso de falha do sistema de travamento do *spreader*; iii) recipiente fixado para guarda de material; iv) barra fixa no perímetro interno para apoio e proteção das mãos; v) portão de acesso que não permita abertura para fora e com sistema de travamento que impeça abertura acidental; vi) placa de identificação afixada em seu interior e de fácil visualização; vii) piso com superfície antiderrapante e sistema de drenagem cujas aberturas não permitam a passagem de uma esfera com diâmetro de 15mm (quinze milímetros); viii) guarda corpo com, no mínimo, 1m de altura e rodapé; e

No armazenamento de contêineres vazios nos pátios, devem ser adotadas medidas para prevenir o tombamento da pilha de contêineres.

Operações com contêineres

Pequenos ajustes foram feitos nesse capítulo, dentre eles destacamos:

As operações com máquinas e equipamentos que possam gerar aerodispersóides devem prever medidas de controle para eliminar ou reduzir sua geração, devendo observar: a) as características físicas e químicas da carga; b) a conservação das máquinas e equipamentos; e c) medida de controle dos resíduos.

A moega ou funil utilizado no descarregamento de granéis sólidos deve ser vistoriado conforme **determinação do fabricante**, caso o fabricante não determine período para vistoria, esta deverá ser **anual**.

Porões, armazéns e silos que contenham granéis que possam provocar a redução da concentração de oxigênio ou a emissão de gases tóxicos, serão liberados para operação após autorização do profissional legalmente habilitado.

Transporte, movimentação, armazenagem e manuseio

Esse capítulo incorporou novas obrigações, dentre elas destacam-se:

- Máquinas e equipamentos que trafeguem em instalação portuária devem estar em condições seguras para circulação;
- As vias para tráfego de veículos, equipamentos, ciclistas e pedestres devem estar em boas condições de conservação, iluminação e limpeza;
- É proibido o transporte de trabalhadores em compartimentos destinados à carga ou em condições inseguras, salvo em situação de emergência ou resgate;
- No transporte de contêineres, deve ser verificada a fixação nos quatro cantos da carreta;
- Para o trabalho realizado em veículos que transportam carga, devem ser previstas medidas para prevenir a queda de pessoas ou objetos e a geração de contaminantes;
- No transporte de contêineres, deve ser verificada a fixação nos quatro cantos da carreta.

Além disso, foram introduzidos **requisitos de segurança** que devem estar presentes nas máquinas e equipamentos que trafeguem ou estacionem na área das instalações portuárias como: a) sinalização sonora e luminosa adequada para as manobras de marcha-a-ré; b) sinal sonoro de advertência (buzina); c) retrovisores de ambos os lados ou câmeras retrovisoras; e d) faróis, lanternas e setas indicativas.

Segurança em armazéns e silos

A norma trouxe mais clareza sobre as providências que devem ser adotadas em todas **as instalações portuárias** que tenham local onde possa estar presente uma atmosfera explosiva de gás, vapor, névoa e/ou poeira combustível, são elas: i) identificar as áreas classificadas; ii) dotar a instalação de materiais e equipamentos certificados de acordo com classificação da área, inclusive circuitos elétricos e iluminação; iii) estabelecer medidas para o controle dos riscos de explosões e incêndios; iv) definir procedimentos de segurança para liberação de serviços a quente, como solda elétrica ou corte a maçarico (oxiacetileno) e para transporte, manuseio e armazenamento, incluindo entrada e permanência de pessoas.

Estabeleceu ainda a necessidade da fixação imediata das cargas sujeitas a movimentação involuntária como os tubos, bobinas ou outras cargas. Os trabalhadores somente devem se posicionar próximos quando for indispensável às suas atividades.

Segurança nos trabalhos de limpeza e manutenção

Os itens que tratavam de serviços de manutenção como pintura, raspagens, apicoamento de ferragens e demais reparos em embarcações foram excluídos e remetidos para NR 30. Agora, nas atividades de limpeza e manutenção de embarcações e de seus tanques, realizadas **por trabalhadores portuários**, deve ser atendido o disposto no item 30.14 (Segurança na Manutenção em Embarcação em Operação) da NR30.

Segurança nos serviços do vigia de portaló

A norma estabeleceu que deve ser providenciado abrigo, como também adotadas medidas especiais contra a insolação, o calor, o frio, as umidades e os ventos nos caso de portaló sem proteção para o vigia se abrigar das intempéries.

