



MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE NÁUTICA -
APNT



JOSÉ MAURO DA ROSA LUSITANO



SEGURANÇA COM BASE NO COMPORTAMENTO A BORDO

RIO DE JANEIRO
2013

JOSÉ MAURO DA ROSA LUSITANO

SEGURANÇA COM BASE NO COMPORTAMENTO A BORDO

Monografia apresentada como parte dos requisitos para a conclusão Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Nautica - APNT, ministrado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): 1T (RM2-T) Raquel da Costa Apolaro

Rio de Janeiro
2013

JOSÉ MAURO DA ROSA LUSITANO

SEGURANÇA COM BASE NO COMPORTAMENTO A BORDO

Monografia apresentada como parte dos requisitos para a conclusão Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Náutica - APNT, ministrado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): 1T (RM2-T) Raquel da Costa Apolaro

Pedagoga / Bacharel em Biblioteconomia

Mestre em Educação

Banca Examinadora (apresentação oral):

Prof. (nome, titulação e instituição)

Prof. (nome, titulação e instituição)

Prof. (nome, titulação e instituição)

Nota: _____

Nota Final: _____

Data da Aprovação: ____/____/____

Aos meus pais por toda a dedicação à minha educação, à minha querida esposa Fátima por não se abater na minha ausência e por acreditar e apoiar sempre com muito amor as minhas lutas.

AGRADECIMENTOS

Antes de tudo, agradeço ao 1T (RM2-T) Raquel da Costa Apolaro pela amizade e paciente orientação desta monografia. Agradeço também a todos os professores que me acompanharam durante o Curso, em especial ao Comandante Valgas Lobo pelos apontamentos e sugestões feitas para o bom desenvolvimento deste trabalho.

*A vida só pode ser compreendida olhando-se
para trás; mas só pode ser vivida olhando-se
para frente.*
(SOREN KIERKEGAARD)

RESUMO

Este estudo teve como base a gestão de segurança de renomada empresa que atua no setor de apoio marítimo e que optou por utilizar como ferramenta na prevenção de acidentes o Programa de Segurança Baseada no Comportamento. Atingir a excelência na área de segurança mediante a conscientização e a mudança de comportamento dos tripulantes, constitui um processo que busca reduzir os níveis de lesões por acidente de trabalho. O tema foi desenvolvido a partir de uma pesquisa bibliográfica a respeito do assunto, passando por uma abordagem sobre o sistema de gestão da segurança da empresa, mostrando os meios de controle adotados. Como conclusão, buscou-se mostrar que o trabalho para ser realizado de forma segura não é uma tarefa simples e depende de vários fatores, dentre eles o do comprometimento da cúpula das empresas, quadros técnicos e das tripulações com o propósito de reduzir a taxa de acidentes à zero.

Palavras-chave: Segurança. Comportamento seguro. Excelência. Conscientização. Mudança de comportamento. Taxa zero de acidentes.

ABSTRACT

This study was based on the safety management of the renowned company that operates in the offshore sector and has chosen to use as a tool to prevent accidents the Behavior Based Safety Program. Achieving excellence in safety through awareness and behavior change among crews is a process that seeks to reduce the levels of injury from an accident work. The theme was developed from a literature review on the subject, through an approach on the safety management system of the company, showing the means of control adopted. In conclusion, we sought to show that the work to be performed safely is not a simple task and depends on several factors, including the commitment of the dome of the companies, technical staff and crews for the purpose of reducing to zero the accident rate.

Key-words: Security. Safe behavior. Excellence. Awareness. Behavior change. Zero injuries.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	A SEGURANÇA COM BASE NO COMPORTAMENTO	11
3	ACIDENTES DE TRABALHO	13
3.1	Pirâmide de <i>Bird</i> ou de acidentes	14
3.2	Influenciadores do comportamento	15
3.3	Estágios da cultura de segurança	16
3.4	Comportamento seguro	16
3.4.1	Atitudes	17
3.4.2	Motivação	17
3.4.3	Percepção	18
3.4.4	A organização	18
3.5	Políticas de trabalho	18
3.5.1	Meios seguros de trabalho	19
3.5.2	Ergonomia	19
3.5.3	Tomada de decisões	19
3.5.4	Procedimentos e instruções	20
3.5.4.1	O ambiente de trabalho	20
3.5.4.2	Horário de trabalho	20
3.5.4.3	Erro humano	20
3.6	Competência de risco	21
3.6.1	Avaliação e Gestão de Riscos	21
3.7	Implementação da segurança com base no comportamento	23
3.8	O processo de observação	24
4	SISTEMA DE GESTÃO DE SAÚDE E SEGURANÇA	25
4.1	Ferramentas da política de gestão de saúde e segurança do trabalho	25
4.1.1	Reunião pré-embarque	25
4.1.2	Checklist de segurança e familiarização da tripulação	25
4.1.3	Reunião Semanal de Segurança e Meio Ambiente	26
4.1.4	O cartão do observador	27
4.1.5	Formulário de relatório de quase acidente	29
4.1.6	Análise de risco	30
4.1.7	Permissão de trabalho	30

4.1.8	Diálogo diário de segurança meio ambiente e saúde (DDSMS)	31
4.2	O que pode dar errado	31
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	34
	ANEXO A - Instrução de Segurança para Tripulação	35
	ANEXO B - Reunião Semanal	36
	ANEXO C - Cartão do Observador	37
	ANEXO D - Quase Acidente	38
	ANEXO E – Análise de Risco	39
	ANEXO F - Permissão de Trabalho	40
	ANEXO G - Diálogo Diário de Segurança	41

1 INTRODUÇÃO

Investir em segurança aumenta o grau de conscientização dos tripulantes. Fazer treinamento de segurança melhora o relacionamento entre eles. As empresas têm investido tempo e dinheiro na capacitação de suas tripulações. As metas específicas são evoluir nos indicadores de segurança, uma vez que estes têm repercussão junto ao mercado. O desenvolvimento de uma atitude proativa na prevenção de acidentes é prioritário na cultura de segurança e determinam o compromisso de proficiência na gestão de segurança, saúde e meio ambiente.

Esta monografia tem como finalidade demonstrar que mudar as atitudes de risco no trabalho no mar não é uma tarefa simples e que o programa de segurança com base no comportamento pode ser uma ferramenta útil.

Ao longo de seus capítulos, o trabalho discorrerá sobre A Segurança com Base no Comportamento; Análise Comportamental; Aspectos do Sistema de Gestão de Segurança adotados por uma renomada empresa de navegação que atua no apoio marítimo; Como implantar um programa de Segurança Baseada no Comportamento; Legislação Correlata e considerações finais.

Entre os anexos destaca-se o Cartão do Observador (BBS) que é utilizado pela empresa que atua no apoio marítimo.

2 A SEGURANÇA COM BASE NO COMPORTAMENTO

A Segurança com base no comportamento (*Behavior-Based Safety*) é entendida como o uso da psicologia comportamental para motivar o comportamento seguro no ambiente de trabalho. Ela aplica os conhecimentos de várias áreas intrínsecas ao comportamento humano tal qual a engenharia, a sociologia, a psicologia, recursos humanos, a ergonomia, antropologia, a medicina e a filosofia, com o objetivo de compreender, mudar e/ou manter os padrões de comportamento nas organizações.

Cada área traz uma contribuição específica, a saber:

- a) a **Engenharia** analisa a relação entre máquinas, ambiente e sistema de trabalho;
- b) a **Sociologia** atua analisando características dos grupos sociais, levando em consideração a cultura de valores;
- c) a **Psicologia** cuida das relações do homem com ele mesmo e com o grupo;
- d) a área de **Recursos Humanos** age na capacitação por meio de seleção, treinamentos, conscientização de procedimentos e educação;
- e) a **Ergonomia** ajuda a melhorar as relações do homem, tanto física como psicologicamente com o ambiente de trabalho, máquinas e sistemas de trabalho. Fazendo uso da psicologia laboral, da engenharia de processos, da medicina ocupacional e da fisiologia laboral;
- f) a **Medicina** trata das relações da saúde física e mental e das patologias clínicas em relação ao trabalho e meio ambiente;
- g) a **Fisiologia** age em pontos que se relacionam diretamente com o comportamento seguro, como por exemplo: anatomia, funções neuromusculares, motricidade e rendimento físico. (OLIVEIRA, 2001).

A interação entre todas as áreas tem se mostrado muito eficaz, pois um problema, desvio ou risco identificado por uma área pode ter sua solução mais adequada desenvolvida em outra área e sua implantação de forma eficiente por uma terceira, todas trabalhando em conjunto com intuito de prevenir e sem preocupações de quem é o “pai da criança” ou quem irá “levantar o troféu”. (OLIVEIRA, 2001).

Vários psicólogos que atuam há vários anos com a questão do comportamento nos sistemas de gestão, tendo como base a Psicologia da Segurança do Trabalho, afirmam que o

comportamento seguro de um trabalhador, de um grupo ou de uma organização é definido como sendo a capacidade de identificar e controlar os riscos presentes numa atividade no presente, de forma a reduzir a probabilidade de ocorrências indesejadas no futuro para si e para os outros.

É esta competência que deve ser desenvolvida e estimulada nos processos educativos, para que os comportamentos seguros sejam mais frequentes nas frentes de trabalho. Ao trabalhador devem ser dadas condições (capacitação e abertura) para pensar, sentir e agir, considerando os riscos a que está exposto e as melhores formas de controlá-los. Coerência entre pensamento, sentimento, ação e objetivo final é o que se chama popularmente de consciência. (OLIVEIRA, 2001).

