



SENAC – SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM COMERCIAL

Curso Técnico em Segurança do Trabalho

**O Trabalhador Portuário e o Trabalho em Altura: uma análise sobre as
Normas Regulamentadoras no cotidiano dos cais do Espírito Santo**

Renan de Almeida

Vila Velha, maio de 2015.

SENAC – SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM COMERCIAL

Curso Técnico em Segurança do Trabalho

**O Trabalhador Portuário e o Trabalho em Altura: uma análise sobre as
Normas Regulamentadoras no cotidiano dos cais do Espírito Santo**

Renan de Almeida

Orientador

Professor Volmar Luiz Menti

Trabalho apresentado ao SENAC EAD
como requisito para a aprovação no curso
Curso Técnico em Segurança do Trabalho.

Vila Velha, maio de 2015.

O trabalho portuário é ponto comum em minha formação enquanto pessoa. Filho e sobrinho de estivadores, adentrei esta área em 2006, por meio de Processo Seletivo Público para os quadros do OGMO-ES como Trabalhador Portuário Avulso Cadastrado. Dedico este trabalho a Jaques de Almeida e José Iremar Morosini.

SUMÁRIO

1.RESUMO.....	4
2.INTRODUÇÃO.....	5
3.JUSTIFICATIVA.....	7
4.OBJETIVOS.....	8
5.DESENVOLVIMENTO.....	9
6.CONCLUSÃO.....	21
7.REFERÊNCIAS.....	24
8.ANEXOS.....	25
Anexo 1 – Questionário em Formato Texto.....	25
Anexo 2 – Apontamentos iniciais para uma Análise Preliminar de Riscos do Trabalho em Altura no Trabalho Portuário	29
Anexo 3 – Tabela Cálculo de Penalidades	31

1 - RESUMO

Este trabalho visa revelar aos interessados um panorama sobre o Trabalho em Altura no Trabalho Portuário do Espírito Santo e o desencadeamento das ações para a implementação do disposto nas Normas Regulamentadoras 29 – Segurança e Saúde no Trabalho Portuário – e 35 – Trabalho em Altura.

Acima de tudo, um olhar direcionado aos trabalhadores do cotidiano do cais, que há mais de 100 anos desenvolvem de forma organizada suas atividades em ambientes insalubres, penosos e de altíssima periculosidade.

Palavras-chave: Trabalho em Altura, Trabalho Portuário, Portos do Espírito Santo.

2 - INTRODUÇÃO

Os portos brasileiros vêm passando por uma transformação aguda no tocante à utilização de maquinários e implementos para a realização de atividades. A construção de navios de maior porte para atender à demanda do transporte de um maior volume de carga é um dos interessantes desafios da Engenharia Náutica Moderna.

A busca por equipamentos com capacidade cada vez maior contrasta com a fragilidade do corpo humano. Infelizmente, a exposição de trabalhadores aos riscos ainda é presente em nosso ambiente de trabalho. Estruturas cada vez mais altas, a otimização dos espaços para a acomodação e transporte das cargas e a necessidade da força humana na estivagem/desestivagem e peação/despeação ainda são fatores que levam a acidentes. A busca pela mitigação, controle e minimização dos riscos é de responsabilidade de todos.

O Trabalho portuário e o trabalho marítimo são os setores nos quais o Estado Brasileiro possui um número muito expressivo de ratificações de Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Isso nos remete a uma análise sobre o alto grau de periculosidade desses ambientes. Apesar dessas convenções tornarem-se parte de nosso ordenamento jurídico ao serem ratificadas pelo Brasil e transformadas em normatizações, não necessariamente conseguiram se estabelecer no cotidiano dos cais e embarcações como medidas e ações de prevenção aos acidentes.

O trabalho em altura, por sua vez, está presente em vários setores da economia brasileira, seja na construção civil, nas grandes indústrias, na construção e reparação naval e no trabalho portuário. O risco de queda de diferente nível do trabalhador nestes ambientes sem a adoção de medidas de contenção e a utilização dos EPC (Equipamentos de Proteção Coletiva) e EPI (Equipamentos de Proteção Individual) específicos para a atividade quase sempre resultam em lesões de gravidade considerável e também em morte.

No trabalho portuário, o risco de queda, muito perceptível ante a altura do trabalhador ao convés, ao fundo do porão ou ao cais, remete a uma tomada de ação mais atenciosa para o momento, mas não menos perigosa.

O trabalho em altura nos diversos ambientes do cais é corriqueiro. A adoção daquilo que é preceituado nas NRs (Normas Regulamentadoras) é algo que precisa ser observado para o andamento mais seguro de todas as atividades portuárias.

3 - JUSTIFICATIVA

Ao refletir sobre o fazer cotidiano e sob a luz dos conhecimentos e análise documental existentes sobre o Trabalho em Altura e o Trabalho Portuário (NR-35 e NR-29), um questionamento que se apresenta é o atendimento à Normatização ante a realização de atividades em altura. Não é novidade para os trabalhadores os relatos de acidentes e até mesmo o pânico que alguns trabalhadores apresentam na execução do trabalho em altura.

Esta pesquisa se justifica ao buscar revelar à comunidade portuária um diagnóstico sobre aquilo que é preceituado no tocante ao trabalho em altura nas normatizações do Ministério de Trabalho e Emprego e a realidade do cais, uma vez que é constante a execução de atividades que expõem o trabalhador a situações de risco.

A retomada da normatização sobre o tema, a observância àquilo que é apregoadado pelas NRs e a entrevista com atores responsáveis encerram uma relevância social importante para trabalhadores e suas famílias, empregadores e gestores da mão de obra portuária. Um ambiente mais seguro é o objetivo de todos.

4 - OBJETIVOS

Objetivo geral

Oferecer à comunidade portuária um panorama mais detalhado sobre a observância ou não dos preceitos estabelecidos pela NR-29 e NR-35 sobre o trabalho em altura para trabalhadores portuários, se ocorre ou não capacitação referente a tal faceta do cotidiano dos trabalhadores e se são utilizados os equipamentos de proteção coletiva e individual para trabalho em altura nas atividades a bordo e no cais.

