



MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



FERNANDA ROCHA SARKISS



GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA

RIO DE JANEIRO
2013

FERNANDA ROCHA SARKISS

GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): Cláudio de **Jesus**

Rio de Janeiro

2013

FERNANDA ROCHA SARKISS

GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador (a): Cláudio de **Jesus**

Mestre Mercante

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico esta monografia à minha mãe, que me apoiou incondicionalmente nos momentos mais difíceis, ao meu pai, que me incentivou e aos meus irmãos.

Dedico também aos meus companheiros de turma, que fizeram esses três anos de Escola serem menos difíceis.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, que me deram o apoio emocional e financeiro sempre que precisei, aos meus irmãos, pelos momentos de lazer que muitas vezes foram a minha fuga, ao meu camarote (X-220 e Y-204), pelas risadas e conselhos, meu aprendizado com vocês é imensurável e agradeço ao meu Orientador, Mestre Cláudio de Jesus, pelo direcionamento na confecção desta monografia.

RESUMO

Este trabalho tem como finalidade facilitar o entendimento do ISM Code demonstrando também a importância da existência de um Gerenciamento de Segurança eficiente. Desde a introdução do código ISM em 1989 as empresas se encontram em uma luta incessante na prevenção e diminuição de acidentes e poluição marítima com o objetivo de estar de acordo com as exigências em vigor e excelência no mercado.

Além de definir os objetivos e propósitos do código, esta pesquisa também indicará como proceder para desenvolver e manter um plano de gerenciamento de segurança; destaca a melhor forma de conduzir auditorias internas nas Companhias e Navios e indica quais são os certificados emitidos tanto para a Companhia quanto para navios que cumpram os requisitos exigidos pelo código.

Palavras-chave: Gerenciamento de Segurança, Legislação Internacional, Segurança, GSSTB.

ABSTRACT

The goal of this research is to facilitate the understanding of the ISM Code, showing the importance of the existence of an efficient Safety Management System. Since the ISM Code introduction, in 1989, the companies found themselves on an unstoppable fight for preventing and minimizing accidents and maritime pollution in order to be in accordance with the demanding and market excellence.

Besides defining the objectives and purposes of this code, this research will also indicate how to proceed in order to develop and maintain a Safety Management System; it highlights the best way to conduct an auditing in the Companies and ships and pinpoint which certificates are required for the company and the ship that fulfill the code's demands.

Key-words: Safety Management System, International Legislation, Safety, GSSTB.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
1 INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)	10
1.1 O que é?	10
1.2 Como funciona?	10
1.3 Comitês mais importantes	11
1.4 Convenção Internacional da Salvaguarda da Vida Humana no Mar	11
2 A CRIAÇÃO DO INTERNATIONAL MANAGEMENT CODE FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS AND FOR POLLUTION PREVENTION	12
2.1 Fatores que levaram à criação do ISM Code	12
2.2 Principais acidentes	12
3 O FUNCIONAMENTO DO ISM CODE	13
3.1 Definições	13
3.2 Objetivos do ISM Code	14
3.3 Propósitos do ISM Code	14
3.4 O que é um SMS	14
3.5 Aplicação	15
3.6 Requisitos fundamentais de um SMS	15
3.7 Política	16
3.8 Responsabilidade e Autoridade da Companhia	16
3.9 Pessoa Designada	16
3.10 Responsabilidade e Autoridade do Comandante	17
3.11 Recursos e Pessoal	19
3.12 Desenvolvimento de Planos Para Operações A Bordo	21
3.13 Prontidão Para Emergência	22
3.14 Relatórios e Análises de Não-Conformidade, Acidentes e Ocorrências Perigosas	22
3.15 Manutenção do Navio	23
3.16 Documentação	24
3.17 Verificação, Avaliação e Certificação	24
4 PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO	26
4.1 Cerificação das Instalações de Terra	26
4.2 Certificação das Embarcações	27

4.3 Certificação e Verificação Periódica _____	27
4.4 Verificação Inicial _____	28
4.5 Verificação Periódica do DOC e Intermediária do SMS _____	29
4.6 Certificado de Renovação _____	30
4.7 Auditorias _____	30
4.8 Auditorias Internas _____	30
5 GSSTB – GRUPO DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO A BORDO _____	32
5.1 Atribuições do GSSTB _____	33
5.2 Não-Conformidades, Acidentes e Incidentes _____	34
5.3 Investigação de Acidentes e Incidentes _____	35
CONSIDERAÇÕES FINAIS _____	36
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS _____	37
ANEXOS _____	38