As escolhas do indivíduo, quanto a condutas e procedimentos, são influenciadas por diversas situações, como por exemplo, conhecimentos adquiridos, experiências vividas, habilidades, conceitos interiorizados, pressão psicológica, relacionamentos com outras pessoas, com grupos ou consigo mesmo, entre inúmeras outras. (OLIVEIRA, 2001)

É importante entender que a Segurança com base no comportamento não se trata de um programa, e sim de um processo que deve fazer parte do sistema de gestão adotado pela empresa, a saber:

- a) o sistema é baseado na melhoria contínua do empregado;
- b) analisa as tarefas e os riscos para identificar os comportamentos críticos;
- c) analisa o comportamento baseado na observação do trabalho;
- d) usa informações recebidas sobre o desempenho da segurança como reforço.

3 ACIDENTES DE TRABALHO

Segundo dados do Ministério da Previdência e Assistência Social, no período de 2004 a 2008, foram registrados 2.888.798 acidentes de trabalho no país, o que corresponde a uma média de 577.760 acidentes registrados por ano, sendo desse total de 14.005 óbitos, média de 2.800 óbitos/ ano (BRASIL, 2007, 2008). Esses dados mostram que os acidentes de trabalho constituem um problema bastante grave no Brasil.

Os acidentes de trabalho acarretam elevados custos econômicos e sociais para as empresas, para a sociedade e para as famílias das vítimas. Embora seja de difícil quantificação devida sua parcela invisível, como a dor das famílias dos acidentados, perda da vida, a incapacidade para o trabalho.

Pastore (2001) estimou que os custos por estes infortúnios atingissem cerca de 20 bilhões de reais por ano ao Brasil, ocasionado pelo tempo perdido, pelas despesas com os primeiros socorros, pela destruição de equipamentos e materiais, pela interrupção da produção, pelo retreinamento da mão de obra, pela substituição de trabalhadores, pelo pagamento de horas extras, pela recuperação de empregados, pelos salários pagos aos trabalhadores afastados, pelas despesas administrativas, pelos gastos com medicina e engenharia de reparação.

Com o objetivo de compreender os fatores que se encontram subjacentes a um número tão elevado de acidentes, existe uma disposição de mudar as abordagens tradicionais dos estudos sobre segurança do trabalho, que se caracterizam por analisar problemas pontuais, tais como os relacionados com o uso dos equipamentos de proteção individual (EPI), implantação das medidas de proteção coletiva, treinamento, punição, educação dos trabalhadores, não cumprimento das normas de segurança e dos procedimentos.

A nova tendência é a abordagem mais ampla, como, por exemplo, procurar identificar os impactos dos fatores organizacionais, como gestão, o planejamento e a cultura, na segurança do trabalho (NEAL; GRIFFIN; HART, 2000; MEARS; WHITAKER; FLIN, 2003).

Fatores relacionados com cultura organizacional podem influenciar no sucesso e no bom desempenho do sistema de gestão da segurança do trabalho – SGST da organização, pois é num contexto onde existe cultura de segurança que as atitudes e o comportamento dos indivíduos relativo à segurança têm recebido atenção, pois os sistemas de gestão funcionarão melhor em organizações que tenham atingido um determinado estágio de maturidade da

cultura de segurança (EK ET AL., 2007; HOPKINS, 2005; MEARNS; WHITAKER; FLIN, 2003).

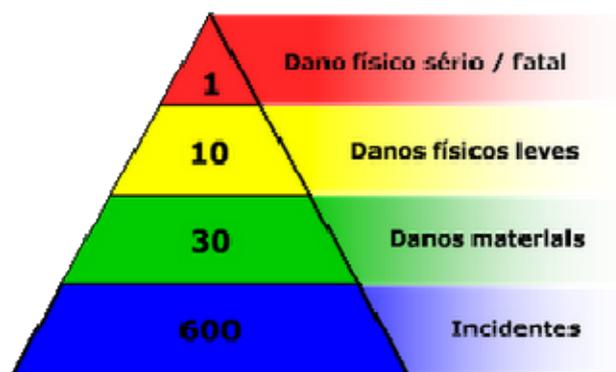
3.1 Pirâmide de *Bird* ou de acidentes

Acidentes são precedidos por situações que, se não controladas de forma adequada, preparam o terreno para sua manifestação. São os incidentes (ou “quase acidentes” – ocorrências em que, por algum motivo, não houve perdas materiais ou lesões a pessoas). Com este raciocínio, Frank Bird Junior, um engenheiro norte americano, durante 10 anos pesquisando 297 empresas, apresentou um modelo piramidal para representar a evolução dos incidentes para acidentes com graves danos humanos e constatou o seguinte:

Na ocorrência de seiscentos incidentes ou quase acidentes, temos: trinta acidentes com danos a propriedade, dez acidentes com lesão não incapacitantes e um com lesão incapacitante ou uma fatalidade.

Estudos mais modernos acrescentam, à base da pirâmide de Bird , um outro nível de ocorrência, anterior e, muitas vezes, causas potenciais dos incidentes. Seriam ações e procedimentos de pessoas, de tal forma relevante, que poderiam causar incidentes, iniciando o processo de futuros acidentes.

Figura 1: Pirâmide de Bird

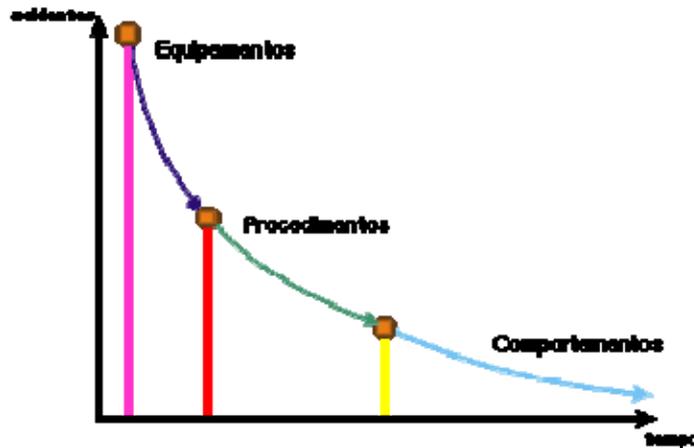


Fonte: <http://luongossmma.blogspot.com.br/2011/10/controle-de-desvios-forma-proativa-de.html>

Ao lado das técnicas específicas ao tema, é necessário incorporar aos processos as atividades de relacionamento humano. O programa possui instrumentos bastante efetivos para a redução de comportamentos críticos de risco no trabalho. O processo de aperfeiçoamento contínuo da segurança do trabalho pelos aspectos comportamentais utiliza uma combinação

de vários desses instrumentos e resultados significativamente positivos podem ser observados na sua implantação.

Figura 2: Gráfico de acidentes x tempo



Fonte: <http://www.potencialpnl.com.br/Imagens/Impacto.gif>

3.2 Influenciadores do comportamento

Os influenciadores do comportamento no ambiente de trabalho abrangem o seguinte:

- a) **sociais:** Ambiente de trabalho, grupo, liderança. Exemplo: Não se podem exigir resultados de uma equipe se esta não tiver um mínimo de comodidade e de condições para realizar suas necessidades básicas. Mas se acredita que quanto melhor e mais bem atendidas estas necessidades tanto melhor será o desempenho de uma equipe;
- b) **psicológicos:** Emoções, sentimentos, vida pessoal. Exemplo: Ryff e Keyes (1995) concebem o bem estar psicológico tanto teórica quanto operacionalmente, como um conceito multidimensional organizado de acordo com seis elementos: autonomia, auto-aceitação, crescimento pessoal, propósito de vida, relacionamento positivo com os outros e domínio do ambiente;
- c) **cognitivos:** Percepção, aceitação e tomada de risco. Exemplo: Excesso de confiança é um viés cognitivo geral que tem relação direta com o otimismo acerca das probabilidades de sucesso. Quanto maior a dificuldade ou desconhecimento do problema, maior a probabilidade do indivíduo superestimar a possibilidade de resolver o problema, podendo gerar alternativas mais

simples, ou mesmo não avaliar adequadamente o risco que se está correndo com aquela alternativa;

- d) **fisiológicos:** Pressão sanguínea, alimentação, sono. Exemplo: Alimentação adequada para desempenho de determinadas funções.

3.3 Estágios da cultura de segurança

Os estágios da cultura de segurança segundo alguns autores podem ser divididos em cinco estágios, quais sejam:

- a) **estágio patológico:** Neste estágio não há ações em segurança do trabalho na organização;
- b) **estágio reativo:** Estrita conformidade legal. Exemplo: As ações da organização em segurança do trabalho são realizadas somente depois de acidentes de trabalho terem ocorrido;
- c) **estágio dependente ou calculativo:** Dependência gerencial. Exemplo: Neste estágio a organização tem sistema para gerenciar riscos nos locais de trabalho. Ações estão voltadas para quantificar os riscos;
- d) **estágio Independente ou proativo:** Autorregulamentação. Exemplo: Algumas lideranças começam a questionar a segurança e treinam as pessoas para que passem a agir de forma proativa (“A segurança é um problema de todos”);
- e) **estágio Interdependente ou construtivo:** Excelência em saúde e segurança. Exemplo: Existe um sistema integrado de saúde, segurança e meio ambiente, no qual a organização se baseia e se orienta para realizar seus negócios. A organização tem as informações necessárias para gerir o sistema de segurança do trabalho, está constantemente tentando melhorar e encontrar as melhores formas de controlar os riscos.