Objetivos específicos

- Estabelecer uma análise sobre a realidade a partir das observações nos locais de trabalho pautada no disposto nas normatizações sobre o trabalho em altura nas atividades desenvolvidas pelos trabalhadores portuários, em particular os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO-ES (Órgão de Gestão de Mão de Obra Portuária do Estado do Espírito Santo).
- Buscar por intermédio de Questionários respondidos pelos atores da comunidade portuária do Espírito Santo pistas, afirmações ou constatações que possibilitem a construção de um panorama sobre a temática abordada.

5 - DESENVOLVIMENTO

Como forma de sistematizar melhor este trabalho, destacaremos a atividade desenvolvida pelos estivadores (realizados a bordo das embarcações). Dessa forma, será realizada uma caracterização dos locais onde ocorrem as atividades laborais desta categoria profissional.

Na sequência, serão abordados os temas presentes no cotidiano dos estivadores, conforme a vivência e observação ao longo de uma década de atividade nesse ambiente, comparando com o que rege a NR-29 sobre o trabalho em altura: Acesso às Embarcações, Acesso aos Porões, Atividades nos Porões, Conveses e à Bordo das Embarcações e a própria NR-35.

Por fim, questionários respondidos por atores da comunidade portuária potencializará ao leitor um parecer referente ao olhar destes sobre questões relacionadas à saúde e segurança do trabalhador portuário.

5.1 - Caracterização do Ambiente de Trabalho

A atividade laboral do estivador se dá a bordo das embarcações. Podemos entender, de forma geral, como sendo toda atividade desenvolvida em estivagem/desestivagem (colocar/retirar cargas no navio) com ou sem utilização de implementos mecanizados como empilhadeiras, carregadeiras frontais, pás mecânicas, guinchos e pontes rolantes. Temos ainda as atividades de peaço/despeaço (travar/destravar cargas), normalmente sendo utilizadas correntes, cabos de aço, varas e macacos de peaço, cordas e fitas.

Os navios são atracados nos berços de operação. Existe uma escada que permite o acesso dos trabalhadores do cais do porto até o convés da embarcação. Os trabalhadores sobem por essa escada e se dirigem aos locais determinados pelo operador portuário (patronado) após reunião para a passagem do trabalho.

Essas atividades são realizadas normalmente nos porões dos navios. O acesso a estes espaços se dá a partir do convés da embarcação, em

estruturas chamadas agulheiros. Por intermédio de uma escada, descemos o porão até o piso.

Estes caracterizam-se por grandes câmaras nas quais a carga é acondicionada para o seu transporte entre os portos. No alto dessas câmaras, existem tampões retráteis, permitindo o embarque ou desembarque de cargas por intermédio de guinchos, guindastes, alimentadoras ou pontes rolantes.



Figura 1: Escada de acesso à embarcação

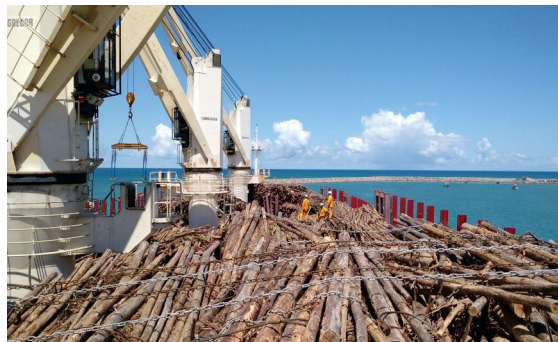


Figura 2: Carregamento de madeira no convés

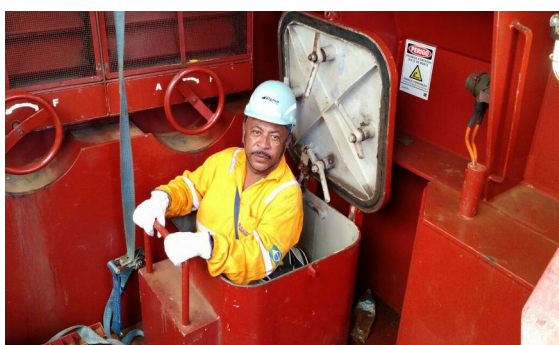


Figura 3: Agulheiro para acesso ao porão



Figura 4: Porão com carregamento de bobinas

5.2 - Análise do Ambiente de Trabalho

5.2.1 - Acesso às Embarcações

O acesso às embarcações é um momento delicado para o estivador. A utilização de pranchas (rampas) junto à escada de acesso ocorre em local crítico – exatamente entre a borda do cais e o costado do navio – tendo o mar como fundo e elementos complicadores para o livre acesso como trilhos, rodeiros e limitadores de guindastes e pórticos muito próximos, defensas e cabeços de amarração das embarcações.

Acrescentando os elementos móveis, temos as amarras, das quais devemos manter uma distância segura. O diferencial da maré e o balanço do navio alteram consideravelmente a disposição e firmeza do conjunto de acesso. O que contribui significativamente para a instabilidade e insegurança.

A NR-29 nos aponta o seguinte:

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 (BRASIL, acesso em 15 mai. 2015).

Nas escadas não é difícil notar redes com rasgos significativos e com fixação inadequada além de cabos de aço e suportes que atrapalham a locomoção de pessoas.

Sobre a rede de proteção, formato e posicionamento da escada temos o seguinte:

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. 29.3.2.5 A escada de portaló deve ficar posicionada com aclividade 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 (BRASIL, acesso em 15 mai. 2015).

Não é difícil observar casos em que o formato do degrau, a chuva, a maritimidade, a salinidade e resíduos de óleo e graxa corroboram para tornar o piso da escada escorregadio, o que potencializa notadamente o risco de queda.

Vale destacar que muitas vezes as pranchas de acesso às escadas não possuem balaustrada adequada, tampouco redes de proteção. São estreitas demais e se caracterizam como a parte mais frágil do sistema, o que as tornam estruturas que provocam o desequilíbrio de forma grosseira e inesperada, pois estão apoiadas em piso irregular e ao sabor do balanço do navio, exatamente o contrário no disposto em norma:

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 (BRASIL, acesso em 15 mai. 2015).

