



SECRETARIA DE INSPEÇÃO DO TRABALHO
Departamento de Segurança e Saúde no Trabalho
Coordenação-Geral de Normatização e Programas

MEMÓRIA 22ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO PERMANENTE NACIONAL PORTUÁRIA

Memória do dia 01.09.2011 - 22ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA CPNP NR 29

Manhã: Visita ao Porto de Pecém/CE – Administração da Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARÁPORTOS, os membros da CPNP foram recepcionados, no auditório da Administração Portuária, quando foi exibido filme institucional sobre a área portuária de Pecém e seus projetos de expansão para 2012 e 2016. O coordenador da CPNP fez uma breve apresentação dos componentes da comissão e expôs os propósitos da visita, lembrando aos presentes as características distintas que aquele porto teria em relação aos demais já visitados pela comissão, uma vez que era um porto público, administrado por estatal estadual, que não utilizava trabalhadores requisitados junto ao OGMO/CE cujas operações portuárias eram realizadas pelos denominados pela administradora do porto como “Credenciados”, palavra inexistente na lei dos portos:

1. A CEARÁPORTOS possui 36 empregados concursados e número equivalente em cargos comissionados;
2. A CEARÁPORTOS funciona como administradora portuária, responsável por toda a infraestrutura e expansão do porto;
3. Operam no porto de Pecém 7 empresas credenciadas;

Em seguida, a CPNP e demais visitantes foram conduzidos até a área operacional do porto, utilizando-se de transporte – ônibus – devido à grande extensão a ser percorrida, sendo adotado o método de paradas em determinados locais de trabalho, para uma visualização mais detalhada e conversa com trabalhadores portuários em atividade.

-pátio de armazenamento de cargas com bobinas de aço e containeres com e sem refrigeração:

- piers onde se desenvolviam operações de carga/descarga de embarcações;
- área de apoio aos trabalhadores portuários tais como local de aguardo de serviços e instalações sanitárias;
- o recém inaugurado Terminal de Múltiplas Utilidades - TMUT, ainda em obras de finalização.

A visita se estendeu até às 12h00, não sendo acessado somente o cais utilizado pela Petrobras, devido ser uma área classificada onde encontra-se atracado de forma permanente um navio gaseiro e a operação é automatizada, demandando exclusivamente pessoal especializado da citada empresa e da

tripulação. As condições observadas fariam parte do debate programado para o turno da tarde

Tarde: Reunião com a comunidade portuária local, no Auditório da CEARÁPORTOS - Pecém; início às 14h00.

Abertura: inicialmente o coordenador da comissão, José Emilio Magro, fez uma explanação sobre o histórico e formação da CPNP, elaboração da NR 29 e a dinâmica tripartite do encontro, em seguida convidou para compor a mesa os representantes na CPNP dos trabalhadores e do patronato José Adilson Pereira (CONTTMAF) e Luis Antônio Faye (CNA), respectivamente.

José Adilson salientou a importância da NR-29 e sua aplicação nos diversos portos brasileiros, destacando as diferenças quer sejam por regionalidade ou por serem portos públicos ou privados. Teceu comentários sobre especificamente o porto de Pecém, dada a particularidade observada de operadores credenciados.

O representante da bancada patronal, Luis A. Faye, ressaltou a visão da participação patronal através da comissão para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro. Agradeceu à CEARÁPORTOS e parabenizou pelo desenvolvimento continuado do empreendimento.

Após as considerações iniciais foi franqueada a palavra.

Pelo Sindicato dos Servidores Públicos do Estado do Ceará, Ernesto Nunes, comentou sobre problemas relacionados à insegurança e má condições de trabalho. Relatou que no porto de Pecém, num período de 6 meses ocorreram 4 acidentes fatais (2 em operações portuárias e 2 em obras civis de ampliação). Relatou a existência de casos de depressão e insônia entre os trabalhadores. Alegou que apesar de decisão no Judiciário Trabalhista regional, ainda não recebem adicional de risco. Expôs que há pressão de carga horária e pediu o apoio da comissão para atender a todos que ali trabalham.