3.4 Comportamento seguro

A experiência demonstra que não é suficiente trabalhar somente com estratégias para se conseguir um ambiente de trabalho seguro. O ideal é que se estabeleça a combinação de

estratégias com programas de capacitação e de relacionamento e que ela possa estar alicerçada nos **aspectos individuais, na organização** e em **políticas de trabalho**.

A respeito dos aspectos individuais, vale ressaltar que indiferentemente do nível em que estejam enquadrados os tripulantes, seus variados costumes, atitudes, conhecimentos, até mesmo suas condições físicas e mentais, modificam-se de tempo em tempo na medida em que neles se aprofundam.

3.4.1 Atitudes

A resposta de uma pessoa a uma situação é denominada de atitude. As atitudes são reflexos de variados fatores que incluem características de personalidade, ansiedade, experiências, expectativas e algumas noções de comportamento repassadas até mesmo por colegas.

A cultura de uma organização e as relações entre colegas, seus dirigentes, e mesmo a organização como um todo, têm uma profunda influência nas atitudes, as quais podem derivar para o bem ou para o mal (INFOSEG, 2009).

3.4.2 Motivação

A força que estimula uma pessoa a tomar uma atitude chama-se motivação. As pessoas são motivadas pelos desejos ou por seus impulsos.

A seguir, apresentamos algumas ações que podem motivar uma pessoa para que ela adote o comportamento seguro:

- a) desenvolvendo sua percepção relacionada com os riscos;
- b) difundindo amplamente informações sobre acidentes;
- c) afixando cartazes com informações sobre atitudes inseguras;
- d) exigindo o comprometimento com as normas de segurança;
- e) estimulando a apresentação de sugestões que visem o aprimoramento das medidas de prevenção.

3.4.3 Percepção

As pessoas tendem a ter percepções equivocadas sobre riscos. Considerar que a ausência de acidentes seja a garantia que eles jamais ocorrerão, é por si só, um comportamento inseguro (INFOSEG, 2009).

3.4.4 A organização

A adoção e o desenvolvimento da mentalidade de que a segurança seja efetivamente um setor da mais elevada importância dentro de uma empresa, depende de seus dirigentes.

Essa cultura ou mentalidade torna-se concreta quando são levadas em consideração

a:

a) **competência:** identificar e desenvolver habilidades de forma sistemática através de adequado programa de capacitação (INFOSEG, 2009);

b) **controle:** demonstrar comprometimento através da montagem de uma estrutura organizacional com objetivos claros;

c) **cooperação:** estabelecer uma atmosfera de trabalho em que todos estejam efetivamente envolvidos na melhoria constante;

d) **comunicação:** divulgar informações relacionadas com os riscos, planos, objetivos, etc. Ficar atento ao retorno dos resultados frutos da adoção dessa política. Criar um clima no qual as pessoas estejam sempre estimuladas em trazer notícias a respeito dos perigos, dos incidentes e das lesões.

3.5 Políticas de trabalho

As políticas de trabalho são as condições relevantes que a organização deve ter em consideração durante a implantação da gestão de saúde e segurança do trabalho, quais sejam:

3.5.1 Meios seguros de trabalho

Pode até parecer óbvio, mas ninguém pode trabalhar de uma maneira segura se o sistema de trabalho não oferecer as devidas condições de segurança. As medidas de prevenção, os treinamentos etc.; por si sós não substituem um sistema de trabalho seguro. Exemplo: a preparação para emergências, a rígida obediência às determinações de uma Permissão de Trabalho (PT), no caso de trabalho em espaço confinado, os bloqueios e etiquetagens etc.

3.5.2 Ergonomia

Os problemas surgem, muitas vezes, naquela fase de adaptação dos recém-admitidos, principalmente quando as condições não são as mais adequadas.

Exemplo: O pouco espaço na Praça de Máquinas atrapalha o fluxo de pessoas e também o acesso aos equipamentos.

Infelizmente o corpo humano não pode se adaptar a tudo. As pessoas são diferentes e têm limitações.

A razão de ser da ergonomia é melhorar tanto o bem estar do trabalhador como a sua eficiência.

3.5.3 Tomada de decisões

Tomar decisões pode ser uma atitude estimulante, mas em alguns casos pode ser estressante e, em decorrência, gerar problemas. Devemos levar em consideração o seguinte:

- a) a capacidade individual;
- b) a complexidade do trabalho;
- c) o grau de automatização da tarefa a ser cumprida;
- d) a percepção pessoal do risco;
- e) a disponibilidade de informação ou colaboração.

3.5.4 Procedimentos e instruções

Os procedimentos escritos são muitas vezes ignorados ou mal interpretados. As instruções devem ser:

- a) claras e objetivas;
- b) verificar o cumprimento das determinações.

3.5.4.1 O ambiente de trabalho

As condições inadequadas de trabalho geradas pela presença de riscos físicos como calor, o frio, ruído, iluminação deficiente etc., podem comprometer qualquer plano de desenvolvimento de medidas voltadas para a segurança do tripulante.

3.5.4.2 Horário de trabalho

Determinados horários de trabalho podem afetar a forma de atuar do tripulante. Investigações têm mostrado que no trabalho noturno a incidência de acidentes aumenta. Os horários muito prolongados provocam fadiga, que por sua vez, geram acidentes.

3.5.4.3 Erro humano

O erro humano está relacionado tanto com os aspectos individuais como com a organização e com as políticas de trabalho. Dentre os fatores que ocasionam os erros humanos estão:

- a) falta de atenção - A concentração do tripulante pode diminuir quando está cansado ou quando realiza um trabalho monótono ou rotineiro. A experiência demonstra que as pessoas nem sempre trabalham como o bom senso indica;
- b) equívocos - Muitos acidentes decorrem de equívocos. Acontecem mais frequentemente quando a segurança relacionada com a execução de uma faina depende de várias pessoas;
- c) interpretação incorreta de uma informação – Procedimentos deficientes nos sistema de controle, nas tarefas de segurança crítica como, por exemplo: Manuseio de âncoras, transferência de derivados de petróleo, etc;

- d) descumprimento das normas – São falhas deliberadas ao seguir regras. Muitas vezes as violações são impostas por constrangimento ou para poupar tempo e esforço.

3.6 Competência de risco

A competência de risco subdivide-se em:

- a) percepção do risco: compreensão individual do risco
- b) aceitação do risco: aceitação dos valores, crenças e atitudes adequados em relação aos riscos. Por exemplo, um tripulante sabe que a escada de quebra peito não se encontra em boas condições e pede para que o colega, ao subir na mesma, tenha cuidado.
- c) conhecimento de habilidades: aplicação do comportamento desejado. Desenvolvimento do conhecimento prático para identificar e controlar riscos. Quando há um novo tripulante embarcando deve-se designar um oficial para fazer uma palestra de segurança e apresentar o navio ao mesmo, evitando assim que o novato possa cometer algum desvio.
- d) cumprimento de normas e regras: assimilação do comportamento desejado. Demonstração do comprometimento com as regras, procedimentos e normas sociais. Por exemplo, o que se tem escrito ou não. Informações acessíveis ao grupo para que todos assimilem as normas e regras da empresa.

As abordagens comportamentais devem ser usadas nas seguintes situações:

- a) depois da gestão implementada;
- b) gestão de riscos;
- c) equipamentos e instalações adequadas;
- d) lideranças comprometidas com o sistema de saúde e segurança.

3.6.1 Avaliação e Gestão de Riscos

Os conceitos de perigo e risco, bem como a relação entre ambos, podem facilmente levar a confusões. Um perigo é a propriedade intrínseca ou potencial de um produto, de um processo ou de uma situação nociva, que provoca efeitos adversos na saúde ou causa danos materiais. Pode ter origem em produtos químicos (propriedades intrínsecas), numa situação de

trabalho em espaço confinado, em eletricidade, num cilindro de acetileno (energia potencial) ou num chão escorregadio.

Risco é a possibilidade ou probabilidade de que uma pessoa fique ferida ou sofra efeitos adversos na saúde quando exposta a um perigo, ou que os bens se danifiquem ou se percam. A relação entre perigo e risco é a exposição, seja imediata ou em longo prazo.

Figura 3: Placa Perigo Risco de morte



Fonte: http://redebrasil.com/wp-content/uploads/2013/07/971308_640624429300732_14454579_n.jpg

A gestão de riscos é importante para a segurança e saúde do trabalho. A detecção de perigos e a avaliação de riscos têm de ser consideradas de modo a identificar o que pode afetar os tripulantes e a propriedade, para que possam desenvolver e implementar medidas de prevenção e de proteção adequadas. O método de avaliação de riscos indicado aqui foi desenvolvido pelo Órgão Executivo de Segurança e Saúde do Reino Unido para se avaliar riscos em pequenas empresas, tendo sido aprovado a nível mundial.

Etapa 1: Identificar os perigos.

Etapa 2: Determinar quem pode ser afetado e como.

Etapa 3: Avaliar os riscos e decidir sobre que precaução tomar.

Etapa 4: Registrar os resultados e implementá-los.

Etapa 5: Rever a avaliação e atualizá-la se necessário.