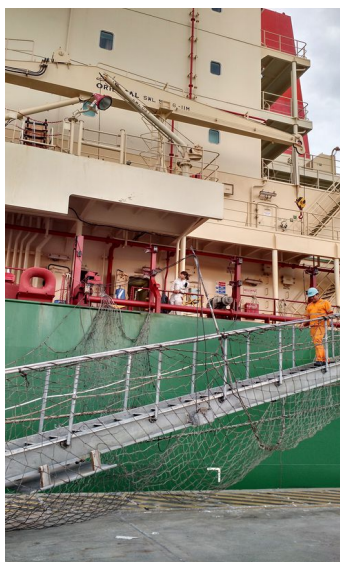


Figura 5: Rede de proteção encostada no chão



Figura 6: Rampa estreita, ausência de apoio rolante, falta de rigidez do conjunto, obstáculos na escada e ausência de rede de proteção



Figura 7: Escada sem contato com o solo e com obstáculo para acesso

5.2.2 - Acesso aos Porões

O acesso aos porões se dá pelos agulheiros – estruturas providas de uma escotilha – com acesso às escadas. Estas podem ser do tipo “caracol” com guarda-corpo, retas com patamares ou retas até o piso do porão, dotadas de guarda-corpo ou não.

Quando se dá o acesso ou a saída aos porões, buscamos a escada mais confortável e segura. Entretanto, em diversas ocasiões, o acesso às escadas está obstruído pela carga no interior do porão, ou por alguma razão a escotilha do agulheiro se encontra trancada. Nesses casos, somos obrigados a utilizar as escadas retas.

Não obstante, essas escadas encontram-se sujas e com óleo hidráulico provenientes de vazamentos dos guinchos e atuadores para abertura do porão ou até mesmo com o próprio material transportado nele. Essas escadas não possuem proteção contra a sujeira e tampouco são limpas pelos membros da tripulação. Em sua totalidade, não são dotadas de cabo-guia e muito raramente possuem guarda-corpo, portanto não atendem à Norma Regulamentadora 29. Vejamos:

29.3.4.2 As escadas de acesso ao porão devem estar em perfeito estado de conservação e limpeza. 29.3.4.3 Quando o porão possuir escada vertical até o piso, esta deve ser dotada de guarda-corpos ou ser provida de cabo de aço paralelo à escada para se aplicar dispositivos do tipo trava-quedas acoplado ao cinto de segurança utilizado na operação de subida e descida da escada. 29.3.4.4 A estivagem das cargas nos porões não deve obstruir o acesso às escadas dos agulheiros. 29.3.4.4.1 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 em 1 m (um metro). 29.3.4.4.2 Não é permitido o uso de escada do tipo quebra-peito (BRASIL, acesso em 15 mai. 2015).

Devemos lembrar que o acesso aos porões se dá em sua grande maioria do convés do navio até o piso do porão. Isso resulta em mais de 21

metros de altura. A partir desse perigo observado, podemos claramente vislumbrar o risco da ocorrência de um acidente. Basta que imaginemos o acesso e saídas dos porões por estas vias a todos os trabalhadores de bordo. Não é rara a necessidade de mudarmos de porão para a continuidade da estivagem ou desestivagem, ou ainda na necessidade do trabalhador de usar o banheiro que fica localizado no convés da embarcação.



Figura 8: Escada Caracol

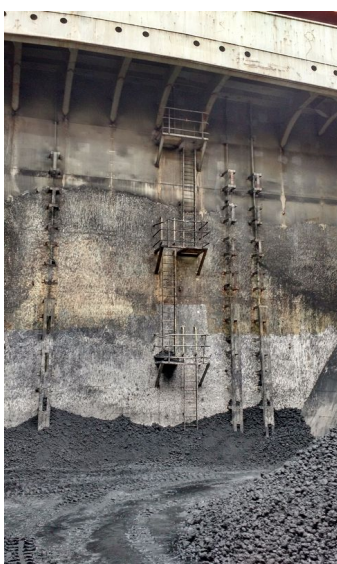


Figura 9: Escada reta em patamares suja pelo produto armazenado no porão



Figura 10: Escada Reta com ausência de cabo-guia

5.2.3 - Atividades nos Porões, Conveses e a Bordo das Embarcações

É clara a definição de trabalho em altura dada pela NR-35, “1.2 Considera-se trabalho em altura toda atividade executada acima de 2,00 m (dois metros) do nível inferior, onde haja risco de queda” (BRASIL, acesso em 15 mai. 2015).

Não é difícil perceber e encontrar situações em que o Trabalhador Portuário (Trabalhador Portuário Vinculado, Trabalhador Portuário Avulso e Terceirizados) se expõe ao perigo do trabalho em altura. O risco de queda de nível, dada a própria prática de peaço/despeação/estivagem/desestivagem das cargas necessita do trabalhador um deslocamento vertical pela própria carga.

Esse deslocamento se dá em níveis que correspondem exatamente à altura do volume da carga estivada. Em algumas situações conseguimos estivar ou desestivar as cargas camada por camada. Entretanto, boa parte das cargas são manuseadas em lotes com empilhamento de até 15 camadas para produtos siderúrgicos, de 6 camadas para contêineres, 3 camadas para blocos de granito etc.. É muito comum a execução de trabalhos em altura entre 2 a 9 metros. Esse tipo de estivagem/desestivagem é mais produtivo, contudo remete à exposição do risco de queda de nível. Em nenhum dos casos são observados os preceitos existentes na NR-29. Vejamos:

29.3.4.5 Recomenda-se a criação de passarelas para circulação de no mínimo 0,60 m (sessenta centímetros) de largura sobre as cargas estivadas de modo a permitir o acesso seguro à praça de trabalho. 29.3.4.6 Os pisos dos porões devem estar limpos e isentos de materiais inservíveis e de substâncias que provoquem riscos de acidente. 29.3.4.7 A forração empregada deve oferecer equilíbrio à carga e criar sobre a mesma um piso de trabalho regular e seguro. 29.3.4.8 As plataformas de trabalho devem ser confeccionadas de maneira que não ofereçam riscos de desmoronamento e propiciem espaço seguro de trabalho. 29.3.4.9 Passarelas, plataformas, beiras de cobertas abertas, bocas de celas de contêineres e grandes vãos entre cargas, com diferença de nível superior a 2,00 m (dois metros), devem possuir guarda-corpo com 1,10 m (um metro e dez centímetros) de altura. 29.3.4.9.1 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. 29.3.4.9.2 É obrigatório o uso de escadas para a transposição de obstáculos de altura superior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) (BRASIL, acesso em 15 mai. 2015).

