AVALIAÇÃO DE PROFISSIONAIS GUINCHEIROS EM PORTOS PÚBLICOS – TPA’S ESCALADOS PELO OGMO – PROPOSTA DE MELHORIA E APRIMORAMENTO

Sandro Luiz Zalewski Porto
Universidade da Região de Joinville

Resumo: O sistema portuário vem passando por transformações significativas nos últimos 25 anos com as mudanças no sistema de gestão das atividades e do trabalho portuário, o qual é executado pelos trabalhadores portuários avulsos – TPA’s geridos pelo Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO em portos públicos e nos Terminais de Uso Privado - TUP’s por mão de obra contratada. O objetivo deste trabalho é propor melhorias e aprimoramento no atual sistema de avaliação e análise dos operadores de guincho quando há ocorrência de acidentes ou incidentes no porto público de São Francisco do Sul/SC. O atual sistema de avaliação está funcionando muito bem, mas entendemos que poderá ser melhorado para benefício da segurança de pessoas, máquinas e equipamentos.

Palavras-chave: Acidentes com carga. Operadores de guincho. Movimentação de carga nos portos. Análise de acidentes. Incidentes na área portuária.

1 INTRODUÇÃO

A grande transformação ocorrida nos portos brasileiros no que se refere à gestão, saúde e segurança no trabalho portuário iniciam em 1993 com a Lei 8630, também conhecida como a “Lei de Modernização dos Portos”, a qual trata sobre o regime jurídico da exploração dos portos e das instalações portuárias e dá outras providências. Sua substituição e revogação vêm com a Lei 12.815 em 2013, a qual dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

A regulamentação disposta pelas novas leis portuárias no que tange as atividades portuárias requereu uma norma reguladora voltada à segurança e saúde dos trabalhadores portuários envolvidos na atividade, assim em dezembro de 1997 a portaria SSST 53, publicada no D.O.U., em 29/12/97 deu início a “Norma Reguladora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário – NR 29”.

A NR 29 tem como objetivo regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros e acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários. A norma aplica-se aos trabalhadores portuários em operação tanto a bordo como em terra, assim como aos demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retro portuário, situadas dentro ou fora da área do porto organizado.

* A revisão gramatical, ortográfica, ABNT ou APA foi realizada pelos autores.

A contribuição deste trabalho está em analisar e propor metodologias de avaliação de segurança e saúde no trabalho portuário no âmbito do OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra, tendo como obrigações definidas pela Lei 12.815 administrar e fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso além de treinar e habilitar os trabalhadores dentro do porto organizado, também definido pela Lei como: “bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros e ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias esteja sob jurisdição da autoridade portuária”.

2 DESENVOLVIMENTO

A Lei 12.815 em seu artigo 32 determina que os operadores portuários devam constituir em todos os portos organizados um órgão de gestão da mão de obra do trabalho portuário que além de administrar o fornecimento de mão de obra em todos os seus aspectos legais, também fica responsável pela segurança e saúde do trabalho destes trabalhadores, normas estas descritas na NR 29.

O artigo 29 da norma refere-se a duas atividades primordiais para a saúde e segurança do trabalho portuário que devem trabalhar em conjunto. Primeiro trata-se do “Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalho Portuário – SESSTP”, que tem como principais atribuições, dentre outras: identificar as condições de segurança nas operações, priorizar as operações com maior vulnerabilidade para ocorrência de acidentes, detectando agentes de risco existentes, determinando medidas de segurança para sua imediata eliminação ou neutralização, para garantir a integridade do trabalho portuário.

Trabalhando em conjunto com o OGMO – SESSTP aparece a “Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário – CPATP”, que segundo a norma tem como objetivo observar e relatar condições de risco nos ambientes de trabalho e solicitar medidas para reduzir até eliminar ou neutralizar os riscos existentes, bem como discutir os acidentes ocorridos, solicitando medidas que previnam acidentes semelhantes e ainda, orientar demais trabalhadores quanto à prevenção de acidentes.