O processo de avaliação de riscos pode ser adaptado às características das atividades desenvolvidas a bordo. No Brasil podemos citar as Normas Regulamentadoras (NRs) e utilizadas para fins regulatórios ou para desenvolver normas aprovadas internacionalmente como o Código de Gerenciamento de Segurança Internacional (ISM Code).

Dois métodos de avaliação de riscos considerados importantes para a gestão de riscos profissionais são a determinação dos valores limites de exposição profissional (VLE) e a constituição de listas de doenças profissionais. A maioria dos países industrializados mantém as suas listas de VLE atualizadas. Estes limites cobrem riscos de exposição físicos, químicos (calor, ruído, radiações, frio) e biológicos.

Figura 4: Tabela de Gestão de Riscos

Tabela de Gestão de Risco					
VR=PEG					
Probabilidade		Gravidade		Exposição	
Frequente	5	Catastrófico	5,0	Contínua	4
Provável	4	Crítico	3,5	Acima do normal	3
Ocasional	3	Marginal	1,5	Normal	2
Remoto	2	Desprezível	0,5	Abaixo do normal	1
Improvável	1			Inexistente	0
Impossível	0				
VR		Nível de Risco		Ação	
80 -100		Muito Elevado		Paralisação	
60 -79		Elevado		Correção Imediata	
40 -59		Substancial		Correção	
19 -39		Possível		Necessária Atenção	
1 -18		Leve		Possivelmente Aceitável	
ZERO		Inexistente		Nenhuma	

Fonte: Pan Marine do Brasil

A lista de doenças ocupacionais tem o objetivo de identificar e caracterizar as doenças contraídas nas atividades laborais e servem de base na avaliação de riscos bem como para o caso de alguma ação compensatória por parte do empregado.

3.7 Implementação da segurança com base no comportamento

Para implementar este programa nas empresas sugere-se seguir os seguintes passos:

- fazer um diagnóstico de cultura: Isto é, entender quais são os pontos que determinam os comportamentos e a cultura da organização em termos de segurança e saúde;
- intervenção com relação a alta liderança – Comprometimento de todos (presidência / diretoria); Líderes; profissionais de segurança e saúde; multiplicadores; Outras atividades (Interação entre a organização e as empresas contratadas);

- c) diálogos comportamentais ou auditorias. Exemplo: Abordagem (conversas) para as pessoas mudarem. Há empresas que optam por auditar ao invés de estabelecer diálogos comportamentais, a fim de mensurar o grau de comprometimento das organizações;
- d) foco na educação e no reforço positivo;
- g) não haver punição vinculada aos diálogos comportamentais;
- h) observações e feedback (realimentação) incorporados nas atividades do dia-a-dia;
- i) garantia de confidencialidade para o observado;
- j) tarefas comuns e tarefas críticas (estas devem ser tratadas com mais afinco).

As tarefas de segurança crítica são aquelas consideradas com o maior potencial de risco, tipo: manuseio de âncoras, operação em condições de tempo desfavoráveis, manuseio de carga, transferência de derivados de petróleo, entrada em espaço confinado, transferência e emprego de material perigoso, transferência de pessoas em alto mar e trabalho em altura.

3.8 O processo de observação

A observação tem por objetivo identificar como suas ações afetam o trabalho diagnosticando os comportamentos seguros e inseguros. Algumas empresas introduzem formulários (*checklists*) que ajudam a obter dados sobre o nível de segurança e a exposição aos riscos.

A utilização destes formulários deve procurar um resultado construtivo e positivo, aguçando os sentidos para o que está ocorrendo no local de trabalho e a reagir de forma correta àquilo que se vê. Caso note-se alguma situação de perigo, é sugerido pelo observador que medida(s) de controle adotar.

Os formulários são então encaminhados à gerência que pode, mediante análise, utilizá-los em seus bancos de dados e servem como base para a melhoria contínua dos procedimentos. É importante enfatizar que todas as situações de perigo ou risco e as ocorrências de acidentes, devem ser comunicadas pelos tripulantes, pois a informação é fundamental para a implantação de medidas preventivas e corretivas.

4 SISTEMA DE GESTÃO DE SAÚDE E SEGURANÇA

Todo o sistema de gestão da Pan Marine do Brasil é focado na busca da excelência em saúde, segurança e meio ambiente.

4.1 Ferramentas da política de gestão de saúde e segurança do trabalho

A seguir foram enfatizadas as ferramentas utilizadas na política de gestão de saúde e segurança do trabalho na Pan Marine do Brasil. Dentre estas podemos citar: reunião pré-embarque, checklist de segurança e familiarização da tripulação, reunião semanal de segurança e meio ambiente, o cartão do observador (BBS), obrigação de parada do trabalho (SWO), relatório de quase acidente, análise de risco, permissão de trabalho (PT) e o diálogo diário de segurança meio ambiente e saúde (DDSMS).

4.1.1 Reunião pré-embarque

A reunião pré-embarque é o primeiro contato do tripulante com a equipe de saúde e segurança do trabalho da empresa no seu retorno às atividades laborais. Nestas palestras são abordados diversos itens como: Alertas de segurança, possível ocorrência de acidentes na frota com análise pormenorizada dos fatos e palestras sobre as políticas da empresa, recomendações ou novos procedimentos adotados pela gerência de saúde e segurança do cliente.

4.1.2 Checklist de segurança e familiarização da tripulação

Quando o tripulante embarca, o Comandante ou seu oficial designado deve informá-lo sobre os procedimentos antes da saída do navio do porto, onde lhe é exposto o seguinte:

- a) local de armazenamento e uso de dispositivos de flutuação pessoal, onde se inclui o método apropriado para colocação;
- b) localização, tipo e uso de botes salva-vidas;
- c) localização, tipo e uso de todo o equipamento de incêndio, incluindo bombas de incêndio fixas e portáteis;

- d) localização, tipo e uso de todo o equipamento salva-vidas;
- e) localização de todo o equipamento de emergência;
- f) responsabilidades e tarefas em caso de emergência de acordo com a tabela do navio;
- g) importância de ouvir e obedecer a todas as ordens do Comandante;
- h) localização das estações de abastecimento e emergência;
- i) localização do alarme geral;
- j) familiarização com o sistema de gestão de segurança da empresa;
- k) se o tripulante compreende a descrição do trabalho dele/dela a bordo;
- l) fazer um reconhecimento, incluindo-se o convés, máquina do leme, acomodações e praça de máquinas;
- m) procedimento de relatório de acidentes, quase acidentes, condições ou atos inseguros,
- n) verificação dos documentos do tripulante de acordo com o *Standards of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) e o atestado de saúde ocupacional (ASO);
- o) qualquer doença pré-existente, condição médica ou alergias do tripulante ao embarcar no navio;
- p) apresentação para o oficial de segurança do navio dando seu nome e cargo;
- q) qualquer medicamento prescrito que o tripulante esteja tomando ao embarcar no navio (ANEXO A).

4.1.3 Reunião Semanal de Segurança e Meio Ambiente

A Reunião Semanal de Segurança e Meio Ambiente aborda diversos temas pertinentes ao cotidiano do navio bem como alertas de segurança emitidos pela gerência de segurança, ou fatos relevantes que tenham ocorrido ao longo da semana como, por exemplo:

- a) ocorrência de comportamentos inseguros que possam ter gerado um relatório de quase acidente;
- b) análise dos cartões do observador que foram emitidos ao longo da semana;
- c) procedimentos concernentes à prevenção de poluição nas operações de transferência de derivados de petróleo;
- d) formas corretas de segregação do lixo gerado a bordo a fim de evitar impactos ambientais (ANEXO B).

4.1.4 O cartão do observador

Este cartão foi inserido na empresa no ano de 2005 e teve o objetivo de introduzir um sistema de observação que ajuda a tripulação a identificar o seguinte:

- a) atividades seguras e inseguras;
- b) condições seguras e inseguras;
- c) comportamentos seguros e inseguros.

Isto pode ajuda a aprimorar a cultura de segurança na prevenção de acidentes. Demonstra aos clientes o grau de cultura de segurança da empresa e ajuda a gerência a estudar métodos para se evitar os acidentes.

Como funciona o cartão do observador:

- a) cada embarcação é abastecida com cartões em três idiomas relevantes (português, inglês e espanhol);
- b) um tripulante, um contratado ou visitante observa um risco e completa o cartão, segundo o observado;
- c) o cartão é entregue a pessoa designada de bordo;
- d) o Comandante verifica se o risco anotado não seja realmente um quase acidente ou acidente;
- e) os detalhes de cada cartão são registrados no programa no computador de bordo, diariamente;
- f) os cartões da semana são discutidos semanalmente durante as reuniões de segurança;
- g) os cartões são retidos a bordo para possíveis auditorias;
- h) antecedentes de segurança estarão disponíveis com o Gerente de Segurança da Área.