Devemos salientar que em alguns momentos algumas empresas solicitam a não permanência de estivadores sobre as cargas estivadas. Contudo, existem casos específicos em que há necessidade desta permanência, mesmo que temporária, seja para desengatar uma corrente de içamento, seja para destravar alguma castanha de peaço.

Em contrapartida, nenhuma ação visível no sentido de oferecer os EPCs e EPIs para a realização dessas atividades em particular são apreciadas no cotidiano do cais. Essa atitude nos reforça a crença de que a segurança pode ser burlada em momentos críticos para a continuidade da operação, isto é, sujeitar a segurança à continuidade da operação ou em nome da produtividade – anseio de ambos.

Junta-se a essa situação a não existência de um programa de capacitação e avaliação de pessoal para o trabalho em altura até o presente momento no OGMO-ES, conforme previsto na NR-35:

35.4.1 Todo trabalho em altura deve ser planejado, organizado e executado por trabalhador capacitado e autorizado. 35.4.1.1 Considera-se trabalhador autorizado para trabalho em altura aquele capacitado, cujo estado de saúde foi avaliado, tendo sido considerado apto para executar essa atividade e que possua anuência formal da empresa. 35.4.1.2 Cabe ao empregador avaliar o estado de saúde dos trabalhadores que exercem atividades em altura, garantindo que: a) os exames e a sistemática de avaliação sejam partes integrantes do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO, devendo estar nele consignados; b) a avaliação seja efetuada periodicamente, considerando os riscos envolvidos em cada situação; c) seja realizado exame médico voltado às patologias que poderão originar mal súbito e queda de altura, considerando também os fatores psicossociais. 35.4.1.2.1 A aptidão para trabalho em altura deve ser consignada no atestado de saúde ocupacional do trabalhador. 35.4.1.3 A empresa deve manter cadastro atualizado que permita conhecer a abrangência da autorização de cada trabalhador para trabalho em altura (BRASIL, acesso em 15 mai. 2015).

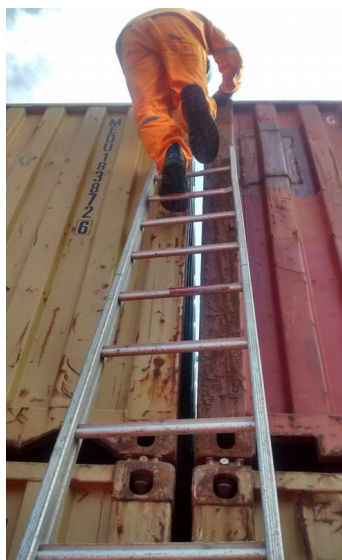
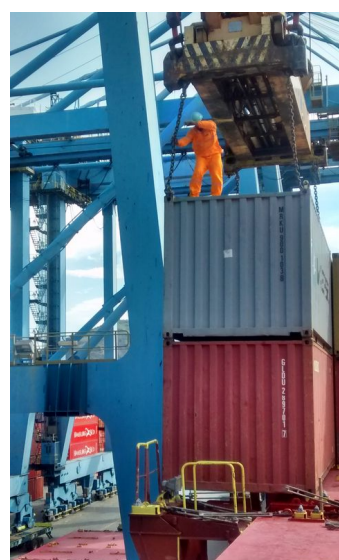


Figura 11: Subida em contêiner sem cinto de segurança e escada com comprimento insuficiente



Figuras 12: Fixação de corrente em olhal do contêiner sem cinto de segurança ou qualquer outro dispositivo de proteção ao trabalho em altura



Figuras 13: Fixação de corrente em olhal do contêiner sem cinto de segurança ou qualquer outro dispositivo de proteção ao trabalho em altura

5.3 - Questionários

No intuito de se constituir um panorama melhor definido sobre a situação, buscamos junto a alguns atores da comunidade portuária algumas ponderações por intermédio de um questionário. Buscamos representantes dos trabalhadores na Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP), Setor de Segurança do OGMO-ES, Operadores Portuários (patronado) e FUNDACENTRO.

Infelizmente, foram devolvidos apenas os questionários dos Trabalhadores da CPATP e da FUNDACENTRO, o que sugere o desejo dessas parcelas em contribuir para a discussão de forma assertiva e estabelecer claramente seu ponto de vista. Ressaltamos que os questionários foram entregues a todos os atores em tempo hábil e que os mesmos contavam ainda com a possibilidade de suas respostas serem redigidas no anonimato.

Nome	Fabio Gama	Ébano Caliarí Pedrini	Antônio Carlos Garcia Junior
Formação acadêmica	Bacharel em Administração	Licenciatura Plena em Educação Física	Tecnólogo em Mecânica, Geógrafo com Especialização em Engenharia do Meio Ambiente e Mestrado em Saúde Coletiva
Profissão	Estivador	Estivador	Funcionário Público Federal
Funções exercidas	Membro da cpatp, contra-mestre, empilhadeira, homem de porão, guindasteiro, sinaleiro e outras relativas ao trabalho portuário avulso.	Operador de empilhadeira de pequeno e grande porte, operador de pá mecânica, motorista de carreta, conferência de carga, membro da cpatp.	Tecnologista Sênior e Chefe de Serviços Técnicos da Fundacentro – ES.
Tempo de experiência na área	9 anos	5 anos	30 anos
Qual a sua visão sobre a realização de trabalho em altura no trabalho portuário? É algo corriqueiro ou esporádico? Os riscos são controlados?	Considero ato corriqueiro no meio portuário a exposição à altura, seja no acesso a embarcações e porões, ou mesmo durante a realização do trabalho a bordo ou em terra. A legislação define como risco em altura a diferença de nível ou elevação do solo acima de 2 metros em que o homem precise estar. No cotidiano dos portos, tal situação poderia ser classificada como temporária (ou transitória) e permanente, em que a primeira se daria quando a exposição do trabalhador à altura surgisse em algum momento por necessidade ou circunstância do serviço, desaparecendo em seguida, e a segunda exposição, independente do tipo de serviço ou do tempo, estaria ali. Porém,	Todas as discussões que tivemos sobre o assunto em diversos fóruns deixaram claro que a atual NR-35 foi elaborada para ser aplicada em ambientes nos quais as situações de risco são mais estáticas, como em construção civil. Algumas atividades portuárias que não mudam muito sua forma de execução podem sim ser realizadas com mais segurança se as exigências da lei forem aplicadas. A maioria dos trabalhos que exercemos em porões de navio mudam de condição a todo momento, dependendo da carga e estivagem, e como se trata de um local confinado, muitas vezes o espaço fica ainda mais limitado quando a operação é	O trabalho com diferença de nível no porto é de rotina em quase todas as fainas, seja descendo agulheiros, o trabalho em guindastes de bordo, peando e desapeando cargas e principalmente na movimentação de contêineres. Infelizmente, os riscos no trabalho com diferença de nível no trabalho portuário têm sido negligenciados, embora já tenhamos presenciado algumas iniciativas positivas em