O coordenador esclareceu que a CPNP não se envolvia com adicionais já previstos nas NR-15 e 16, e explicou que as Convenções Coletivas ou os Acordos Coletivos de Trabalho é que poderiam pacificar a demanda. No entanto questões relacionadas a controle de risco e jornada são fiscalizadas pela Inspeção do Trabalho da MTE/SRTE/CE e que podem motivar a Procuradoria Regional do Trabalho do MPT a celebrar Termos de Ajustamento de Conduta ou Ações Cíveis Públicas, na busca de solução de possíveis irregularidades.

O Sr. José Edízio do Sindicato dos Estivadores do CE, comentou que a ambulância que fica no porto não estaria em condições de atender de forma adequada a acidentes graves. Criticou o local de aguardo de serviços que seria fechado sem janelas e os assentos desconfortáveis feitos de cimento, além da pouca ventilação do local e acrescentou que a sinalização no porto é deficiente. Apontou como problema o regime de trabalho adotado na área operacional que chega a 12 horas com uma hora de refeição e podendo chegar a 5 dias ou mais nessa situação, dependendo do movimento de operações por navio. Finalmente solicitou correção das irregularidades relatadas.

A coordenação aproveitou o relato e expôs que a NR-29 ao ser elaborada foi muito sucinta em relação à denominada área de aguardo de serviços e pela inexistência de uma padronização/modelo de como deveria ser tal local de aguardo. Informou que o tema seria incluído nas próximas reuniões da comissão e que estaria aberto para sugestões.

O Comandante Alvaro Diniz, representante da Marinha do Brasil/DPC na CPNP, explicou que a bancada do governo tem interesse em trazer soluções para a área de aguardo de serviços e que a Convenção de Manilla, assinada pelo Brasil em 2006, determina parâmetros para instalações de apoio e que detalharia em discussão nas próximas reuniões.

O Sr. José Tavares, presidente Sindicam (caminhoneiros) comentou que a ambulância estaria sendo mais usada para transporte de pessoas que de pacientes e que não existiria veículo apropriado para combate a incêndios. Relatou que as condições oferecidas não são adequadas ao transporte modal, pois seus representados, os caminhoneiros, ficavam aglomerados em filas, queixou-se da inexistência de local para descanso, falta de sanitários, lanchonete e estacionamento para espera de carga. Que os trabalhadores em transportes estavam em situação constrangedora e irregular quanto ao conforto nos locais de trabalho.

O Sr. Anastácio, vice-presidente do Sindicato dos Vigilantes, comentou sobre as condições de trabalho na chuva ou sob o sol, sem abrigo às quais estão sujeitos os trabalhadores da categoria.

O Representante da SETAPORTOS queixou-se da falta de segurança e denuncia o CEMUT por não possuir sanitários nem bebedouros. Alegou que mesmo no píer antigo não havia bebedouros ou sanitários. Reclamou quanto à proibição da entrada na instalação portuária com água ou lanche.

Com a palavra José Adilson Pereira, da CONTMAFF, comentou sobre a relação da CEARÁPORTOS e as operadoras portuárias, ditas credenciadas, de forma que as políticas de segurança e saúde não seriam um conjunto orquestrado devido à particularidade de cada credenciado ter uma gestão particular. Alertou que observou a dificuldade de caminhar na faixa primária do cais de forma segura devido à existência de obstáculos na faixa de pedestres - entulhos e spreader dispostos no cais. Comentou a falta de janelas no local de aguardo de serviços, o acesso difícil e acidentado, pois no trajeto há necessidade de se passar sobre calha de fiação energizada, a localização entendia ser inadequada por estar ao lado de uma subestação de eletricidade. Acrescentou que a operação com material siderúrgico é preocupante, pois o sistema de içamento de amarrado de vergalhões, observado durante a visita, não seria o mais adequado. A especificação técnica dos arames poderia até ser atendida, no entanto com o uso e atrito tais arames poderiam desgastar com o conseqüente rompimento ao ser içado, o que inclusive foi presenciado durante a visita, e informou que o uso de correntes seria o mais seguro. Alertou que não havia sinaleiro a bordo ou em terra e que não havia plataforma de apoio para que a capatazia acessasse de forma segura e ergonômica a carroceria do caminhão. Que apenas um homem para desengatar os ganchos dos amarrados de vergalhões seria muito desgastante naquela jornada de 12 horas e inseguro. Relatou que observou material de uso, como acessórios de