INTRODUÇÃO

Devido a falta de condições seguras para a operação de embarcação e padronização no treinamento e qualificação de pessoal, muitos acidentes envolvendo poluição marítima e perda de vidas humanas foram observados ao passar do anos. Entre as décadas de 80 e 90 a intensidade deste tipo de acidente alertou as autoridades quanto à necessidade de elevar os padrões de segurança.

A maneira mais rápida e eficiente de fazer valer as novas medidas foi a inserção de um capítulo em uma convenção já adotada pela IMO juntamente com um código que implementasse este capítulo. Desta forma, foi adicionado à Convenção da Salvaguarda da Vida Humana no Mar o capítulo IX que trata do Gerenciamento Para a Operação Segura de Navios acompanhado do Código ISM (International Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention).

Este trabalho tem como objetivo facilitar o entendimento do Código ISM. Explicando capítulo a capítulo do código, serão esclarecidos os objetivos e prósitos do mesmo, assim como as principais exigências para as companhias e navios que desejem implantar um sistema de gerenciamento de segurança eficiente.

CAPÍTULO 1

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

1.1) O Que É?

Os objetivos da IMO são: “fornecer instrumentos de cooperação entre governos, no campo da regulamentação governamental e nas práticas relacionadas com assuntos técnicos de qualquer gênero relacionados com navios operando no tráfego internacional; encorajar e facilitar a adoção dos níveis mais altos de prevenção, assim como o controle da poluição marítima proveniente dos navios”.

Estes instrumentos de cooperação são as convenções e códigos, criados de acordo com as necessidades da navegação e como uma tentativa de evitar que certos acidentes se repetissem, ou pelo menos criar condições para que não houvesse tantas fatalidades ou danos pessoais.

Alguns exemplos de acidentes que ajudaram na criação de códigos e convenções:

TITANIC: SOLAS 1974;

TORREY CANYON: MARPOL – STCW;

HERALD OF FREE ENTERPRISE: ISM CODE;

EXXON VALDEZ”: OPA 903;

SCANDINAVIAN STAR”: SOLAS CH II-2 + ISM CODE.

1.2) Como Funciona?

A IMO consiste numa Assembléia que reúne de dois em dois anos representantes de todos os Estados-Membros (169 Estados Membros e 3 Estados Associados) e das organizações não governamentais com estatuto consultivo.

Nas sessões da Assembléia, o Conselho desempenha o órgão de direção. Este Conselho é constituído por 40 membros, eleitos a cada dois anos e distribuídos por três categorias:

- Dez representantes dos Estados mais envolvidos no transporte marítimo;
- Dez representantes dos Estados com grande interesse no comércio marítimo internacional; e

- Vinte representantes de Estados que tenham especiais interesses no transporte marítimo ou navegação e que assegure uma representação das maiores áreas do Mundo.

Os trabalhos a serem julgados pela assembléia são realizados em comitês e subcomitês.

1.3) Comitês Mais Importantes

Os dois mais importantes são:

- Comitê da Segurança Marítima (MSC – Maritime Safety Committee); e
- Comitê para a Proteção do Ambiente Marinho (MEPC – Maritime Environment Protection Committee).

1.4) Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar

A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) estabelece padrões mínimos para a construção de navios, para a adoção de equipamentos de segurança e proteção, para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados.

O capítulo IX desta convenção trata do Gerenciamento Para a Operação Segura de navios. O ISM Code foi incluído no capítulo IX da SOLAS com a finalidade de implementar medidas de segurança, treinamento, capacitação e qualificação de pessoal, além de relatórios de acidentes ou quase acidentes.

CAPÍTULO 2

A CRIAÇÃO DO INTERNATIONAL MANAGEMENT CODE FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS AND FOR POLLUTION PREVENTION (ISM CODE)

2.1) Fatores Que Levaram À Criação do ISM Code

Uma sequência de grandes acidentes devido à falta de condições e operações seguras e a falta de pessoal qualificado para o exercício das funções a bordo levaram a grandes prejuízos e à perda de vidas humanas, alertando as autoridades quanto aos baixos padrões de segurança existentes.