	não são raros os casos em que ambas podem se confundir, ou ainda casos em que uma exposição temporária se torna permanente a partir de determinado ponto. Dessa forma, percebo que, classificadas ou não, em momentos curtos ou prolongados, estamos expostos ao risco de queda de altura com relativa frequência, apesar de não ser a queda de altura a maior causadora de vítimas nos portos capixabas, mas temos plena consciência da gravidade desse tipo de ocorrência. Neste contexto, a minha visão sobre o trabalho em altura nas operações portuárias é de preocupação com os diversos riscos de quedas, mas, também, com as formas de sua minimização que traz ao trabalhador novas responsabilidades e adaptações dos métodos de trabalho. Novos riscos podem surgir em função de uma adaptação mal planejada ou executada, pois, poderíamos estar negligenciando fatores cruciais para a segurança do mesmo trabalhador que acabamos de evitar a possível queda, como por exemplo necessidade rápida de fuga de um ambiente. Não posso afirmar que os riscos são 100% controlados, uma vez que nosso trabalho dentro de um porão muda de cenário e de riscos a cada camada (altura da carga empilhada uma sobre a outra); já em outras situações, como trabalho sobre plataformas de engate e acesso aos porões, considero que os	de carregamento. Se for para seguir ao pé da letra todas as exigências que foram criadas com essa norma, o trabalho portuário em algumas situações ficaria inviável, devido à sua especificidade.	alguns terminais. No geral, as medidas ainda são precárias.
--	---	---	--

	riscos são mais previsíveis e talvez melhor controlados.		
Qual a sua perspectiva sobre o trabalho em altura no trabalho portuário?	Tenho uma visão positiva sobre o trabalho portuário como um todo e sobre os seus riscos (conhecidos ou ainda por conhecer) que tentamos conviver no dia a dia. Digo conviver porque acredito que não exista ambiente seguro e nossa função enquanto trabalhador é contribuir para a melhoria da nossa qualidade de vida e saúde e dos futuros colegas. No trabalho em altura não será diferente, haverá tentativas e esforços para se alcançar um modelo de trabalho seguro, mas, neste caminho, poderemos ter que enfrentar situações impensadas até então. Investimentos serão feitos por parte das empresas e também por parte dos trabalhadores. Mas saber reconhecer o risco e se colocar em atitude segura (exigindo ações corretivas por parte das empresas, usando da cautela e atenção redobrada, recorrendo a EPIs ou EPCs e inclusive negando a realização de uma determinada tarefa até se obter condições de trabalho favoráveis) se faz crucial para nossa integridade e dos colegas à nossa volta.	Penso que, como já temos a NR-29, que trata do trabalho portuário, uma parte de trabalho em altura poderia ser criada dentro da própria norma, seguindo mais a realidade do trabalho e suas diversas condições adversas. Devido à NR-35 ser geral, sua aplicação dentro de porões de navios fica um pouco complicada, porque as embarcações são na sua grande maioria de empresas internacionais e muitas exigências feitas pela nova lei aqui no Brasil não existem em seus países. Também temos o problema da diferença dos equipamentos portuários em nosso país, muitas condições a que os trabalhadores são expostos aqui não existem em locais que trabalham com equipamentos mais modernos, onde muitas vezes nem existe a presença humana na operação. Penso que a implantação total da NR-35 na área portuária da forma que é hoje vai ficar muito complicada, pois em muitos portos quase nada da norma está sendo realizado. Uma regulamentação específica para área possibilitaria a implantação de medidas mais seguras para os trabalhadores e seriam realmente aplicadas.	A NR-29 indica que o OGMO – Órgão Gestor da Mão de Obra através do SESSTP – Serviço Especializado em Saúde e Segurança no Trabalho Portuário oriente os operadores portuários sobre os métodos seguros de realizar o trabalho em altura com segurança. Para que isso consiga ser realizado, vejo a necessidade de que os trabalhadores diretamente ou através de seus sindicatos exijam que haja o treinamento adequado e que as medidas sejam discutidas e aplicadas em todas as situações de risco de quedas em altura.

CONCLUSÃO

A questão do trabalho em altura no trabalho portuário é complexa. Não se trata apenas de atender à exigência das normatizações. Perpassa pela necessidade de entendermos as peculiaridades do ambiente do trabalho e implementar as ações previstas.

Entretanto, o que impede o cumprimento daquilo que é disposto? Ora, a própria construção das embarcações não atende às exigências previstas na NR-29, como a questão do cabo-guia junto às escadas de acesso aos porões. Um ponto a ser considerado a partir da NR-35 é a própria adaptação do espaço físico para a realização do trabalho. Não são observadas instalações nos porões e conveses para trabalho em altura, como a básica construção de linhas de vida.

Corroborando para a fragilidade da questão, a NR-35 determina a necessidade de procedimentos de controle diário da saúde do trabalhador como aferir pressão arterial e questionário médico para realização da atividade exatamente antes da execução do trabalho em altura e a possibilidade da não aptidão do trabalhador para a execução do trabalho. Fato que entra em rota de colisão com as características do trabalho avulso. Está prevista, inclusive a realização de exames médicos específicos voltados a patologias que poderão originar mal súbito como doenças cardiovasculares, doenças cerebrais, diabetes e outras, incondizentes com a atividade em altura. Algo, ao nosso ver, ignorado pelo OGMO-ES.