estivagem, madeiras, entre outros servindo de obstáculos no caminho da escada de portaló do navio. Que não havia sinalização de alerta quanto a carga suspensa passando por cima da escada de portaló. Que os banheiros e bebedouros estão acima da distância de 200 m prevista na NR-29. Jornada de 12 horas não deveria ser permitida e que os guincheiros trabalham 6 horas sem intervalo. Comentou que já que o porto público não teria arrendado seus berços e os trabalhadores não seriam avulsos, pois não é porto organizado, a responsabilidade da segurança é da CEARÁPORTOS por similaridade com a Autoridade Portuária. Encerrou enfatizando sobre a necessidade de implantação de uma única gestão de segurança e saúde naquele porto.

O coordenador na oportunidade do comentário sobre gestão única de segurança e saúde do trabalhador em Pecém, reforçou sobre a importância quanto à implementação da gestão conjunta da CEARÁPORTOS e credenciados durante as operações portuárias, sendo, entretanto coordenada pela administradora portuária. Acrescentou que na atual situação cada uma das 7 credenciadas deveria ter seu SESMT de acordo com a NR-04, mas não haveria quem coordenasse a gestão de segurança e saúde e que em caso de acidente todos seriam prejudicados. O engenheiro de segurança da CEARÁPORTOS explicou que a empresa possuía normas de exploração do porto (?) com itens de segurança do trabalho aplicáveis a todas as empresas que operam no local, argumento sobre o qual o coordenador sugeriu que deveriam se reunir para discutir a segurança global. Exemplificou com a questão da adequação da gaiola de resgate sobre rodas que facilitaria e agilizaria a prestação dos primeiros socorros no porto, inclusive alertando que o método e equipamento hoje utilizado no porto é antiquado e operacionalmente ultrapassado, e que existem diversos modelos em uso nos portos do país bem melhores e que poderiam ser buscados pelo setor de segurança do trabalho da empresa. O coordenador alertou que os problemas relacionados a banheiro e água potável deveriam ser solucionados rapidamente, pois seriam requisitos básicos da área de higiene, informando que caso necessário deveria ser providenciado banheiro químico com higienização adequada. Finalmente comentou que concordava com todas as observações feitas anteriormente sobre a situação da chamada área de aguardo de serviços.

Ernani representante laboral na CPNP salientou a contradição entre a propaganda sobre o porto e sua realidade e que estaria faltando comprometimento e organização.

Guanito, representante da Federação Nacional dos Portuários, comentou que segurança do trabalho não deve ser considerada como custo e sim como investimento, pois capital e trabalho devem estar juntos.

A reunião foi encerrada às 16h5 (?), quando foi explicado que no dia seguinte a CPNP faria a sua 22ª Reunião Ordinária no Porto de Mucuripe – Fortaleza, onde aconteceria a discussão da pauta pré-estabelecida obedecendo a um regimento interno de procedimentos de Comissões Temáticas Tripartites promovidas pelo MTE.

Assinaram a lista de presenças 51 participantes.

Ata da 22ª Reunião Ordinária da CPNP NR 29

Local: Auditório da Cia Docas do Ceará – Porto de Mucuripe – Fortaleza.

Data: 02.09.2011 Início: 08h30

Verificação de quorum: a coordenação procedeu à chamada individual dos participantes, sendo confirmada a presença de representantes em número suficiente para a realização da 22ª Reunião Ordinária. Ausências justificadas dos representantes governamentais Rosângela Mendes Silva (MTE) e Antonio Carlos Garcia Jr (FUNDACENTRO) e do representante patronal Sr. Milton Tito (CNF).

- 1- Leitura da ata da 21ª reunião ordinária** realizada em Paranaguá e enviada antecipadamente aos titulares para análise, sugestões e correções; Após a leitura foi aprovada sem correções, sendo elogiada quanto à elaboração.