2.2) Principais Acidentes

- “Herald of Free Enterprise (ferry) naufrágio no Mar do Norte, perda de vidas, 1987
- “Exxon Valdez” (petroleiro) encalhe no Alasca, poluição, 1989
- “Scandinavian Star” (passageiros) incêndio ao largo da Suécia, perda de vidas, 1990.
- “Aegean Sea” (petroleiro) encalhe em La Coruña, incêndio e poluição, 1992
- “Braer” (petroleiro) encalhe nas Ilhas Shetlands, poluição.
- “Estonia” (ferry) naufrágio no Báltico, perda de vidas, 1994
- “Sea Empress” (petroleiro) encalhe em Milford Haven, poluição, 1996.

CAPÍTULO 3

O FUNCIONAMENTO DO ISM CODE

3.1) Definições

1. *Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (Código ISM)*, significa o Código Internacional de Gerenciamento para a Operação Segura de Navio e para a Prevenção da Poluição, como adotado e atualizado pela Assembléia da IMO.

2. *Companhia* significa o proprietário do navio ou qualquer outra organização, ou pessoa, tal como o operador, ou o afretador a casco nu, que assumir tal responsabilidade imposta pelo Código.

3. *Administração* significa o Governo do Estado cuja bandeira o navio arvora.

4. *Sistema de Gerenciamento de Segurança do Estado cuja bandeira o navio arvora. Sistema de Gerenciamento de Segurança (SMS)* significa estruturado e documentado que torne o pessoal da companhia de implementar um Política de Segurança e de proteção ao meio ambiente.

5. *Documento de Conformidade (DOC)* significa um documento emitido para uma Companhia que cumpra com os requisitos do Código ISM.

6. *Certificado de Gerenciamento de Segurança* significa um documento emitido para um navio que , tanto ele como a Companhia a que pertence , seja gerenciado conforme preconizado no SMS aprovado.

7. *Auditoria do Gerenciamento de Segurança* significa um exame independente e sistemático para determinar se as atividades de SMS são desenvolvidas conforme planejado, dentro do programa estabelecido, e se estão perfeitamente adequadas aos objetivos a serem alcançados.

8. *Observação* significa a constatação de um fato por ocasião de uma auditoria calcada numa evidência.

9. *Evidência Objetiva* significa uma informação quantitativa, registro ou constatação de fato relativo à segurança ou a um elemento do SMS existente, ou que esteja sendo implementado, baseada em observação, medição ou teste e que possa ser verificada.

10. *Não-Conformidade* significa uma situação observada cuja evidência objetiva indique um não-atendimento a um requisito especificado e que não represente uma séria

ameaça pessoal ou à segurança do navio, ou envolva um sério risco ao meio ambiente, não requerendo uma ação corretiva imediata.

11. *Não-Conformidade Maior* significa uma discrepância identificável que represente uma ameaça ao pessoal, ou à segurança do navio, ou envolva um sério risco ao meio ambiente e requeira uma ação corretiva imediata. A não implementação efetiva e sistemática de um requisito do código ISM é considerada, também, uma não-conformidade maior.

3.2) Objetivos do Código ISM

- a) Fornecer práticas seguras na operação do navio, tornado mais seguro o ambiente de trabalho, facultando procedimentos a ser seguidos;
- b) Estabelecer salvaguardas contra todos os riscos identificados; e
- c) Melhorar continuamente as aptidões de gestão de segurança do pessoal de terra e de bordo, incluindo a preparação para situações de emergência e críticas, tendo sempre em vista a segurança e a proteção ambiental.

3.3) Propósito do SMS

Estabelece um padrão internacional para o gerenciamento e a operação segura de navios e para a prevenção da poluição.

De acordo com o Código ISM o sistema de gerenciamento de segurança deve assegurar:

1. O atendimento às normas e regras obrigatórias;
2. Que sejam levados em conta os códigos, diretrizes (*guidelines*) e padrões aplicáveis recomendadas pela Organização Marítima Internacional (IMO), Administrações (DPC - Diretoria de Portos e Costas, no Brasil), pelas Sociedades Classificadoras dos navios e pelos fabricantes dos equipamentos de bordo.