Somam-se a isso os fatores psicossociais da rotina do trabalho tratados nos comentários da própria NR-35 como o ritmo intenso, tarefas de alta complexidade, redução de pessoal, etc. como fatores que podem levar à estafa, diminuição da concentração e desempenho no trabalho, levando o trabalhador à propensão de acidentes.

A leniência dos operadores portuários (patronado) ao exporem os trabalhadores à situações de risco na busca pela produtividade em detrimento à segurança é incorporado até mesmo no discurso dos trabalhadores, como

pode ser notado no questionário realizado. Quando algum trabalhador evoca o direito à recusa, dadas as condições de alto grau de risco, o capataz o assedia com uma possível notificação.¹

O OGMO-ES, como apontado no questionário, é o ente responsável em subsidiar os operadores portuários (patronado) na tarefa de orientação dos trabalhadores para o trabalho em altura. Desde a publicação da NR-29, em 1997, e da NR-35, em 2012, e seus processos de implantação até o presente momento, os Trabalhadores Portuários Avulsos do Estado do Espírito Santo não foram instruídos minimamente para a utilização do EPI cinto de segurança com dispositivo trava-queda, por exemplo. Devemos salientar que a própria NR-35 prevê um curso de 8 horas, por empresa e técnico certificados, a todos os trabalhadores desse ambiente.

Em contrapartida, os sindicatos dos trabalhadores da orla portuária do Estado do Espírito Santo, além das negociações salariais, devem se atentar às condições de trabalho de seus associados. A busca por um ambiente mais seguro perpassa pela sua adaptação ao ser humano, pelo treinamento dos trabalhadores e pela oferta dos equipamentos necessários para diminuir e mitigar os perigos e riscos existentes na operação. A vida humana é o bem maior. A defesa da vida do trabalhador contra os acidentes é fundamental.

Diante do cenário atual, o panorama futuro do trabalho em altura no trabalho portuário passará, inevitavelmente, mais pela prática do “tanto quanto possível” do que pela adaptação do ambiente para a realização do trabalho de forma mais segura.

Isto é, quando a situação de letargia em que se encontram os gestores do trabalho portuário sobre a problemática do Trabalho em Altura se tornar insustentável, haverá a aquisição do cinto de segurança e talabarte aos trabalhadores e a possível realização de um curso para atender à normatização será a saída economicamente viável antes mesmo da busca por um ambiente mais seguro.

1 Não são raras as situações de persuasão por parte dos próprios trabalhadores para a continuidade da execução das atividades mesmo que existam condições inseguras observadas por algum trabalhador mais atento às questões de saúde e segurança.

Outro ponto que nos preocupa é a possível oferta de EPIs sem o devido treinamento. Utilizar um EPI sem o devido conhecimento técnico, preparação e supervisão pode ser tão prejudicial quanto a sua não utilização. Fato claro quando imaginamos pontos seguros para ancoragem de talabartes, por exemplo.

Quando isso vier acontecer, caberá, em última análise, ao trabalhador e ao operador portuários (patronado) mudarem a forma de trabalho cotidiana e adotar o que preconiza a legislação para a rotina do trabalho em altura. Riscos serão diminuídos, mas os perigos ainda estarão presentes. Adaptações para utilização de EPIs poderão ser aventadas.

Contudo, a solução definitiva perpassa pela concepção mais humanizada das embarcações, em outras palavras, a melhor adaptação dos espaços para a presença humana e o desenvolvimento do trabalho em condições de saúde e segurança mais adequados.

Enquanto isso não acontece, as consequências da possível ocorrência de acidentes relacionados ao trabalho em altura recairão sobre os ombros já cansados e machucados dos trabalhadores portuários.

REFERÊNCIAS

ANDRÉ, Marlene Monteiro. **A organização do trabalho portuário: o cotidiano de vida e trabalho dos portuários avulsos**. Vitória: EDUFES, [2000?].

ARAÚJO, Giovanni Moraes de. **Normas Regulamentadoras Comentadas**. Rio de Janeiro: GVC, 2013.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Regulamentadora 29: Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário**. Brasília, 2014. Disponível em: <[http://acesso.mte.gov.br/data/files/8A7C816A4DA189CA014E69E48DF86514/NR-29%20\(atualizada\)%20-%202014.pdf](http://acesso.mte.gov.br/data/files/8A7C816A4DA189CA014E69E48DF86514/NR-29%20(atualizada)%20-%202014.pdf)>. Acesso em: 15 mai. 2015.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Regulamentadora 35: Trabalho em Altura**. Brasília, 2014. Disponível em: <<http://acesso.mte.gov.br/data/files/8A7C816A419E9E3401420E0B5A4D4C57/Cartilha%20NR%2035.pdf>>. Acesso em: 15 mai. 2015.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Convenções**. Disponível em: <<http://www.ilo.org/brasil/convencoes/lang--pt/index.htm>>. Acesso em: 20 mai. 2015.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO. Biblioteca Central. **Normalização de Referências: NBR 6023:2002**. Vitória, ES: A Biblioteca, 2006.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO. Biblioteca Central. **Normalização e apresentação de trabalhos científicos e acadêmicos**. Vitória, ES: A Biblioteca, 2006.

ANEXOS

Anexo 1 – Questionário em Formato Texto

Ator 1

Nome: Fabio Gama

Formação acadêmica: Bacharel em Administração

Profissão: Estivador

Funções exercidas: membro da cpatp, contra-mestre, empilhadeirista, homem de porão, guindasteiro, sinaleiro e outras relativas ao trabalho portuário avulso

Tempo de experiência na área: 9 anos

Qual a sua visão sobre a realização de trabalho em altura no trabalho portuário? É algo corriqueiro ou esporádico? Os riscos são controlados?

Considero ato corriqueiro no meio portuário a exposição à altura, seja no acesso a embarcações e porões, ou mesmo durante a realização do trabalho a bordo ou em terra. A legislação define como risco em altura a diferença de nível ou elevação do solo acima de 2 metros em que o homem precise estar. No cotidiano dos portos, tal situação poderia ser classificada como temporária (ou transitória) e permanente, em que a primeira se daria quando a exposição do trabalhador à altura surgisse em algum momento por necessidade ou circunstância do serviço, desaparecendo em seguida, e, a segunda exposição independente do tipo de serviço ou do tempo, estaria ali. Porém, não são raros os casos em que ambas podem se confundir ou ainda casos em que uma exposição temporária se torna permanente a partir de determinado ponto.