- 2- Continuação de análise de alteração referente ao uso de trava de segurança nos ganchos – proposta de inclusão do subitem 29.3.5.24.1.** A coordenação informou que o proponente patronal José Pedro Oliosi (Arcelor Mittal/TPS/Vitória) não compareceria e que o mesmo solicitou adiamento para reapresentação da proposta, pois o problema estava sob observação e não seria tão urgente como inicialmente se imaginava. Entretanto, o representante dos trabalhadores, José Adilson Pereira, informou que o problema ainda continuava no Terminal de Produtos Siderúrgicos de Praia Mole e que seus pares continuavam a reclamação quanto ao uso das travas e as dificuldades operacionais naquele porto. A bancada dos trabalhadores ressalta a importância das discussões sobre a adequação do uso de travas de segurança (item 29.3.5.24 e 29.3.5.24.1, item 2 da ata da 21ª RO) e sugeriu que a própria Arcelor Mittal identificasse e apresentasse as alternativas que procedem na usina de sua propriedade com o uso de travamento mais adequado. Assim o item deverá permanecer pautado para a próxima reunião com a exposição da bancada patronal.

- 3-** A coordenação solicitou aos membros da comissão uma alteração na seqüência da pauta, informando que teria consolidado a proposta de alteração da CPATP – nº 3 da pauta ao nº 5 propostas de alterações FUNDACENTRO. Aprovada alteração solicitada.

Continuação da análise de propostas sobre Cargas Radioativas - CNEN; com a palavra o Eng. Natanael Bruno, representante da CNEN, para dar continuidade ao item 4 da 21ª RO sobre o conjunto de propostas referentes a alterações no item 29.6 Operações com Cargas Perigosas – subitem 29.6.4.6 alíneas “d” e “e” Classe 7. Após comentários iniciais das bancadas o proponente explicou

sobre a necessidade quanto à manutenção da alínea “d” com alterações e a inclusão de uma alínea “e” no sentido de agregar o valor da proteção ao trabalhador dada a importância do acesso aos dados para ciência quanto ao controle adequado. Acrescentou, ainda, que demais normas da CNEN incluem item semelhante. O texto proposto foi o seguinte e colocado para debate e ajustes:

d) As informações contidas nos documentos de transporte de materiais radioativos associadas ao tempo em que a carga permanecerá em área portuária indicarão a necessidade ou não de **controle (monitoração) dos trabalhadores que manipulam a carga de acordo com a regulamentação do CNEN. Havendo necessidade de controle, o expedidor (no caso de embarque) ou o destinatário (em caso de desembarque) deverá providenciar os meios apropriados ao controle.**

O Sr. Natanael salientou a necessidade de enfatizar quem realiza o controle. Surgiram dúvidas sobre os sentidos das palavras “monitoração” e “controle” que seriam muito próximos. Após discussões chegou-se à conclusão que inicialmente deve-se monitorar e depois, dependendo da necessidade, efetuar-se o controle de acordo com os resultados da monitoração. Assim a bancada patronal sugeriu a inversão dos termos. Primeiro usar a palavra “monitoração” e depois “controle”.

A seguir discutiu-se sobre o destinatário assumir uma carga com problemas. O representante da CNEN explicou que no ponto de vista internacional o expedidor é sempre o responsável, no entanto há acordo entre as partes em que o destinatário ao receber a carga responde pela mesma. Os documentos de transporte incluem parecer da CNEN ou órgão internacional similar.

A bancada dos trabalhadores apresentou sua proposta para a letra “d”:

d) Em caso de constatação ou suspeita de avarias em cargas radioativas, monitorar e controlar a exposição dos trabalhadores ...

O representante do CNEN explicou que avaria na embalagem não prejudica a carga, a blindagem avariada é que é problema.

Ficou acordada a redação da alínea d conforme apresentação do CNEN.

A bancada patronal sugeriu substituir “indicarão” por “determinarão” e a inversão de monitoração e conseqüente controle.

Concedida a palavra ao Engenheiro de Segurança do porto de Mucuripe, o mesmo levantou discussão sobre o uso das palavras manipular/manusear que poderia gerar dúvidas nas operações portuárias. Tal alerta gerou discussão entre as bancadas, tendo como consenso a substituição por “movimentar”. Foi

decidido também substituir “dos trabalhadores...” por “do pessoal envolvido nas operações de transporte que movimentam ...”.

Finalmente foram aprovados os seguintes textos das referidas alíneas:

d) As informações contidas nos documentos de transporte de materiais radioativos, associadas ao tempo em que a carga permanecerá em área portuária, determinarão a necessidade ou não de monitoração e conseqüente controle de exposição do pessoal envolvido nas operações, que movimentam a carga, de acordo com a regulamentação do CNEN. Havendo necessidade de controle, o expedidor (no caso de embarque) ou o destinatário (em caso de desembarque) deverá providenciar os meios apropriados ao controle.

e) É assegurado ao pessoal envolvido nas operações com materiais radioativos o acesso aos dados e resultados da monitoração e do eventual controle.