A composição da CPATP deverá ser de forma paritária, tendo representantes dos trabalhadores, operadores portuários, empregadores dando assim legitimidade às solicitações relacionadas à segurança quanto as solicitações ao SESSTP, OGMO, empregadores, operadores portuários e trabalhadores por parte da comissão.

Além da observância das normas reguladoras, cabe também a CPATP elaborar regras ou procedimentos para promover a segurança dos trabalhadores como menciona a própria NR, assim este trabalho prossegue fazendo uma análise da principal causa de avarias, acidentes e incidentes observadas no porto em estudo.

2.1 Ocorrência/avarias com maior incidência e providencias no porto em estudo

O porto de São Francisco do Sul localizado na Baía Babitonga, litoral norte de Santa Catarina, trata-se de um porto público, onde a mão de obra utilizada é fornecida por sindicatos e gerenciada pelo Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO. Este fato faz com que o tratamento e as providencias nos casos de treinamentos, habilitações e ações corretivas e punitivas em caso de avarias, acidentes e incidentes tenha uma conotação ou forma de atuações diferentes por parte dos operadores portuários e OGMO em relação a terminais de uso privado – TUP’s.

São duas as principais modalidades de cargas movimentadas, as quais se utilizam primordialmente de guindastes de bordo ou equipamento dos navios, mas também o porto dispõe de guindastes sobre rodas com alta capacidade de içamento, conhecidos como MHC empregados nas operações de carga e descarga de mercadorias.

As modalidades ou tipos de cargas movimentadas são: graneis sólidos principalmente fertilizantes, barrilha e eventualmente produtos agrícolas como trigo, os quais são descarregados no porto. O segundo tipo de carga é conhecido como “carga geral” composta por produtos siderúrgicos: chapas de aço, bobinas, lingotes entre outros, ainda identificados como carga geral estão: madeira e celulose.

Levantamentos realizados pelo OGMO nos anos de 2016 até 2018, nos mostra o número total de avarias ocorridas no período (Figura 01).

Figura 01 – Avarias 2016 a 2018. Fonte: Corrêa e Ostroski (2019)

Figura 02 – Tonelagem movimentada por avaria. Fonte: Adaptação do autor. (2019)

A figura 01 mostra um aumento entre o primeiro e segundo ano do levantamento e em seguida uma redução, isso considerando números absolutos. Em uma avaliação mais profunda, observa-se que as avarias efetivamente reduziram em 32% entre os anos de 2017 e 2018, quando é leva-se em conta a quantidade em toneladas de carga movimentada por avaria, como é mostrado na figura 02.

Esta redução nas avarias e acidentes deve-se a um trabalho intenso por parte do SESSTP e CPATP junto aos trabalhadores portuários avulsos, a partir de agosto de 2018, onde cada avaria causada é avaliada em conjunto, e quando constatado falha humana estes trabalhadores passam um programa de readequação ou reciclagem. Segundo Corrêa e Ostroski (2019) as avarias são classificadas em: danos leves a materiais, com baixos riscos as pessoas ou danos graves a materiais, com risco médio ou alto as pessoas, que quando acontecem os trabalhadores estão sujeitos a medidas que vão desde um treinamento de uma hora até avaliação psicológica dependendo da gravidade da avaria.

As etapas aplicadas pelo programa devem ocorrer em um prazo de 90 dias, onde o trabalhador é informado se foi aprovado ou continua inabilitado na lista ou função na referida faina. A sequência do programa está descrita na figura 03.

Figura 03 – Sequência do programa. Fonte: Corrêa e Ostroski (2019)

3 ANÁLISE DE ACUSAS DAS AVARIAS

O tema que causa maior polemica entre os membros da CPATP (trabalhadores, operadores e OGMO), está em quais providencias efetivas para evitar avarias de carga e risco a pessoas. Este trabalho tem como objetivo apresentar uma proposta

para auxiliar a CPATP na avaliação para implantação de um programa de melhoria contínua para operadores de guindastes minimizando assim danos a cargas e até mesmo risco a pessoas. A falta de consenso diz respeito à quando, como e quais fainas no caso de um acidente ou incidente o trabalhador/operador de guincho deverá ser afastado para reciclagem ou afastado definitivamente.