Dessa forma percebo que, classificadas ou não, em momentos curtos ou prolongados, estamos expostos ao risco de queda de altura com relativa frequência, apesar de não ser a queda de altura a maior causadora de vítimas nos portos capixabas, mas, temos plena consciência da gravidade desse tipo de ocorrência. Nesse contexto, a minha visão sobre o trabalho em altura nas operações portuárias é de preocupação com os diversos riscos de quedas, mas, também, com as formas de sua minimização que traz ao trabalhador novas responsabilidades e adaptações dos métodos de trabalho.

Novos riscos podem surgir em função de uma adaptação mal planejada ou executada, pois poderíamos estar negligenciando fatores cruciais para a segurança do mesmo trabalhador que acabamos de evitar a possível queda, como por exemplo necessidade rápida de fuga de um ambiente. Não posso afirmar que os riscos são 100% controlados, uma vez que nosso trabalho dentro de um porão muda de cenário e de risco a cada camada (altura da carga empilhada uma sobre a outra), já em outras situações, como trabalho sobre plataformas de engate e acesso aos porões, considero que os riscos são mais previsíveis e talvez melhor controlados.

Qual a sua perspectiva sobre o trabalho em altura no trabalho portuário?

Tenho uma visão positiva sobre o trabalho portuário como um todo e sobre os seus riscos (conhecidos ou ainda por conhecer) que tentamos conviver no dia a dia. Digo conviver porque acredito que não exista ambiente seguro, e nossa função enquanto trabalhadores é contribuir para a melhoria da nossa qualidade de vida e saúde e dos futuros colegas.

No trabalho em altura não será diferente, haverá tentativas e esforços para se alcançar um modelo de trabalho seguro, mas, neste caminho, poderemos ter que enfrentar situações impensadas até então. Investimentos estão serão feitos por parte das empresas e também por parte dos trabalhadores. Mas saber reconhecer o risco e se colocar em atitude segura (exigindo ações corretivas por parte das empresas, usando da cautela e atenção redobrada, recorrendo a EPIs ou EPCs e inclusive negando a realização de uma determinada tarefa até se obter condições de trabalho favoráveis) se faz crucial para nossa integridade e dos colegas à nossa volta.

Ator 2

Nome: Ébano Caliarí Pedrini

Formação acadêmica: Licenciatura Plena em Educação Física

Profissão: Estivador

Funções exercidas: operador de empilhadeira de pequeno e grande porte, operador de pá mecânica, motorista de carreta, conferência de carga, membro da cpatp.

Tempo de experiência na área: 5 anos

Qual a sua visão sobre a realização de trabalho em altura no trabalho portuário? É algo corriqueiro ou esporádico? Os riscos são controlados?

Em todas as discussões que tivemos sobre o assunto em diversos fóruns ficou claro que a atual NR-35 foi elaborada para ser aplicada em ambientes onde as situações de risco são mais estáticas como em construção civil. Algumas atividades portuárias que não mudam muito sua forma de execução podem sim ser realizadas com mais segurança se as exigências da lei forem aplicadas.

A maioria dos trabalhos que exercemos em porões de navio, mudam de condição a todo momento, dependendo da carga e estivagem, e como se trata de um local confinado, muitas vezes o espaço fica ainda mais limitado quando a operação é de carregamento.

Se for para seguir ao pé da letra todas as exigências que foram criadas com essa norma, o trabalho portuário em algumas situações ficaria inviável, devido à sua especificidade.

Qual a sua perspectiva sobre o trabalho em altura no trabalho portuário?

Penso que como já temos a NR-29, que trata do trabalho portuário, uma parte de trabalho em altura poderia ser criada dentro da própria norma, seguindo mais a realidade do trabalho e suas diversas condições adversas, devido à NR-35 ser geral, sua aplicação dentro de porões de navios fica um

pouco complicada, porque as embarcações são na sua grande maioria de empresas internacionais e muitas exigências feitas pela nova lei aqui no Brasil não existem em seus países. Também temos o problema da diferença dos equipamentos portuários no nosso país, muitas condições às quais os trabalhadores são expostos aqui não existem em locais que trabalham com equipamentos mais modernos, muitas vezes nem existe a presença humana na operação.

Penso que a implantação total da NR-35 na área portuária da forma que é hoje vai ficar muito complicada, tanto que em muitos portos quase nada da norma está sendo realizado. Uma regulamentação específica para área possibilitaria a implantação de medidas mais seguras para os trabalhadores e seriam realmente aplicadas.

Ator 3

Nome: Antônio Carlos Garcia Junior.

Formação acadêmica: Tecnólogo em Mecânica, Geógrafo com Especialização em Engenharia do Meio Ambiente e Mestrado em Saúde Coletiva.

Profissão: Funcionário Público Federal

Funções exercidas: Tecnologista Sênior e Chefe de Serviços Técnicos da Fundacentro – ES.

Tempo de experiência na área: 30 anos

Qual a sua visão sobre a realização de Trabalho em Altura no Trabalho portuário? É algo corriqueiro ou esporádico? Os riscos são controlados?

O trabalho com diferença de nível no trabalho portuário é de rotina em quase todas as fainas, seja descendo agulheiros, o trabalho em guindastes de bordo, peando e desapeando cargas e principalmente na movimentação de contêineres. Infelizmente os riscos no trabalho com diferença de nível no trabalho portuário têm sido negligenciados. Embora já tenhamos presenciado algumas iniciativas positivas em alguns terminais, no geral as medidas ainda são precárias.

Qual a sua perspectiva sobre o trabalho em altura no trabalho portuário?

A NR-29 indica que o OGMO – Órgão Gestor da Mão de Obra através do SESSTP – Serviço Especializado em Saúde e Segurança no Trabalho Portuário oriente os operadores portuários sobre os métodos seguros de realizar o trabalho em altura com segurança. Para que isso consiga ser realizado, vejo a necessidade de que os trabalhadores diretamente ou através de seus sindicatos exijam que haja o treinamento adequado e que as medidas sejam discutidas e aplicadas em todas as situações de risco de queda em altura.