O Sr. Natanael encerrou sua exposição e agradeceu a oportunidade de ter participado das discussões e enfatizou sobre a necessidade de uma maior aproximação com os órgãos envolvidos neste processo. O coordenador em nome das bancadas agradeceu ao representante da CNEN ali presente, estendendo os agradecimentos aos demais representantes que participaram em reuniões anteriores debatendo o mesmo tema.

O coordenador a seguir apresentou as propostas da FUNDACENTRO e do MTE .

Proposta nº 1 que acrescenta a alínea “d” ao subitem 29.1.4.1.

d) fazer a gestão dos riscos à segurança e à saúde do trabalhador portuário, de acordo com as recomendações técnicas do SESSTP e aquelas sugeridas e aprovadas pela CPATP, em consonância com os subitens 29.2.1.3 alíneas “a” e “b” e subitem 29.2.2.2, respectivamente;

O representante da CNC, Luiz Sergio Mamari, comentou sobre NR em elaboração que versaria sobre gestão de riscos tendo os conceitos acima e talvez algumas alterações venham a ser necessárias no futuro. O coordenador, José Emílio, justificou como importante a inclusão deste item para incrementar a noção de conjunto na gestão integrada de segurança e saúde do trabalhador.

O Patronato sugere a vírgula antes do “respectivamente”, no que foi atendido.

Proposta aceita por todas as bancadas.

Prosseguindo foi reapresentada a proposta de alteração na redação do subitem **29.2.2.1**, com a retirada do **OGMO** da composição da CPATP e alterações dos demais subitens que compatibilizariam a alteração proposta.

29.2.2.1- Os Operadores Portuários, os empregadores e os tomadores de serviço ficam obrigados a organizar e manter em funcionamento a CPATP.

29.2.2.25- Competem aos Operadores Portuários, empregadores e tomadores de serviço.

A bancada patronal solicitou prazo para aprovar a redação, devido à dúvida quanto à inclusão do termo “tomadores de serviços”. Caso seja mantida, a redação fica automaticamente aprovada uma vez que os trabalhadores aprovaram a proposta.

Proposta de alteração do subitem **29.2.2.24** – Compete aos membros da CPATP

Alínea “d” – frequentar o curso sobre prevenção de acidentes do trabalho, promovido pelos operadores portuários, empregadores ou tomadores de serviço.

A alteração do item **29.2.2.24 letra “d”** não foi aprovada e ficou decidida a manutenção do OGMO como um dos provedores do curso para os membros da CPATP. Assim tal item será mantido como já se apresenta na NR. **Proposta rejeitada.**

Em continuação, proposta de retirada do OGMO do subitem 29.2.2.25 – que ficaria com a seguinte redação:

29.2.2.25 – Competem aos operadores portuários, empregadores e tomadores de serviço.

Proposta aceita, entretanto depende da confirmação da bancada patronal quanto ao uso de tomadores de serviço no subitem.

A seguir foi apresentada a proposta de exclusão dos itens **29.2.2.13** e **29.2.2.14** devido a similaridade com a NR-05 que foi alterada (Port. Nº 247 de 12.06.2011 – MTE/SIT), que não exige o registro da CIPA nas Superintendências Regionais do Trabalho e Emprego. A exclusão foi aceita por todas as partes e uma renumeração desta NR se fará necessária. Do mesmo modo o subitem 29.2.2.29 sofrerá a seguinte alteração: exclusão de “Registrada ...no órgão regional do MTE a mesma”, ficando da seguinte forma;

29.2.2.29 – A CPATP não poderá ter o número de representantes reduzido, bom 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.

Aprovada pelas bancadas.

Nova proposta de inclusão: justificada

29.2.2.1.1 Os operadores portuários, empregadores e tomadores de serviço que utilizam TPA e sejam conveniados do SESSTP compartilhado (29.2.1.1.2) poderão recorrer ao OGMO para que o mesmo organize e mantenha em funcionamento a CPATP a fim de facilitar o trabalho desta comissão e evitar sua pulverização.

