

## Empresas são responsáveis por avaliar riscos em navio e treinar trabalhadores

As empresas que recebem os navios são responsáveis por avaliar riscos e treinar trabalhadores que vão atuar no seu terminal, como preveem as normas de segurança nas atividades portuárias. Em porão de navio, por exemplo, o tomador de serviço deve usar equipamentos para medir e avaliar riscos no ambiente, além de dar treinamento aos trabalhadores para que saibam agir diante de situações de risco.

Se as normas tivessem sido consultadas e aplicadas, a morte dos companheiros Adnilson Rodrigues de Carvalho, 47 anos, diretor do Suport-ES; Clovis Lira da Silva, 56 anos, arrumador, e Luiz Carlos Milagres, 64 anos, estivador, ocorrida na terça-feira, dia 24, poderia ter sido evitada. O acidente aconteceu em Portocel, dentro do porão do navio Sepetiba Bay, carregado de madeira, após os trabalhadores inalarem gás tóxico.

A Norma Regulamentadora (NR) 29, que prevê diretrizes de saúde e segurança nas atividades portuárias, engloba todas as outras NRs citadas em situações de risco, como a NR 33, que trata especificamente de espaço confinado, como é o caso do porão onde os trabalhadores estavam. Há ainda a NBR 16577:2017, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), elaborada pela Comissão de Estudo Especial de Espaço Confinado (ABNT/CEE-225), que cita especificamente a prevenção de acidentes, procedimentos e medidas de proteção em espaços confinados.

As normas exploram minuciosamente a questão dos equipamentos de medição (detectores de gás) que necessitam da correta calibração e testes por profissionais competentes, bem como a correta avaliação dos gases presentes no ambiente a ser ocupado durante a análise preliminar de risco. Assim, o aparelho acusa a necessidade de medidas quando estiver acima dos limites de tolerância, dando o tempo hábil para preservar a vida dos trabalhadores.



**Adnilson Rodrigues de Carvalho, 47 anos, era diretor do Suport-ES e avulso multifuncional. Ele atuava como estivador no porão do navio quando tentava socorrer o colega que desmaiou após inalar gás tóxico**



**Navio Sepetiba Bay, carregado de madeira, estava atracado em Portocel quando aconteceu acidente**

Segundo o advogado André Moreira, o porão do navio onde aconteceu o acidente é um espaço fechado ou confinado, assim como outros locais com as mesmas características, e pode ser distinguido especialmente por acessos restritos de entrada e saída, altura livre reduzida, menor troca de ar e espaços bloqueados por anteparas e partições. Todavia, esses espaços costumam ser sempre grandes o suficiente para permitir a entrada para a realização de serviços de inspeção, manutenção, limpeza e reparo. Entre exemplos típicos estão: tanques de combustível, tanques de lastro, cascos de navios, porões de carga, etc.

“Ou seja, se houvesse um detector de gás disponível dentro do porão, um técnico de segurança do trabalho para identificar e orientar previamente que o local é um espaço confinado, além de técnicos da empresa, do Ogmo-ES e do Ministério do Trabalho na beira do cais, a atenção da equipe seria outra durante a atividade, destacou o presidente do sindicato, Ernani Pereira Pinto.

Outra forma de minimizar os riscos é treinar os portuários para lidar com qualquer imprevisto e utilizar equipamentos de segurança adequados para a situação. E treinamento é responsabilidade de quem? Do nosso Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo-ES), que recebe requisição de tomadores de serviços, terminais portuárias e operadores portuários e treina a mão de obra para atender a demanda dos navios.

## Prestação de socorro é adequada?

Também questionamos a forma como o socorro deve ser prestado: há equipes devidamente preparadas e equipadas para atender qualquer tipo de acidente inerente das atividades portuárias? Há meios de transporte eficientes? Os trabalhadores são preparados para prestar os primeiros socorros até que a equipe especializada chegue?

Tudo isso já foi cobrado pelo Suport-ES em reuniões de segurança, comissões, Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho (SESMT), mas pouco ou nada foi feito para proteger o trabalhador.