É importante frisar que no porto de São Francisco do Sul as atividades ou tipos de cargas são conhecidos como “fainas” para efeito de escalação dos TPA’s. É levada em conta a produtividade, tipo de mercadoria, etc., desta forma os TPA’s são escalados por fainas incluindo os guincheiros.

Parte dos membros da CPATP compartilham a ideia de que a análise das avarias e o afastamento do TPA/operador deverá ser por guindaste (terra ou bordo), outra parte defende que se mantenha por fainas, ou seja, quando considerado culpado por uma avaria se afasta da lista de guincheiro apenas da referida faina ou modalidade de carga.

Como primeira providencia para elaboração da proposta, é importante o entendimento do que é avaria aos olhos do direito, como segue.

3.1 Definir avarias

Para Vianna (2007), o conceito de avaria vem expresso no artigo 761 do código comercial como sendo: “Todas as despesas extraordinárias feitas a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque, são reputadas avarias”. Continua com as classificações das avarias que são divididas em duas espécies:

- a) **Avaria simples ou particular:** é aquela avaria ocorrida somente no navio ou na carga durante o tempo dos riscos. Afeta somente ao armador ou ao dono da mercadoria avariada sendo que os danos são suportados por uma só pessoa.
- b) **Avaria grossa ou comum:** é toda e qualquer despesa ou dano extraordinário decorrente de um ato intencional ou voluntário, sendo que a despesa visa a segurança do navio e de suas cargas, em uma situação de perigo real e iminente, com o intuito de evitar um mal maior à expedição marítima. Nessa avaria as despesas são divididas proporcionalmente entre os proprietários das cargas embarcadas e navio.

Em outras palavras avaria é estrago, dano ou prejuízo, ocorrido em um equipamento, maquinário, caminhão, empilhadeira, etc., sendo um substantivo que designa um estrago que sofreu algum bem material.

Um exemplo de avaria é um dano que sofreu um navio ou uma mercadoria, entre o percurso de saída do porto e a chegada ao seu destino.

Em direito marítimo, avaria é toda despesa imprevista feita em função de um estrado sofrido em um navio ou sua carga, desde a saída até a entrada no porto a que se destina, pode ser também um dano trazido a um navio ou sua carga. É um termo muito utilizado na marinha.

3.2 Fatores Humanos

Os acidentes do trabalho em geral são causados por falhas humanas e cerca de 95% devido a atos inseguros. Alguns autores, no entanto, discordam deste valor, pois esta noção provém da interpretação equivocada do aspecto não linear do

conjunto de causas e, especificamente, de que cada efeito tem pelo menos uma causa condicional e uma causa acional. (JUNIOR E CORREIA, 2010).

Almeida (2003) comenta que em cursos ministrados aos auditores fiscais do trabalho têm-se enfatizado o uso de categorias como: “ATO INSEGURO”, “CONDIÇÃO INSEGURA” e “CONDIÇÃO AMBIENTE DE SEGURANÇA”, ou equivalentes que tiveram ou têm influência na construção desta atribuição de culpa.

A pesquisa de Junior e Correia (2010) com base em vários autores, coloca que:

- a) Atos Inseguros: Os atos inseguros podem ser classificados em duas categorias: Erros e Violações.

De forma geral os erros representam as atividades mentais ou físicas dos indivíduos que falham em alcançar o objetivo pretendido. Esta categoria representa a causa da maior parte dos acidentes, uma vez que pela sua natureza os seres humanos cometem erros.

As violações, por outro lado, referem-se à desobediência de regras, regulamentos, normas que existam na organização visando a segurança ou mesmo procedimento operacional padrão da atividade.