No cartão encontram-se itens em que o observador avalia se aspectos do trabalho são seguros ou inseguros. Tais como:

- a) uso do Equipamento de Proteção Individual. Exemplo: Cabeça, olhos/ face, ouvidos, respiração e etc;
- b) consciência situacional. Exemplo: localização da pessoa, observando para onde se vai, observando a execução, identificação dos pontos de esmagamento, precaução contra escorregões, tropeços e quedas e etc;
- c) atividades. Exemplo: Levantando peso, empurrando/ puxando, subindo/ descendo, corte/ queima e etc;
- d) procedimentos. Exemplo: Planejamento da tarefa, reunião para análise pré-tarefa, seguindo os procedimentos e etc;

- e) Condições/ ambiente. Exemplo: Iluminação, temperatura, ruído e etc;
- f) Localização do navio. Exemplo: Atracado, navegando, próximo à plataforma e etc;
- g) Localização no navio. Exemplo: convés de popa, passadiço, acomodações e etc;
- h) Ferramentas/ equipamentos. Exemplo: condições das ferramentas/ maquinário utilizados a bordo;
- i) Descrição do perigo;
- j) Soluções para mitigar os riscos;
- k) Riscos: alto/ médio ou baixo;
- l) Houve necessidade de parada do trabalho? Sim ou não;
- m) Razão para a parada do trabalho;
- n) Preencher o nome (opcional).

Na política da gestão de segurança da empresa existe a cláusula de “Obrigação de Parada do Trabalho” (*Stop Work Obligation – SWO*).

No Protocolo de Instruções podemos observar os seguintes itens:

1. Quando uma pessoa identifica uma condição, ato, erro, omissão ou falta de entendimento na execução de uma tarefa, que possa resultar em um evento indesejado, uma intervenção de parada do trabalho é imediatamente iniciada com a pessoa(s) potencialmente em risco.
2. Se um supervisor estiver prontamente disponível e a pessoa não está em risco imediato, a “ação de parada do trabalho” deve ser coordenada pelo supervisor. Caso o supervisor não esteja no local e a pessoa está em risco imediato o SWO deve ser iniciado diretamente com a pessoa em questão.
3. As intervenções de parada de trabalho devem ser iniciadas de forma positiva, apresentando-se brevemente e iniciando-se a conversa com a frase “Eu estou exercendo a minha obrigação de parar o trabalho por que...”. Usando esta frase vai se esclarecer a intenção e definem-se as expectativas conforme detalhado neste procedimento.
4. Notificar todas as pessoas afetadas, bem como as de supervisão na questão da parada de trabalho. Se necessário, parar as atividades associadas ao trabalho, retirando-se as pessoas da área, estabilizar a situação e tornar o local o mais seguro possível.
5. Todas as partes devem discutir e entrar em acordo sobre a questão da parada do trabalho.
6. Se determinado e acordado de que a tarefa ou operação são seguras para continuar como está (ou seja, o iniciador não tinha conhecimento de certos fatos ou procedimentos) às pessoas afetadas devem agradecer ao iniciador por sua preocupação e prosseguir com o trabalho.

7. Se determinado e acordado de que as questões que envolvem a parada do trabalho são válidas, devem ser feitas todas as tentativas de resolvê-las para satisfação de todas as pessoas afetadas antes do início dos trabalhos.
8. Se houver pendências que não possam ser resolvidas imediatamente, os trabalhos devem ser suspensos, até que a solução apropriada seja encontrada. Quando as opiniões divergirem quanto à validade ou não da parada do trabalho a pessoa responsável deverá fazer as considerações finais. Os detalhes que compõe as diferenças de opinião deverão constar de um documento e repassadas à empresa.
9. A princípio, toda atitude de se parar o trabalho deve ser interpretada positivamente e deve ser elogiada por ser executada de boa fé.
10. Todas as intervenções e detalhes associados deverão ser reportados e detalhados neste programa.

Todos os cartões do observador devem ser revisados pelos supervisores, a fim de:

- a) medir a participação das tripulações;
- b) determinar a qualidade das intervenções;
- c) averiguar se os problemas que ocorrem são comuns a outras embarcações e identificar oportunidades de melhoria;
- d) facilitar o compartilhamento das lições aprendidas;
- e) alimentar os programas de reconhecimento (ANEXO C);
- f) nome da pessoa que gerou o relatório;
- g) base ou local que o barco está subordinado;
- h) nome do cliente;
- i) data;
- j) hora em que foi gerado o relatório;
- k) localização da ocorrência do evento;
- l) Localização do navio.

4.1.5 Formulário de relatório de quase acidente

Neste relatório constam:

- a) operação/ tarefa;
- b) descrição resumida do evento;
- c) ação corretiva a ser executada pelo Comandante ou Oficial por ele designado;
- d) ação corretiva recomendada (Gerente de Segurança Industrial);
- e) Condição de mar;
- f) Força do vento;

- g) Condições de tempo;
- h) Iluminação;
- i) Análise da Pessoa Designada de Terra. (ANEXO D).

4.1.6 Análise de risco

As análises de riscos são confeccionadas de acordo com os trabalhos elaborados em cada embarcação e no seu escopo constam detalhes referentes a classificação de risco, probabilidade de ocorrência, potencial de gravidade, perigo potencial e seus efeitos, risco inicial e medidas de controle. (ANEXO E).

4.1.7 Permissão de trabalho

Este formulário tem como objetivo estabelecer critérios a serem adotados durante a realização de um trabalho que requeira riscos adicionais. No formulário observa-se uma maior preocupação com trabalho a quente, sistema fixo de CO₂, mergulho, equipamento elétrico, fora da borda, trabalho em alturas e espaço confinado.

No navio o Comandante ou o Oficial responsável deve tomar todas as medidas práticas para assegurar a segurança da embarcação e de seu pessoal.

O executante deverá verificar juntamente com o responsável do navio as condições necessárias para que o serviço seja executado com o menor grau de risco possível.

Este formulário deverá ser assinado pelo controlador da permissão (Comandante/ Oficial encarregado) e pelo executante mediante rigorosa inspeção da área em que será realizado o trabalho.

Será eleita uma pessoa de bordo (geralmente o marinheiro de serviço) para vigiar e dar suporte aos envolvidos e se necessário, interromper o serviço, em se constando alguma irregularidade que ponha em risco a integridade física das pessoas ou o patrimônio da empresa. (ANEXO F).

4.1.8 Diálogo diário de segurança meio ambiente e saúde (DDSMS)

Método usado na prevenção de acidentes e impactos ambientais. É uma breve reunião matinal com curta duração (aproximadamente 10 minutos) abordando temas variados. (ANEXO G).

4.2 O que pode dar errado

Para que serve um plano de ação? A resposta parece óbvia, em especial se for levada em conta apenas a teoria pura e prática. Como ressalta Palasio (2003), um plano de ação se presta à organização de forma, dos recursos e das ações com as quais será resolvido um dado problema. Somente isso? Não, para algumas pessoas, um plano de ação tal como uma porção de outros papéis é a maneira formal de livrar-se de um assunto, de supostamente estar fazendo algo sem na verdade ter real intenção de resolver de fato o problema. A diferença está mesmo na mentalidade; uns utilizam a ferramenta como meio de trabalho, outros a utilizam como meio de evitar trabalho, ou seja, maquiá-lo.

Entre outras oportunidades acontece a chamada “prevenção cartorial”, que ocorre em muitos locais. Visando cumprir a legislação no papel, empresas chamam os empregados e principalmente terceiros e fazem com que estes assinem vários papéis, onde geralmente estão mencionadas de forma bem escrita todas as obrigações a serem cumpridas. Isso virou cultura. Obviamente que o papel é necessário, no entanto junto a ele deveriam vir ações que ao menos permitissem a quem está assinando entender e cumprir o previsto.

Deve-se entender primeiro que mesmo que os sistemas venham a dar certo em certas empresas, entre sua fase de implantação e os primeiros resultados haverá um hiato cultural. Depois há de se avaliar previamente se existe de fato terreno propício à busca deste tipo de trabalho, observando se existe, observando se existem decisão e compromisso da alta direção e levando em conta que aquilo que pode parecer uma solução, pode ser na verdade um retrocesso, formatando a empresa em moldes que inviabilizem a gestão do processo e o cumprimento das diretrizes estabelecidas.

Em terceiro lugar, deve-se ter cuidado com as estatísticas maquiadas, pois a tendência, para alcançar objetivos e metas é fazer exatamente isso, com que suma no papel o que ainda existe no chão da fábrica. Alguns administradores têm cultura de que problema não deve ser levado para os níveis superiores, pois podem demonstrar sua ineficiência. Todo o

sistema de gestão tem como parte avaliações e auditorias que conduzem diretamente a forma que os assuntos vem sendo cuidados e tratados. Vale lembrar, que esteja no papel ou não os riscos e perigos continuarão causando danos (PALASIO, 2003).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os aspectos abordados sobre a segurança com base no comportamento tentou demonstrar que somente os meios tradicionais de prevenção de acidentes não são suficientes para se atingir a excelência em termos de segurança do trabalho. A questão é mais ampla, para melhorarmos os índices de acidente no Brasil.

A Pan Marine atua no Brasil há muitos anos adotou este sistema e vem colhendo resultados no seu programa de saúde, segurança e meio ambiente por acreditar que a cultura de segurança e o envolvimento dos quadros de terra e mar têm um papel muito importante na preservação da vida humana e do meio ambiente.

Manter as tripulações motivadas é uma tarefa difícil e o estímulo depende muito da liderança de bordo. O uso do cartão do observador é uma das ferramentas deste programa, pois identifica o ato seguro e inseguro e serve de dado para a empresa. Muitas vezes a empresa cobra da tripulação que preencha os cartões, não para atender as metas ou requisitos da empresa, mas pelo bem da equipe.

Não basta criar formulários para o pessoal assinar no intuito de atender as normas de auditoria. Na realidade o papel que foi assinado pelo pessoal é uma etapa da operação e todos têm que estar cientes de que ali se encontra informação relevante e detalhada do trabalho e mostra os riscos a que estão expostos.