O Suport-ES defende que, para qualquer operação em porão de navio, todo trabalhador receba treinamento de primeiros socorros, sobre espaço confinado e outros temas que suas atividades requererem; que todos os trabalhadores em porão sejam formalmente liberados por um técnico em segurança do trabalho para poder realizar a função, e que seja realizada a medição de gás e atmosfera explosiva antes do início dos serviços.

Estamos tomando as devidas providências junto aos órgãos de fiscalização e investigação, segurança e saúde, pois o tempo clama por respostas para essa tragédia para que possamos cobrar ainda mais providências e mudanças nas formas de conduzir normas de segurança. Queremos zelar pela vida de todos os outros trabalhadores nos portos!

Agradecemos as várias condolências que recebemos do Ministério Público do Trabalho, Portocel, sindicatos, federações, confederações, Procuradoria do Trabalho em Brasília, Sindiopes e operadores portuários. Estamos juntos!

## Porque o Suport-ES não assinou o Projeto de Excelência de Portocel

É bom lembrar que o Suport-ES não assinou o Projeto de Excelência de Portocel. Não vamos assumir atribuição de tomador de serviço, com responsabilidade pela seleção, pagamento, treinamento e segurança dos trabalhadores portuários avulsos. Se tivéssemos assinado esse documento, hoje seríamos responsáveis pela segurança dos trabalhadores que morreram no navio.

### O que é espaço confinado

[...] 3.24 - espaço confinado: qualquer área não projetada para ocupação humana contínua, a qual tem meios limitados de entrada e saída ou uma configuração interna que pode causar aprisionamento ou asfixia em um trabalhador e na qual a ventilação é inexistente ou insuficiente para remover contaminantes perigosos e/ou deficiência/enriquecimento de oxigênio que possam existir ou se desenvolver ou conter um material com potencial para engolfar/afogar um trabalhador que entrar no espaço.

Fonte: ABNT NBR 16577:2017

## Detectores multigás

Os detectores multigás são utilizados para determinar a concentração de oxigênio (O<sub>2</sub>), gases e vapores inflamáveis, sulfeto de hidrogênio (H<sub>2</sub>S) e monóxido de carbono (CO). Os requisitos também incluem a preparação de estações adequadas de calibração para a realização de testes funcionais e calibração dos detectores; um pré-requisito importante para garantir resultados de medições exatos e confiáveis. A principal motivação para essa nova norma é o grande número de acidentes, muitas vezes fatais, que ocorrem em depósitos e outros espaços fechados ou confinados a bordo de navios.

## Algumas medidas técnicas de prevenção de acidentes:

- a) identificar, isolar e sinalizar os espaços confinados para evitar a entrada de pessoas não autorizadas;
- b) antecipar e reconhecer os riscos nos espaços confinados;
- c) proceder à avaliação e controle dos riscos físicos, químicos, biológicos, ergonômicos e mecânicos;
- d) implementar medidas necessárias para eliminação ou controle dos riscos atmosféricos em espaços confinados;
- e) avaliar a atmosfera nos espaços confinados, antes da entrada de trabalhadores, para verificar se o seu interior é seguro;
- f) manter condições atmosféricas aceitáveis na entrada e durante toda a realização dos trabalhos, monitorando, ventilando, purgando, lavando ou inertizando o espaço confinado;
- g) 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 seguras;
- h) testar os equipamentos de medição antes de cada utilização; e interferências de radiofrequência.

Fonte: NR 33/33.3.2 Medidas técnicas de prevenção

**SUPPORT-ES PERMANENTEMENTE EM DEFESA DO PORTUS E DOS PORTOS PÚBLICOS.**

**O PORTUS É PATRIMÔNIO DOS PORTUÁRIOS E OS PORTOS PÚBLICOS DO POVO BRASILEIRO.**

**Acesse nosso site: [www.suport-es.org.br](http://www.suport-es.org.br)**