- b) Condição Insegura: O fato de um operador estar mentalmente preparado pode ser considerado como um fator crítico na análise e classificação dos acidentes. Alguns exemplos que podem ser citados são: perda de consciência situacional, fixação em uma tarefa, distração, fadiga mental devido à falta de sono ou outros estressores. Também podem ser incluídos nesta categoria traços de personalidade e atitudes perniciosas tais como excesso de confiança, complacência e motivação perdida. As Limitações físicas e mentais referem-se àquelas atividades que demandam a capacidade dos operadores acima de seu limite, tais como tempo de resposta insuficiente, limitação visual, inteligência e atitude incompatíveis e capacidade física incompatível.
- c) Condição Ambiente de Segurança: Conforme discutido anteriormente, falhas nas decisões nos níveis mais altos da administração afetam diretamente as práticas de supervisão, assim como as condições e ações dos operadores. Estas influências muitas vezes não são percebidas e reportadas pelos profissionais da segurança devido ao fato da não existência de um sistema claro e objetivo para reportá-los. Essas falhas, chamadas de latentes, podem ser divididas em: gerenciamento de recursos, clima organizacional e processo organizacional.

Conhecendo os principais conceitos e fatores que implicam em um incidente ou acidente envolvendo guindastes nos portos, passamos para a fase seguinte propondo mudanças no sistema atual para deixar o processo mais seguro e eficiente.

3.3 Proposta de mudança na avaliação dos guincheiros quando envolvidos em acidentes/incidentes para tornar sistema mais seguro e suas providencias.

1º Passo: Classificar o trabalho ou operação não mais por faina e sim por tipo de guindaste ou equipamento (guindaste de bordo ou terra).

2º Passo: Relacionar a atividade com níveis de dificuldade, níveis de risco e cargas movimentadas, aqui mostrado na tabela 01.

Neste momento faz-se necessário a definição de risco e dificuldade, como segue:

- Dificuldade é definida segundo o Dicionário Online de Português como: “característica, particular ou caráter daquilo que não é fácil: atributo do que é difícil. Algo trabalhoso, árduo ou laborioso. Que impede a realização de alguma coisa circunstancia angustiante.....”.

- Risco, também definido pelo Dicionário Online de Português, como sendo: “substantivo masculino que designa probabilidade de perigo, associado com ameaça física para o homem e/ou para o meio ambiente. Probabilidade de que alguma coisa ocorra fora dos planos, inapropriada, frustrante, desagradável e perigoso.....”.

Correlação entre dificuldade e risco com carga movimentada.		Tipos de cargas movimentadas.
Alto nível de dificuldade	Alto risco de danos graves a materiais, com alto risco a pessoas.	Produto siderúrgico cliente AMV – bobinas de 20 a 30 tons.
Médio nível de dificuldade	Médio risco de danos graves a materiais, com médio risco a pessoas.	Carga geral, madeira, produto siderúrgico abaixo de 20 tons, etc.
Baixo nível de dificuldade	Baixo risco de danos graves a materiais, com leve risco a pessoas.	Granel sólido movimentado com grabs.

Tabela 01 – Correlação entre dificuldade, risco e carga movimentada.
Fonte: Adaptação do autor. (2019)

3º Passo: Avaliar a conduta do profissional: causas prováveis e danos utilizando-se da tabela apresentada na figura 04.

Pontuação: (0) Leve (1) Médio e (2) Grave						
Danos Materiais	Leves	0.	Médio	1.	Grave	2.
Riscos Pessoais	Leves	0.	Médio	1.	Grave	2.
Avárias Razão	Mecânica Sim = 0	0.	Ato involuntário não intencional.	1.	Ato voluntário e intencional.	2.
Categorias	Ato inseguro. Nenhuma evidência.	0.	Ato inseguro. Atividades mentais e físicas falharam.	1.	Ato inseguro. Desobediência a regras, normas e regulamentos.	2.
Categorias	Condição insegura. Nenhuma evidência.	0.	Condição insegura. Consciência situacional, distração ou fadiga mental.	1.	Condição ambiental. Gerenciamento de recursos falhos, clima organizacional e processo organizacional problemático.	2.
Somatório		0.		5.		10.

Σ = 0.

Observação

Σ > 0 <= 5.

Atenção.

Σ > 5 até 10.

Providências

Figura 04 – Tabela de avaliação. Fonte: Adaptação do autor. (2019).