Resultados significativos começam a acontecer quando a tripulação está treinada, e de forma eficaz, aplicando o processo de comportamento seguro. Quando as pessoas são complacentes com os comportamentos de risco os bons resultados não aparecem. Por outro lado, quando os comportamentos são seguros, com empregados conscientes do cuidado que devem ter com eles e com seus colegas, resultados melhores são obtidos.

Dessa forma, é importante proporcionar a integração do processo de comportamento seguro no sistema de gestão da segurança e meio ambiente para observar os comportamentos de risco existentes na organização e reagir de modo a enfatizar os comportamentos seguros. Para se buscar a melhoria contínua em segurança do trabalho é preciso vencer as barreiras existentes, pois as mudanças normalmente aumentam o medo e a ansiedade e tornam as pessoas mais desconfortáveis.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Comportamento Seguro. Disponível em:

<http://www.racconet.com.br/revistas/Infoseg_Edicao20_Comportamento_Seguro.pdf>.

Acesso em: ago. 2013.

Controle de desvios a forma proativa de se prevenir acidentes. Disponível em:

<<http://luongosma.blogspot.com.br/2011/10/controle-de-desvios-forma-proativa-de.html>>.

Acesso em: ago. 2013.

DINIZ, Antonio Castro. **Manual de auditoria integrado de saúde, segurança e meio ambiente (SSMA)**. 1. ed. São Paulo: VOTORANTIM METAIS 2005.

FILHO, G.; PINTO, A. **Modelo para gestão da cultura de segurança do trabalho em organizações industriais.** Disponível em:

<http://www.scielo.br/pdf/prod/v23n1/aop_t6_0004_0503.pdf>. Acesso em: ago. 2013.

MOREIRA, B. M. **Comportamento e práticas culturais.** Disponível em:

<http://www.walden4.com.br/livros/w4/pdf/iw4_moreira_2013_1ed_bq.pdf>. Acesso em: ago. 2013.

OLIVEIRA, C. L.; MINUCCI, A. **Prática da qualidade da segurança no trabalho: uma experiência brasileira.** São Paulo: Ltr, 2001.

PALASIO, Cosmo. **Sistema de gestão: assunto da moda.** Disponível em:

<<http://www.araseg.com/artigos>>. Acesso em: jul. 2013.

PALASIO, Cosmo. **Sistema de Gestão: falando no assunto.** Disponível em:

<<http://www.araseg.com/artigos>> Acesso em: jul. 2013.

PAN MARINE DO BRASIL – Sistema de Gestão de Saúde, Segurança e Meio Ambiente.

PASTORE, J. **O custo dos acidentes de trabalho.** Jornal da Tarde, São Paulo, 21 mar. 2001.

Segurança Comportamental. Disponível em:

<http://www.dnvba.com/br/InformacoesRecursos/webinars_gravados/Pages/seguranca-comportamental.aspx>. Acesso em: ago. 2013.



Pan Marine do Brasil

Anexos – Específico da Área Brasil - 4700

Título: CHECKLIST DE SEGURANÇA E FAMILIARIZAÇÃO DA TRIPULAÇÃO	Rev.: A Prep. por: SMS	Data Efetiva: 1 de Dezembro de 2010 Aprovado por: GERENTE DA ÁREA	Anexo: Página:	33 de 1
---------------------------------------------------------------------	---------------------------	----------------------------------------------------------------------	-------------------	------------

Embarcação:	Local:	Data:	Hora:
Nome do Funcionário:		Função/Categoria:	
Quando um funcionário da Pan Marine do Brasil Ltda. Embarca em um navio, o Comandante ou seu oficial designado deve informar o funcionário sobre o local e sobre o uso do equipamento específico de segurança do navio e sobre as políticas da Pan marine do Brasil Ltda. as quais todos os funcionários são solicitados a aderirem. Os itens listados abaixo têm a função de orientar o Comandante e descrever o mínimo que Tidewater acha necessário à garantia da segurança dos funcionários servindo a bordo da frota.			

Os seguintes tópicos devem ser preenchidos antes da saída do navio do porto:

Descrição do Tópico	Marcação
Local de armazenamento e uso de dispositivos de flutuação pessoal. Incluiu o método apropriado para colocação e ajuste dos tipos específicos de dispositivos de flutuação pessoal a bordo do navio.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Localização, tipo e uso de botes salva-vidas.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Localização, tipo e uso de todo o equipamento de incêndio, incluindo bombas de incêndio fixas e portáteis, montadas.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Localização, tipo e uso de todo o equipamento salva-vidas.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Localização de todo o equipamento de emergência.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Responsabilidades e tarefas em caso de emergência como traçado pela tabela do navio.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Importância de ouvir e obedecer a todas as ordens do Comandante.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Solicitado o uso de equipamento de flutuação pessoal durante o embarque/desembarque.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Localização das estações de abastecimento e emergência.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Localização do Alarme Geral.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Familiarização com o Sistema de Gestão de Segurança da Empresa.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Comprende a descrição do trabalho dela/dela a bordo	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Tour de segurança e familiarização pelo navio, incluindo Convés, Leme, Acomodações e Sala das Máquinas.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Procedimento de relatório de acidentes, quase-acidentes ou condições ou atos inseguros.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Verificação dos documentos do funcionário incluindo treinamento de segurança básica e certificado médico atual.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Qualquer doença pré-existente, condição médica ou alergias do funcionário ao embarcar no navio.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Introdução para o Oficial de Segurança do Navio dando seu Nome e cargo.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Qualquer medicamento prescrito ou não-prescrito sendo tomada pelo funcionário ao embarcar Não navio.	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>

Informação do Funcionário	Informação do Comandante ou Oficial do Navio
Nome:	Nome:
Assinatura:	Assinatura:



Pan Marine do Brasil

Anexos - Específico da Área Brasil - 4700

Título: FORMULÁRIO DE TREINAMENTO A BORDO	Rev: A	Data Efetiva: 1º de Dezembro de 2010	Anexo: 21
	Prep. por: SMS	Aprovado por: GERENTE DA ÁREA	Página: 1 de 1

Embarcação: DANKO TIDE	Local: Área de Interseção	Data: 02/08/2013
Natureza do Treinamento: Reunião Semanal de Segurança e Meio Ambiente		
Descrição do Treinamento: AVARIA PORTEMPO RUIM / 1os. SOCORROS – Tratamento de cortes e perfurações		
<p>Lições Aprendidas / Minutas (se houver) AVARIA PORTEMPO RUIM :Ajustar o Curso e velocidade/parar a embarcação.; Soar o Alarme Geral. Reunir todos os tripulantes.; Checar possíveis pessoas desaparecidas, baixas ou perdas. Dar primeiros socorros aos feridos.; Preparar as balsas salva-vidas para lançamento.; Determinar a posição da embarcação.</p> <p>Avaliar a natureza e a extensão da avaria.; Avaliar as opções de recuperação de e reparos avarias. Fazer pedidos adequados de socorro no GMDSS.; Informar ao escritório da Área o mais breve possível.; Sondar todos os tanques, poços e porões da embarcação, inclusive Casa de Máquinas, e registrar cuidadosamente as sondagens. ; Checar possível avaria da carga, e prender a carga solta, se for seguro.; Checar possíveis rupturas nos tubos e acompanhar os vazamentos.; Checar se há algum equipamento solto e prendê-lo evitando avaria maior.; Checar as amarras da âncora.</p> <p>Checar as condições predominantes do tempo e a previsão do tempo.; Determinar requisitos para: *Assistência da base de terra. *Reboques. *Peças sobressalentes.</p> <p>Tirar fotos relevantes à avaria causada pelo tempo ruim. ; Lançar fatos no Diário de Bordo do Convés. ; Avisar a todas as partes interessadas.</p> <p>1os. SOCORROS – Tratamento de cortes e perfurações</p>		
Início:	Hrs	Término: Hrs

Participantes:

Função/Categoria	Nome	Assinatura
COMANDANTE	William Cunha dos Santos	
IMEDIATO	William Lopes da Silva	
OFICIAL DE NAUTICA	José Freitas Filho	
OFICIAL DE NAUTICA	Jomário W.S. Pralon	
CHEFE DE MÁQUINAS	Mauricio da Silva Vargas	
SUB-CHEFE DE MÁQUINAS	José Bezerra Ferreira	
OFICIAL DE MÁQUINAS	José Heládio Ximenes de Souza	
MNC	Adicel dos Santos Filho	
MNC	Erasmão Teixeira da Silva	
MOC	Luiz Antonio de Brito	
MOC	Oseias C. Bueno	
MNM	Kemenev Araujo Vilhena	
COZINHEIRO	Alberto Gomes de Almeida	
TAIFEIRO	Jailton Fernandes de Brito	

Instrutor

Função/Categoria: 147	Nome: William Lopes	Assinatura:
-----------------------	---------------------	-------------

ANEXO C – CARTÃO DO OBSERVADOR

HazID - Hazard Identification

5.0 CONDITIONS / ENVIRONMENT	Safe	Unsafe	
Lighting/Illumination	5.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Temperature	5.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noise	5.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Housekeeping	5.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flammable/Explosive.	5.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Live Energy	5.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dust	5.7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oxygen Content.	5.8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pinch-points	5.9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Falling/Lowering Objects	5.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sharp Edges	5.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Slippery Surfaces.	5.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hot/Cold Surfaces	5.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Loading/Back Loading Cargo	5.14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cargo Stowage	5.15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chemical/Hazardous Materials	5.16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weather/Sea Conditions	5.17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Safe Escape	5.18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.0 LOCATION of VESSEL	Safe	Unsafe	
Alongside Dock	6.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On Sea Passage	6.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At Rig/Platform	6.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alongside Other Vessel	6.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At Anchor	6.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Towing	6.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anchor Operations	6.7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Other (Client's Facility)	6.8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7.0 LOCATION on VESSEL	Safe	Unsafe	
Back Deck	7.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bridge	7.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Accommodation	7.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Engine Room	7.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Galley	7.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Passageway/Stairwell	7.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Machinery Space	7.7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipment Storage Space	7.8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At Height/Over Side	7.9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8.0 TOOLS/EQUIPMENT	Safe	Unsafe	
Tools/Machinery Used to do Job.	8.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Condition of Tools/Machinery	8.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inspection of Tools/Machinery	8.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stowage of Tools/Machinery	8.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Guards or Barriers on Tools/Machinery	8.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Barricading Placed Around Areas	8.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Adequate Signage	8.7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

HAZARD DESCRIPTION

SOLUTIONS?