A **proposta foi aceita** pelas bancadas, entretanto deverá ser substituída a palavra “pulverização” por outra mais adequada a texto de uma NR.

Prosseguindo, analisou-se as propostas da FUNDACENTRO das seguintes inclusões:

29.3.18.1 – Todo equipamento de movimentação de cargas fixos ou sobre trilhos deve ser equipado com um sistema eficiente de ancoragem a fim de evitar seu deslocamento acidental pelo denominado “efeito vela”;

29.3.5.18.2 – Todo terminal portuário deve ser dotado de equipamento de medição da velocidade de vento (anemômetro) e ser incluído no seu PCE as medidas aplicáveis para prevenir acidentes em caso de ventos fortes;

No mérito a proposta foi aceita pelas bancadas. Foi constatada a necessidade da NR 29 aprofundar quanto ao tema. A coordenação exibiu foto documentação de acidente ocorrido no Terminal de Carvão da Vale em Vitória, no dia 18 de novembro de 2010, com o colapso total de dois descarregadores de navio, após fortes ventos naquele local. Durante a discussão da proposta foi apresentada sugestão do Auditor Fiscal do Trabalho Jasen Wagner Gallo, da Gerência da SRTE/SP, que trabalha em Santos, a qual agrega outras preocupações técnicas à proposta inicial.

Por se tratar item de natureza técnica especializado, foi consenso que deveriam ser consultados profissionais da área ou empresas, inclusive fabricantes. O coordenador solicitou que as bancadas procurassem melhores embasamentos técnicos para discussão na próxima reunião. Ponderou que as bancadas poderão se valer de assessoria técnica ou convidados para os debates sobre o tema. Esclareceu que, caso necessário, haveria um prazo para adequação dos equipamentos às alterações da NR 29. Poderá também ser sugerido prazo através da CPNP. O texto foi mantido para discussão na próxima reunião.

Nova proposta da FUNDACENTRO refere-se a reposicionamento dos subitens **29.3.4.13** para **29.3.7.3** e do item **29.3.7.3** para **29.3.7.4.**, visando agrupar o assunto contêineres num mesmo local na norma. **Proposta aprovada.**

Nova proposta da FUNDACENTRO de inclusão dos seguintes subitens à NR 29:

29.3.9.6. Segurança em Armazéns e Silos

29.3.9.6.1 – Os armazéns e silos devem dispor de sinalização horizontal em seu piso, demarcando área de segurança para o trânsito de pessoas e sinalização vertical que indique outros riscos existentes no local;

29.3.9.6.2 – Os armazéns e silos que gerem poeiras explosivas devem dispor de sistemas que suprimam sua formação, através de ventilação local exaustora ou outro sistema que mantenha a concentração de poeiras em limites seguros.

29.3.9.6.3 – Toda administração portuária que tenha em sua área de abrangência armazéns e silos que contenham granel sujeitos à formação de atmosferas explosivas deverá dispor de regulamento interno que estabeleça normas de segurança para a entrada e permanência de pessoas nestes locais, liberação e serviços a quente como solda elétrica ou corte a maçarico (oxiacetileno), circuito elétrico e iluminação classificado para este tipo de área e sistema de aterramento que controle a energia estática. Devendo ainda comprovar com documentação a efetiva execução das recomendações de segurança para o controle dos riscos de explosões e incêndios.

Foi consenso a necessidade da inclusão e o aprofundamento do tema na NR 29. A bancada patronal, através do representante da CNA, Luiz A. Fayet, solicitou prazo para avaliação e adequação deste item. Os trabalhadores sugeriram a inclusão das moegas e a substituição de “administração portuária” por “instalações portuárias”. A bancada do governo sugeriu definir detalhes sobre ventilação e observar itens semelhantes na NR-33. O engenheiro Raimundo, do porto de Mucuri, acrescentou que caso houvesse indicação de ambiente explosivo deveriam ser estabelecidas as medidas de estabilização do limite de explosividade. Outras sugestões, tais como: iluminar moegas com luz reflexiva, adequar a sinalização para situações onde há trânsito de trabalhadores, aplicar PT (permissão de trabalho) nessas instalações e tratar tais ambientes como área foram encaminhadas.