Anexo 2 – Apontamentos iniciais para uma Análise Preliminar de Riscos do Trabalho em Altura no Trabalho Portuário

Atividades	Riscos Avaliados	Medidas de Controle
1 – Acesso às embarcações	1.1 – Queda sobre o cais	1.1.1 – Ao andar pelo cais, é necessário utilizar os EPI's: botina de segurança, óculos de proteção e capacete com jugular. 1.1.2 – Prestar atenção ao local que está pisando, principalmente ressalto, buracos ou quaisquer irregularidades no piso do cais.
	1.2 – Queda de homem ao Mar	1.2.1 – Manter-se afastado da borda do cais. 1.2.2 – Em caso de homem ao mar, utilizar as boias salva-vidas que estão ao longo do cais.
	1.3 – Queda na escada e/ou rampa de acesso ao navio	1.3.1 – Verificar o correto posicionamento das escadas e rampas de acesso ao navio. 1.3.2 – Verificar se as escadas possuem rede de proteção. 1.3.3 – Ao subir as escadas e rampas, utilizar o corrimão.
2 – Acesso à cabine do guincho de bordo e porão do navio	2.1 – Queda nas escadas de acesso à cabine do guincho de bordo	2.1.1 – Estar atento à presença de resíduos oleosos na escada. 2.1.2 – Prestar atenção no local onde pisa, observando a existência de ressalto e outros objetos no trajeto. 2.1.3 – Verificar se a escada de acesso ao guindaste possui guarda-corpo.

		2.1.4 – Ao subir a escada, utilizar o corrimão. 2.1.5 – Verificar se as tampas dos agulheiros estão protegidas por braçolas e providas por travas de segurança. 2.1.6 – É proibido subir a escada de acesso ao guindaste quando o mesmo estiver em movimento. 2.1.7 – Utilizar luvas para proteção das mãos ao descer e subir escadas. 2.1.8 – Verificar se as escadas estão em perfeito estado de conservação. 2.1.9 – Não é permitido o uso de escada quebra-peito. 2.1.10 – 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 (sete) metros de comprimento, afixada junto à estrutura do navio, devendo ultrapassar a borda da estrutura de apoio em 1 (um) metro. Verificar se as mesmas possuem base antiderrapante.
3 - Atividades nos Porões, Conveses e a Bordo das Embarcações	3.1 – Queda com diferença de nível	3.1.1 – Em atividade acima de 2 metros do piso, deverá ser utilizado o cinto de segurança preso à estrutura firme e resistente, nunca em escadas móveis ou outros pontos não seguros para ancoragem. 3.1.2 – Caso não haja a possibilidade de ancoragem em pontos seguros, deverão ser adotadas medidas de implementação de cabos guias, linhas de vida etc. para a devida ancoragem do cinto de segurança com dispositivo trava-quedas e dos talabartes. 3.1.3 – Todos os EPCs e EPIs devem ser verificados antes da realização do trabalho. 3.1.4 – O operador portuário deverá certificar-se de que os trabalhadores estão certificados, habilitados, autorizados e em condições para o trabalho em altura.

Anexo 3 – Tabela Cálculo de Penalidades

	Fato constatado	Item da norma	Código	Infração	Valores em UFIR* **	Valores em Reais
Figura 5	Redes de Proteção encostando no chão do cais	29.3.2.4	329038 - 7	4	2793-3334	R\$ 2.972,03 – R\$ 3.547,70
Figura 6	Rampa estreita, ausência de apoio rolante, falta de rigidez do conjunto, obstáculos na escada e ausência de rede de proteção.	29.3.2.10 b, e, f, 29.3.2.4	329045 – 0, 329048 – 4, 329049 – 2, 329038-7,	3, 3, 3, 4	2092-2405 +2092-2405 +2092-2495 +2793-3334	R\$ 9.248,03 – R\$ 10.762,70
Figura 7	Escada sem contato com o solo e com obstáculo para acesso.	29.3.2.3, 29.3.2.4.	329037 - 9, 329038 - 7	3, 4	2092-2405 + 2793-3334	R\$ 5.055,37 – R\$ 5.952,70
Figura 9	Escada reta em patamares suja pelo produto armazenado no porão.	29.3.4.2	329297 - 5	2	1394-1664	R\$ 1.483,35 – R\$ 1.770,66
Figura 10	Escada reta com ausência de cabo guia.	29.3.4.3	329063 - 8	3	2092-2405	R\$ 2.226,09 – R\$ 2559,16

Figura 11	Subida em contêineres sem cinto de segurança e escada com comprimento insuficiente.	29.3.4.13 35.2.1 h	329078 – 6, 135008 – 0	3, 4	2092-2405 + 2793-3334	R\$ 5.055,37 – R\$ 5.952,70
Figuras 12 e 13	Fixação de corrente em olhal do contêiner sem cinto de segurança ou qualquer outro dispositivo de proteção ao trabalho em altura.	35.2.1 a, e, f, g, h, j	135001–3, 135005 – 6, 135006 – 4, 135007 – 2, 135008 – 0, 135010 - 2	3, 3, 3, 3, 4, 3	2092-2405 + 2092-2405 + 2092-2405 + 2092-2405 + 2793-3334 + 2092-2405	R\$ 13.432,03 - R\$ 15.572,70

* - A Unidade de Referência Fiscal - UFIR foi extinta em decorrência do § 3º do art. 29 da Medida Provisória 2095-76 e congelada no valor de R\$ 1,0641.

** - O cálculo foi efetuado levando-se em consideração uma frente de trabalho de 20 trabalhadores, conforme costumam ser arguidos os empregadores, e não o número total de funcionários da empresa, como trata a própria Norma Regulamentadora 28 – Fiscalização e Penalidades.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Centro de Documentação e Informação SENAC/ES

A447t ALMEIDA, Renan.

O Trabalhador portuário e o trabalho em altura: uma análise sobre as Normas Regulamentadoras no cotidiano dos cais do Espírito Santo / Renan Almeida; orientador, Volmar Luiz Menti. – Vila Velha, 2015.

34 fl. : il. foto. col. ; 30 cm.

Trabalho de Conclusão de Curso (Técnico) Técnico em
Segurança do Trabalho - EAD - SENAC Rio Grande do Sul.

1.Trabalho em altura. 2. Trabalho portuário. 3.Portos – Espírito Santo (Estado). I. Título

CDD – 363.11