Potential: HIGH MEDIUM LOW

HazObs - Hazard Observation

Vessel: _____
 Client: _____ Date: _____

1.0 PPE USAGE, for	Safe	Unsafe	
Head	1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eyes/Face	1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hearing	1.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Respiration	1.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hands	1.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Feet	1.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Clothing	1.7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fall Protection	1.8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personal Flotation	1.9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.0 SITUATIONAL AWARENESS	Safe	Unsafe	
Location of Person	2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Watching Where Going	2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Watching While Doing	2.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Awareness of Pinch-points	2.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Awareness of Slips/Trips/Falls	2.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Awareness of Deck Openings	2.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Competence of Crew	2.7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Standing in Line of Fire	2.8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.0 ACTIVITY	Safe	Unsafe	
Lifting/Lowering	3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pushing/Pulling	3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Climbing up/Down	3.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cutting/Burning	3.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rigging/Connecting/Lashing	3.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Galley Work	3.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Working at Height/Over Side	3.7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Working Under Loads	3.8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Working in Confined Space	3.9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bunkering/Liquids Transfer	3.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cargo Work	3.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Using Portable Tools/Machinery	3.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Using Heavy Machinery	3.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.0 PROCEDURES	Safe	Unsafe	
JSA/Toolbox/Job Preplanning	4.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Following Procedures	4.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lock Out /Tag Out/Isolation	4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hot Work	4.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Confined Space	4.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communications/Teamwork	4.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pollution Prevention	4.7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Waste Management	4.8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

STOP WORK OBLIGATION PERFORMED? YES NO

REASON FOR STOPPING JOB

NAME (OPTIONAL) _____



Pan Marine do Brasil Ltda.

Apêndice 08

Near Miss Report Form
Formulário de Relatório de Quase Acidente

Report originated by / Relatório originado por:		
(a)	Vessel Name: Nome de Embarcação	
(b)	Base:	
(c)	Charterer/ <i>Cliente</i>	
(d)	Date / <i>Data</i>	
(e)	Time / <i>Tempo</i>	
(f)	Location / <i>Localização</i>	
(g)	Location on vessel / <i>Localização no barco</i>	
(h)	Operation/Task / <i>Operação/Tarefa</i>	
(i)	A brief description <i>Descrição resumida</i>	
(j)	Corrective action to be undertaken by the Vessel Master or his Designated Officer <i>Ação Corretiva a ser executada pelo Comandante ou Oficial designado por ele</i>	
(k)	Recommended Corrective Action (Safety Manager) <i>Ação Corretiva Recomendada (Gerente de Segurança Industrial)</i>	
(l)	Sea Condition / <i>Condição de mar</i>	
(m)	Wind Force / <i>Força de vento</i>	
(n)	Weather / <i>Tempo</i>	
(o)	Lighting / <i>Iluminação</i>	
(p)	Reviewed by Designated Person Ashore/ <i>Analisado pela Pessoa Designada em Terra</i>	

ANEXO E – ANÁLISE DE RISCO

Tarefa Operações de Carga – Genérico	Análise de Risco	Avaliadores ██████████
Pessoal Envolvido ██████████	América Latina Diversos	Preparado em ██████████
		Revisado em

	POTENCIAL DE GRAVIDADE				PROBABILIDADE DE OCORRÊNCIA					CLASSIFICAÇÃO DE RISCO		
	Pessoas	Ativos	Meio Ambiente	Interrupção das Atividades/Reputação	A	B	C	D	E			
					Muito Baixo > 10 anos	Baixo Anual	Médio Semestral	Alto Mensal	Muito Alto Diário			
1	Lesão insignificante (tratamento no local)	Dano insignificante < USD 1.000	Demarramento insignificante contido na bandeja de contenção < 1 litro	Nenhuma interrupção das atividades, sem atenção negativa da mídia	BAIXO	BAIXO	BAIXO	BAIXO	BAIXO	BAIXO	BAIXO	Controlar, mas o reunião pré-tarefa deve ser feita para analisar os riscos após ser iniciado o trabalho. Se houver acidente, o Análise de Risco poderá ser feita antes de iniciar o trabalho.
2	Pequena lesão (tratamento de primeiros socorros)	Pequeno dano < USD 5.000	Pequeno demarramento contido no convés < 10 litros	Interrupção limitada das atividades (1 dia), leve exposição negativa da mídia	BAIXO	BAIXO	BAIXO	BAIXO	MÉDIO	MÉDIO	MÉDIO	Continuar prosseguir com autorização expressa do Comandante ou gerente responsável, e após uma Análise de Segurança de Trabalho completa feita com todos os partes envolvidas. Sempre que possível, o risco deve ser reduzido ainda mais antes de realizar o tarefa. Prosseguir com máxima cautela.
3	Lesão grave (registrável)	Dano grave < USD 15.000 (estabilidade da embarcação não afetada)	Pequeno demarramento, poluição do mar < 10 litros	Interrupção curta das atividades (3 dias), exposição negativa da mídia local	BAIXO	BAIXO	MÉDIO	MÉDIO	MÉDIO	MÉDIO	MÉDIO	Continuar prosseguir em circunstâncias normais
4	Grande lesão (com afastamento)	Grande dano < USD 50.000 (estabilidade da embarcação não afetada)	Demarramento significativo, poluição do mar < 1000 litros	Interrupção média das atividades (1 semana), área significativamente negativa do foco da mídia	MÉDIO	MÉDIO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	
5	Fatalidade	Dano extenso / naufrágio da embarcação / perda total	Grande demarramento, poluição do mar > 1000 litros	Interrupção longa das atividades (> 1 semana), grade foco da mídia (global)	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	

Listas de Verificação Necessárias Não definido

EPI Necessário		Não definido		Risco Residual	
Perigo Potencial	Efeito do Perigo	Risco Inicial	Medidas de Controle	Risco Residual	
Operações com guindaste	Lesão grave / fatalidade resultante de queda de objetos, ficar preso entre contêineres, pendente do guindaste atingir o pessoal. Dano à embarcação devido ao contêiner atingir a embarcação / carga.	5a A	Tripulações experientes/qualificadas, procedimentos da empresa, EPI, treinamento e supervisão. Não se deve ser seletivo, AR, reunião pré-tarefa (toolbox talk), separação (abrigo seguro).	3b	B
Verificação inadequada dos contêineres	Dano extremo / fatalidade devido a abertura das portas atingindo o pessoal, objetos caindo dos contêineres quando suspensos, estropos falhando e deixando contêineres caírem do alto.	5c A	O pessoal de terra deve inspecionar os contêineres antes que eles sejam embarcados. As portas devem ter abraçadeiras para evitar abertura acidental. Os estropos devem ser certificados e as tripulações da embarcação e plataforma devem fazer uma inspeção visual antes que qualquer içamento seja liberado. A tripulação deve ficar afastada da lingada uma vez que tenha sido engatada (abrigo seguro).	2c	B
Comunicação inadequada	Dano / lesão grave devido a falha na comunicação.	5e A	Equipamentos de rádio disponíveis, testados e utilizados, vigia dedicado, manifesto de carga, reuniões pré-tarefa (toolbox talks), autoridade para parar o trabalho, AR, supervisão e treinamento.	3b	B
Condições de tempo adversas	Dano grave à embarcação e à carga. Potencial para ferir seriamente um tripulante.	3d M	Instruções de trabalho para condições de tempo adversas, instruções UKOOA, COSWP, Autoridade para parar o trabalho.	3a	B
Homem ao mar	Possível fatalidade	5a A	Tripulações experientes / qualificadas, procedimentos da empresa, EPI com recursos de projeto para o convés de carga, tripulação extra para o bote de resgate rápido, treinamento, AHA com diversos equipamentos médicos, instruções para trabalho em condições de tempo adversas.	1a	B
Movimentação de carga no convés	Dano grave à embarcação e à carga. Potencial para ferir seriamente um tripulante.	3d M	Tripulações experientes / qualificadas, procedimentos da empresa, EPI, treinamento, Instruções UKOOA, equipamentos de segurança disponíveis e certificados, supervisão, instruções para trabalho em condições de tempo adversas, Autoridade para parar o trabalho.	2b	B