Aceita a proposta de inclusão, novo texto deverá ser apresentado para a próxima reunião.

Outra proposta sob análise de complementação de texto em subitem:

29.5.2 - Para o resgate de acidentado em embarcações atracadas devem ser mantidas, próximas a estes locais de trabalho, gaiolas e macas em bom estado de conservação e higiene, não podendo ser utilizadas para outros fins.

A proposta foi aprovada.

Em continuidade, no item da pauta “Outros Assuntos” a palavra foi franqueada. O representante laboral da FNP, Guanito Prado, comentou sobre a questão do trâmite alfandegado de explosivos nos portos e sugeriu que fosse convidado para a próxima reunião um representante do Exército do Brasil para discussão do assunto. Acrescentou sobre o impedimento de armazenamento de gases classificação 2.1 e 2.3 na área portuária e sua realização em área próxima. Sugeriu convidar a Petrobrás para a próxima reunião. O representante da Marinha solicitou cautela quanto ao envolvimento de muitos entes públicos e órgãos na área portuária. O Sr. Guanito foi orientado pelo coordenador a indicar os itens da norma que gostaria que fossem debatidos e as correspondentes justificativas para a próxima reunião.

4. Outros Assuntos

Outro assunto discutido foi a necessidade em definir pela NR-29 condições técnicas de local de guarda de serviços. A sugestão de texto será elaborada por Ernani da bancada dos trabalhadores para a próxima reunião.

Antes do encerramento houve avaliação da visita às instalações portuárias de Pecém. O representante do Ministério dos Transportes, Armando R. Moreira, abordou a indagação surgida durante a visita aos cais, sobre quem recaia a responsabilidade do cumprimento da NR-29. A respeito referiu-se ao histórico dessas instalações, construídas originalmente com recursos federais e depois do Estado, lembrando que constituem um terminal de uso privativo misto fora da área de um porto organizado. Conforme o contrato de adesão celebrado em 2001 entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e o Governo do Estado do Ceará, o regime jurídico é o da autorização, o que desfaz a outra hipótese, de Porto Público, caso em que pertenceria obrigatoriamente ao patrimônio da União e sua exploração pelo Estado só poderia ser mediante concessão. Assim, tendo a propriedade de alguns terrenos e o domínio útil de outros, que compõem a área total do terminal, o Autorizado ficou sob o disciplinamento do artigo 4º da Lei nº 8.630/93 para a movimentação e armazenagem de cargas próprias e de terceiros, vedada contratualmente a subautorização. Sendo a administração do terminal realizada pela companhia estadual CEARÁPORTOS, a prática do credenciamento de terceiros para as operações é regida pelas normas do direito privado, condição que caracteriza que qualquer relação legal destes últimos é sempre com aquela empresa. Portanto, tem-se que a responsabilidade de atender aos ditames da NR-29 é específica do Autorizado na figura da CEARÁPORTOS. A situação, falha, de só movimentar cargas de terceiros leva à interpretação de tratar-se de um porto público. Porém portos públicos são sempre de propriedade da União, que detém a competência de explorá-los diretamente, ou indiretamente mediante concessão (delegação), o que não é o caso de Pecém, que por pertencer ao Estado não constitui porto organizado e opera no regime de autorização para Terminal de Uso Privativo Misto, nos termos do Contrato de Adesão nº

097/2001, de 05.06.2001, entre a União e Governo do Estado. Daí a ausência de OGMO e CAP. O representante dos trabalhadores sugere maior ação do grupo móvel de fiscalização portuária a fim de provocar gestão conjunta de higiene e segurança do trabalho. Segundo os trabalhadores a CEARÁPORTOS é a responsável pela segurança e a situação dos trabalhadores no local é preocupante.

A próxima reunião ordinária ficou agendada para **01 e 02 de dezembro** próximos, na cidade de Vitória, ES, sem visita portuária, quando deverão ser consolidadas todas as propostas aprovadas e debatidas as pendências.

A coordenação reafirmou a necessidade do envio das sugestões com 30 dias de antecedência. Foi sugerido para inclusão no calendário de reuniões para 2012 o porto de Rio Grande.

Nada mais a ser tratado foi encerrada a reunião cuja ata será enviada para prévia apreciação dos membros da CPNP.

José Emilio Magro.
Coordenador da CPNP
19.09.11