4º Passo: Avaliada a conduta do TPA operador de guindastes pelos membros da CPATP, providências deverão ser tomadas. Aqui se entende que o referido TPA

deverá ser avaliado por guindaste e não mais por faina, pois, por faina ele continuará operando equipamentos similares, podendo colocar em risco pessoas e materiais.

Níveis de dificuldade.	Cargas relacionadas aos níveis de dificuldade.	
Alto nível de dificuldade. Nível 01	Produto siderúrgico cliente AMV – bobinas de 20 a 30 tons.	<p><u>Avaria leve</u> = 1 hora de treinamento.</p> <p><u>Avaria média ou grave</u> = afastamento do nível 01 para treinamento, avaliação psicológica e reciclagem prática.</p>
Médio nível de dificuldade. Nível 02	Carga geral, madeira, produto siderúrgico abaixo de 20 tons, etc.	<p><u>Avaria leve</u> = 1 hora de treinamento.</p> <p><u>Avaria média ou grave</u> = afastamento deste nível (02) e dos níveis acima (01) para treinamento, avaliação psicológica e reciclagem prática.</p>
Baixo nível de dificuldade. Nível 03	Granel sólido movimentado com grabs.	<p><u>Avaria leve</u> = 1 hora de treinamento.</p> <p><u>Avaria média ou grave</u> = afastamento deste nível (03) e dos níveis acima (01 e 02) para treinamento, avaliação psicológica e reciclagem prática.</p>

Avarias médias e graves fazem com que o TPA seja afastado nível que opera e os superiores.

Figura 05 – Providencias finais após avaliação. Fonte: Adaptação do autor. (2019)

A figura 05 mostra as providencias baseadas no resultado final do processo de avaliação que se inicia com a alteração no entendimento de que o operador de guincho verá ser classificado por tipo de equipamento e não mais por faina ou tipo de carga. Em seguida, fazer a correlação entre dificuldade, risco e carga movimentada no porto em estudo, e desta forma com o uso da tabela de avaliação proposta concluir a gravidade do incidente ou acidente para as devidas providencias apontadas na tabela acima.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A melhoria continua deverá sempre estar na mira de todas as empresas, sejam elas prestadoras de serviço ou fabris. Parte importante dos processos produtivos neste contexto também está inserida a segurança e saúde do trabalho, para proteger não só máquinas e equipamentos, mas sim, o nem mais valioso que temos nos processos, as pessoas.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, I. M. (ORG.) *Caminhos da análise de acidentes do trabalho*. Brasília: MTE, SIT, 2003.

BRASIL, Lei 8.630 de 25/02/1993. Casa Civil – Subchefia para Assuntos Jurídicos. www.legislação.planalto.gov.br. Acesso em: Julho/2019.

BRASIL, Lei 12.815 de 05 de junho de 2013. Presidência da República Casa Civil – Subchefia para Assuntos Jurídicos. www.planalto.gov.br Acesso em: Julho/2019.
BRASIL, NR 29 – Norma Reguladora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário. www.trabalho.gov.br Acesso em: Julho/2019.

CORRÊA, Rafaela Fernandes; OSTROSKI, Vanessa Wandersse Cunha.
IMPLANTAÇÃO DO PROGRAMA PARA TRABALHADORES ENVOLVIDOS EM
AVARIAS E ACIDENTES NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL-SC. Artigo. V
Congresso de Saúde e Segurança no trabalho Portuário e Aquaviário, Recife/Pe.
2019.

Dicionário Online de Português. www.dicio.com.br. Acesso em: Julho/2019.

JUNIOR, Moacyr Machado Cardoso; CORREA, Cármen Regina Pereira. Análise e
classificação dos fatores humanos nos acidentes industriais. Prod. vol.17 no.1 São
Paulo Jan./Abr. 2007. http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-65132007000100013

VIANNA, Selma de Moura Galdino. Quais as espécies de avarias existentes no
Direito Marítimo? Artigo. <https://lfq.jusbrasil.com.br/noticias/2096747/quais-as-especies-de-avarias-existentis-no-direito-maritimo-selma-de-moura-galdino-vianna>.
2010.