23 de março de 2019

Página 1 de 48

Atividade	Operações de Carga - Genérico	Local	Diversos	Criado em	08-Jul-2009
-----------	-------------------------------	-------	----------	-----------	-------------

Perigo Potencial	Efeito do Perigo	Risco Inicial	Medidas de Controle	Risco Residual
Armazenamento de carga	Dano / lesão grave devido ao deslocamento da carga, lesão ao prender ou soltar amarrações de carga.	4c A	Equipamentos de segurança disponíveis e certificados, manual de segurança de carga, Instruções UKOOA, instruções da empresa, tripulações experientes / qualificadas, supervisão, treinamento, cabos de manobra nos esticadores de correntes.	3b B
Uso de cabos de manobra	Lesão grave devido ao pessoal ficar próximo à carga	3d M	Treinamento, tripulações experientes / qualificadas, procedimentos da empresa, somente após Análise de Risco, Instruções UKOOA, uso restrito dos cabos de manobra.	1c B

Pan Marine do Brasil

Anexos - Específico da Área Brasil - 4700



Título: PERMISSÃO DO TRABALHO	Rev: A Prep. por: SMS	Data Efetiva: 1º de Dezembro de 2010 Aprovado por: GERENTE DA ÁREA	Anexo: Página:	39 de 1
----------------------------------	--------------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------	------------

Embarcação:	Local:	Permissão para Trabalho N°		
Contratada:	Data:	Hora:		
Duração da Permissão (Max. 6 Hrs)	Hrs.	De:	Até:	
Exigências: - Qualquer lista de verificação deve ser anexada - Se a Pessoa Encarregada mudar a qualquer momento, esta permissão deve ser encerrada e uma nova aberta - Uma cópia desta permissão deve estar disponível no local de trabalho o tempo todo.				

Locação(ões) do Trabalho			
<input type="checkbox"/> Passadiço	<input type="checkbox"/> Espaços Internos	<input type="checkbox"/> Espaços Externos	<input type="checkbox"/> Sala das Máquinas
<input type="checkbox"/> Convés do Castelo de Proa	<input type="checkbox"/> Convés de Carga	<input type="checkbox"/> Outro (s):	
Detalhes do Trabalho:			

Descrição do(s) Trabalho(s) (Conforme requisitado)			
<input type="checkbox"/> Trabalho a quente	<input type="checkbox"/> Sistema Fixo de CO2	<input type="checkbox"/> Mergulho	<input type="checkbox"/> Equipamento elétrico
<input type="checkbox"/> Fora da Borda	<input type="checkbox"/> Trabalho em Alturas	<input type="checkbox"/> Espaço Confinado	<input type="checkbox"/> Outro(s):
Lista(s) de Verificação Requerida(s)			
<input type="checkbox"/> Checklist de Instalações fixas de CO2	<input type="checkbox"/> Checklist de Entrada Espaços Confinados	<input type="checkbox"/> Checklist de Mergulho no Navio	
<input type="checkbox"/> Checklist de Equipamento Elétrico	<input type="checkbox"/> Checklist de Trabalho a quente	<input type="checkbox"/> Checklist de Limpeza de Tanque	
<input type="checkbox"/> Checklist de Trabalho em Alturas	<input type="checkbox"/> Checklist de Trabalho fora da Borda	<input type="checkbox"/> Outra(s) Checklist	
Precauções a serem Tomadas			
<input type="checkbox"/> Proteção Ocular	<input type="checkbox"/> Proteção Auricular	<input type="checkbox"/> Luvas	<input type="checkbox"/> Cinto de Segurança
<input type="checkbox"/> Colete de Trabalho	<input type="checkbox"/> Aparelho de Respiração	<input type="checkbox"/> Ventilação Forçada	<input type="checkbox"/> Vigilância contra incêndio
<input type="checkbox"/> Equip. Extra Incêndio	<input type="checkbox"/> Rádio Portátil	<input type="checkbox"/> Corda de Salvamento	<input type="checkbox"/> Vigilância Stand-by
<input type="checkbox"/> Teste Atmosférico	<input type="checkbox"/> Primeiros Socorros	<input type="checkbox"/> Isolamento Elétrico	<input type="checkbox"/> Isolamento Mecânico
<input type="checkbox"/> Avisar Sala Máquinas	<input type="checkbox"/> Avisar Ponte	<input type="checkbox"/> Avisar Instalação	<input type="checkbox"/> Avisar Autoridades
<input type="checkbox"/> Listar Precauções Extras Exigidas			

Autorização do Controlador da Permissão			
Deve haver apenas um Controlador de Permissão designado pelo Comandante, e este deve controlar todas as Permissões. Eu, abaixo assinado, aceito as responsabilidades de Controlador de Permissão e oficialmente acato esta permissão na hora e data estabelecidas			
Nome:	Posição:	Assinatura:	Data/Hora:
Autorização do Oficial Responsável			
(Deve ser o Comandante ou um Oficial Competente designado pelo Comandante) Eu, como Pessoa Responsável, devo tomar todas as medidas práticas para assegurar a segurança da embarcação e de seu pessoal, relacionado a esta permissão. Uma cópia é dada a Pessoa Encarregada. Esta permissão é automaticamente suspensa após ativação do Alarme Geral ou instrução vinda do Comandante, ou quando qualquer mudança significativa ocorre durante realização do trabalho. Eu, o abaixo assinado aceito as responsabilidades de Oficial Responsável e acato oficialmente esta permissão na hora e data estabelecidas.			
Nome:	Posição:	Assinatura:	Data/Hora:
Autorização da Pessoa Encarregada			
(É a pessoa responsável por a execução segura de todo trabalho realizado relacionado a esta permissão) Eu, como a Pessoa Encarregada, li e entendi as instruções acima e exigências de segurança garantirei o trabalho a ser realizado de acordo, e entendo que a permissão é automaticamente suspensa após ativação do Alarme Geral ou instrução vinda do Comandante, ou quando qualquer mudança significativa ocorre durante realização do trabalho.			
Nome:	Posição:	Assinatura:	Data/Hora:

Verificação de Término do Trabalho			
<input type="checkbox"/> Trabalho Completado	<input type="checkbox"/> Ferramentas removidos	<input type="checkbox"/> Operações Normais Resumidas	
<input type="checkbox"/> Trabalho Incompletas e Condições Seguras	<input type="checkbox"/> Bloqueio/Etiquetagem removidos	<input type="checkbox"/> Operações Normais Não resumidas	
Assinatura Pessoa Encarregada:	Data:	Hora:	
Assinatura Oficial Responsável:	Data:	Hora:	

Fechamento da Permissão para Trabalho			
O trabalho sobre esta permissão foi concluído e o local deixado limpo e arrumado. Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>			
Os aparelhos de Bloqueio/Etiquetagem foram removidos: Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>		Permissão Encerrada Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>	
Assinatura Controlador da Permissão:	Data	Hora	

7. LUBRIFICAÇÃO E REPAROS

Não existe máquina que não precise ser lubrificada de vez em quando. Muitas máquinas precisam de uma limpeza regularmente e todas as máquinas, de vez em quando, precisam de reparos ou ajustes. Algumas vezes, achamos que podemos lubrificar, limpar ou ajustar uma máquina em funcionamento. Porém uma máquina ligada pode cortar, esmagar, ferir ou matar.

Por isso é importante desligar a máquina antes de iniciar qualquer trabalho. Os minutos a mais que você ganharia na produtividade com a máquina funcionando, não vale o risco que você assume, por se colocar próximo a engrenagens, correias e dentes que não estão protegidos. Um ferimento que exige atendimento no ambulatório, consumirá mais tempo do que aquele ganho por manter a máquina em funcionamento. Um ferimento que leve um funcionário a um hospital custará muito para ele mesmo e para a Empresa muitas vezes mais o que você poderia ganhar numa vida inteira com pequenas paradas. Porém, não é suficiente você apenas desligar a máquina antes de começar o trabalho. Se você precisar fazer qualquer trabalho que coloque parte do seu corpo próximo a peças móveis ou de peças energizadas, sua segurança exige que você tome alguns cuidados especiais para assegurar o movimento repentino e ou religamento acidental.

Algumas máquinas e circuitos possuem dispositivos especiais. Se sua máquina não os possui, tenha em mente os seguintes pontos:

- Tome as medidas especiais para manter a máquina desligada quando você estiver trabalhando nela. Coloque uma etiqueta de advertência na chave ou comando. Se necessário mantenha um empregado próximo a chave a fim de manter outras pessoas afastadas. Remova um fusível que desligue completamente o circuito ou alerte aqueles que estejam próximos ou que possam se aproximar do que você está para fazer;
- Nunca deixe chaves ou outras ferramentas sobre urna máquina, em que uma partida súbita possa arremessá-las;
- Se seu trabalho exigir que você permaneça dentro ou perto de um corredor ou passagem por onde caminhões entram, coloque uma placa de advertência ou barricada, ou coloque alguém para alertar os motoristas sobre sua presença naquele local;
- Nunca ligue qualquer máquina ou circuito elétrico, a menos que você esteja absolutamente certo de que nenhum outro empregado está trabalhando nela. Nunca opere qualquer máquina a menos que você esteja autorizado para operá-la;
- Nunca lubrifique, ajuste ou repare uma máquina, a menos que você esteja autorizado a fazer este trabalho em particular. Muitos destes trabalhos devem ser feitos por pessoal de manutenção especialmente treinado para a tarefa.

SAFO É TRABALHAR SEM ACIDENTE.

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