Iluminação dos locais de trabalho

A norma esclareceu que os níveis de iluminação dos locais de trabalho devem atender às seguintes regras:

- **locais de operação** a bordo, ou em terra, devem ter níveis adequados de iluminamento, **não inferiores a 50 lux**;

- nas áreas de acesso e circulação de pessoas, a bordo ou em terra, não será permitido níveis inferiores a 10 lux por toda sua extensão.

Transporte de trabalhadores por via aquática

As embarcações que fizerem o transporte de trabalhadores portuários devem observar as NORMAM. Além disso, os locais de atracação **devem possuir dispositivos que impeçam a queda do trabalhador na água** e que **reduzam o risco de impacto da embarcação contra o cais** ou flutuante.

Locais frigorificados

Fica permitido o **uso de máquinas e equipamentos movidos a combustão interna em locais frigorificados**, desde que providos de dispositivos neutralizadores e as concentrações dos gases sejam monitoradas, de forma a atender as disposições contidas na NR 09 (Avaliação e controle das exposições ocupacionais a agentes físicos, químicos e biológicos).

Condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho

A novidade trazida para esse capítulo foi a simplificação dos requisitos para os locais de aguardo.

Os **locais de aguardo** devem ser projetados de forma a oferecer aos trabalhadores condições de segurança e de conforto, mantidos em condições de higiene e limpeza e atender ao seguinte: i) piso impermeável e lavável; ii) paredes de material resistente, impermeável e lavável; iii) cobertura que proteja contra intempéries; iv) proteção contra risco de choque elétrico e aterramento elétrico; v) possuir área de ventilação natural, composta por, no mínimo, duas aberturas adequadamente dispostas para permitir eficaz ventilação interna; vi) garantir condições de conforto térmico, acústico e de iluminação; vii) ter assentos em número suficiente para atender aos usuários durante a interrupção das atividades; viii) ser identificado de forma visível, proibida sua utilização para outras finalidades.

Primeiros socorros e outras providências

Fica **obrigatória a presença** de um integrante do serviço de atendimento a urgência, devidamente identificado, no local da operação portuária realizadas em berço de atracação.

Devem ser mantidos, próximas a embarcações atracadas, **cestos suspensos e macas**, ou outro recurso equivalente ou superior previsto no PCE, em bom estado de conservação e higiene, não podendo ser utilizados para outros fins.

Operação com carga perigosa

Dentre as principais alterações desse capítulo destacam-se:

O termo **carga perigosa** foi redefinido e incorporado ao glossário.

Nos locais de armazenagem deve haver sinalização contendo a identificação das classes e tipos dos produtos perigosos armazenados, em pontos estratégicos e visíveis e em conformidade com os símbolos padronizados pela Organização Marítima Internacional - OMI.

Só podem ser operadas ou armazenadas cargas perigosas que possuam ficha de informações de segurança da carga perigosa. A ficha de informações de segurança da carga perigosa deve estar disponível para os trabalhadores. Caso não disponível, a ficha de informações de segurança da carga perigosa em língua portuguesa, essas informações devem ser repassadas aos trabalhadores antes da realização da operação.

As operações e o armazenamento de cargas perigosas devem estar sob supervisão de **profissional capacitado e sob responsabilidade de profissional legalmente habilitado**.

Estabelecida a carga horária de 20 horas e o conteúdo mínimo para capacitação do trabalhador para operar e armazenar carga perigosa.

É de responsabilidade do Operador Portuário ou o Tomador de Serviço, responsável pela movimentação da carga perigosa o envio da informação e documentação da carga perigosa ao OGMO ou, quando substituindo o OGMO, pelos sindicatos dos trabalhadores. Todos os intervenientes da cadeia logística portuária poderão extrair as informações sobre cargas perigosas e documentos envolvidos do **Sistema Porto Sem Papel do Governo Federal**.

Os itens que tratavam do armazenamento de cargas perigosas foram reformulados ficando estabelecido **regras gerais** e não mais por tipo de carga. Dentre os principais pontos, destaca-se:

- Os locais de armazenamento de cargas perigosas devem ser mantidos em condições seguras, **conforme projeto**;
- No projeto deve constar: i) planta geral de localização; ii) descrição das áreas de armazenamento; iii) características e informações de segurança, saúde e do ambiente de trabalho relativas às mercadorias armazenadas, constantes nas fichas com dados de segurança das cargas perigosas; iv) especificação técnica dos equipamentos, máquinas e acessórios presentes nas áreas de armazenagem, em termos de segurança e saúde no trabalho estabelecidos pela análise de riscos; v) identificação das áreas classificadas nas áreas de armazenagem, para efeito de especificação dos equipamentos e instalações elétricas; vi) medidas intrínsecas de segurança identificadas na análise de riscos do projeto;
- Deve ser realizada inspeção, no mínimo diária, das cargas perigosas armazenadas. E todos os locais de armazenamento de cargas perigosas devem possuir sinalização de segurança;
- O armazenamento de cargas perigosas em contêineres deve obedecer a tabela de tipo de segregação prevista no Anexo V e deve ser observado cumulativamente os riscos presentes na ficha de segurança de carga perigosa;
- Cargas que não estejam em contêineres devem ser observadas as recomendações de armazenagem disponíveis nas fichas de segurança de carga perigosa e na literatura técnica, mediante análise de risco, não sendo permitido um distanciamento inferior ao das cargas mantidas em contêineres;
- Cargas que apresentem mais de uma classe de risco, devem ser observados os critérios mais rigorosos de segregação;
- Cargas que necessitam de refrigeração devem ter instalações elétricas conforme ficha de segurança para cargas perigosas, monitoramento de temperatura e fonte de energia elétrica alternativa;
- É proibido o manuseio de explosivos ou de embalagens com explosivos nas instalações portuárias. Aquelas que operam com explosivos devem possuir área de aguardo temporário em conformidade com o item 19.5 da NR-19 (Explosivos).

Plano de Controle de Emergência – PCE

O item que tratava do **plano de controle de emergência** foi reestruturado com a incorporação de novos requisitos. Dentre esses novos requisitos, destaca-se:

- O PCE deve ser elaborado e implementado pela administração do Porto Organizado e pelos titulares das instalações portuárias autorizadas e arrendadas, devendo constar as seguintes situações: i) incêndios e explosões; ii) vazamento de produtos perigosos; iii) poluição ou acidente ambiental; iv) condições adversas de tempo, como tempestades com ventos fortes que afetem a segurança das operações portuárias, demonstrando quais os possíveis riscos; v) queda de pessoa na água; vi) socorro e resgate de acidentados;

- Na elaboração do PCE devem ser consideradas as características e a complexidade da instalação e conter as informações determinadas pela norma;
- O PCE deve ser testado em exercícios simulados, no mínimo 3 por ano, e os resultados avaliados a partir de critérios estabelecidos;
- Quando as análises de riscos indicarem possibilidade de ocorrência de um acidente cujas consequências ultrapassem os limites da instalação, o PCE deve conter ações que visem à proteção da comunidade circunvizinha, estabelecendo mecanismos de comunicação e alerta, de isolamento da área atingida e de acionamento das autoridades públicas;
- O PCE deve estar disponível em meio eletrônico para consulta da CPATP e SESSTP;
- Os trabalhadores portuários avulsos devem ser informados quanto aos simulados antes da sua escalação.

Plano de Ajuda Mútua – PAM

A administração do porto organizado e os responsáveis pelas instalações portuárias devem compor, inclusive com os atores externos ao porto, um **Plano de Ajuda Mútua - PAM**.

Na área do porto organizado, a autoridade portuária deverá instituir e organizar o PAM, composto por todos os operadores portuários e instalações portuárias sob sua jurisdição.

O OGMO deve participar do PAM em que houver escalação de trabalhadores portuários avulsos.

Os membros do PAM devem compor um sistema comum de comunicação e participar com recursos humanos e materiais para atendimento a situações de emergência. Cada membro do PAM deverá designar um representante técnico.

Deve ser realizado pelo menos dois simulados de acidente ampliado, anualmente, para que se possa treinar e avaliar a organização e ação dos diversos atores envolvidos no PAM.

Anexos

A NR 29 manteve ainda os seguintes anexos:

ANEXO I – Dimensionamento do SESSTP

ANEXO II – Dimensionamento da CPATP

ANEXO III – Regime de tempo de trabalho com tempo de recuperação térmica fora do ambiente frio

ANEXO IV – Cargas perigosas

ANEXO V – Segregação de cargas perigosas

Glossário