3.4) O Que É um SMS?

O SMS (*Safety Management System*) ou Sistema de Gerenciamento de Segurança e de Prevenção da Poluição é o sistema estruturado e documentado que deve ser feito por cada Companhia, como forma de atender às exigências do Código ISM, sendo necessário que o

mesmo se submeta a um processo de certificação conduzido pelos organismos governamentais.

Os procedimentos e rotinas descritos no SMS da Companhia devem ser dispostos em fluxograma, de modo que se apresentem de fácil entendimento para toda a tripulação. Por sua vez, na parte de emergência, são usados os *checklists* (listas de verificação), que garantem a integridade moral do oficial encarregado da segurança a bordo, em caso de inesperados acidentes.

3.5) Aplicação

Este código se aplica a todos os navios dos países signatários da Convenção SOLAS, de acordo com o capítulo IX da própria convenção.

A IMO tornou compulsório o Código Internacional para o Gerenciamento de Segurança através da resolução A.741(18) de 17/11/1993, incorporando à Convenção Intenacional da Salvaguarda da Vida Humana no Mar o capítulo IX.

As Diretrizes para implementação do Código ISM pelas Administrações foram promulgadas pela Resolução A.913(22).

3.6) Requisitos Funcionais de um SMS

Cada Companhia deve desenvolver, implementar e manter um SMS que inclua os seguintes requisitos funcionais:

- a) uma política de segurança e proteção ambiental;
- b) instruções e procedimentos para assegurar a operação segura e proteção ambiental em cumprimento com a legislação internacional e do país de bandeira;
- c) níveis definidos de autoridade e linhas de comunicação entre e dentro do pessoal de terra e de bordo;
- d) procedimentos para relatar incidentes, acidentes e não-conformidades, de acordo com o Código ISM;
- e) procedimentos para preparar e responder a situações de emergência;
- f) procedimentos para auditoria interna e revisões de gestão de qualidade;
- g) a realização em segurança de operações em condições normais e anormais;
- h) a manutenção de uma condição eficiente do navio e do seu equipamento;

- i) recursos humanos;
- j) uma pessoa designada; e
- k) documentação.

3.7) Política

Declaração através da qual a organização expõe suas intenções, princípios e diretrizes em relação ao seu desempenho nas áreas de segurança, meio ambiente e saúde ocupacional e que provê uma estrutura para ação e definição de seus objetivos e metas de SMS.

É mandatório pelo ISM CODE que cada Companhia estabeleça e divulgue pelos seus navios uma Política de Segurança e Proteção Ambiental. Esta política deve ser o mais simples e mais objetiva possível, para que não haja dúvidas com relação as suas determinações. Esta deve motivar os trabalhadores a se aprimorarem continuamente, com relação aos termos relativos a Gerenciamento de Segurança.

A política do SMS deve descrever os objetivos gerais e específicos de segurança e a forma adequada de alcançá-los, de acordo com o parágrafo 1.2 do ISM CODE.

3.8) Responsabilidade e Autoridade da Companhia

A Companhia é responsável por definir as responsabilidades e a autoridade de todo o pessoal o qual gerencia, assegurando que recursos adequados e apoio baseado e terra são supridos para capacitar a pessoa ou pessoas designadas para executarem suas funções.

3.9) Pessoa Designada (*Person Ashore*)

Pessoa em terra que tem acesso direto ao mais alto nível de gerenciamento, que provê uma ligação entre a Empresa e aqueles que estão a bordo, garantindo a operação segura de cada navio.

A pessoa designada tem como responsabilidade o monitoramento da operação de cada navio em relação aos aspectos da segurança e da prevenção da poluição e garantir que os recursos adequados e o suporte de terra são empregados, como requerido.

3.10) Responsabilidade e Autoridade do Comandante

A Companhia deve definir claramente e documentar a responsabilidade do comandante com relação a:

- a) implementar a política de segurança e de proteção ambiental da Companhia;
- b) motivar a tripulação na observação dessa política;
- c) emitir ordens e instruções apropriadas em uma maneira clara e simples;
- d) verificar que as exigências especificadas são observadas; e
- e) revisar periodicamente o sistema de gerenciamento de segurança e reportar suas deficiências para o gerenciamento com base em terra.

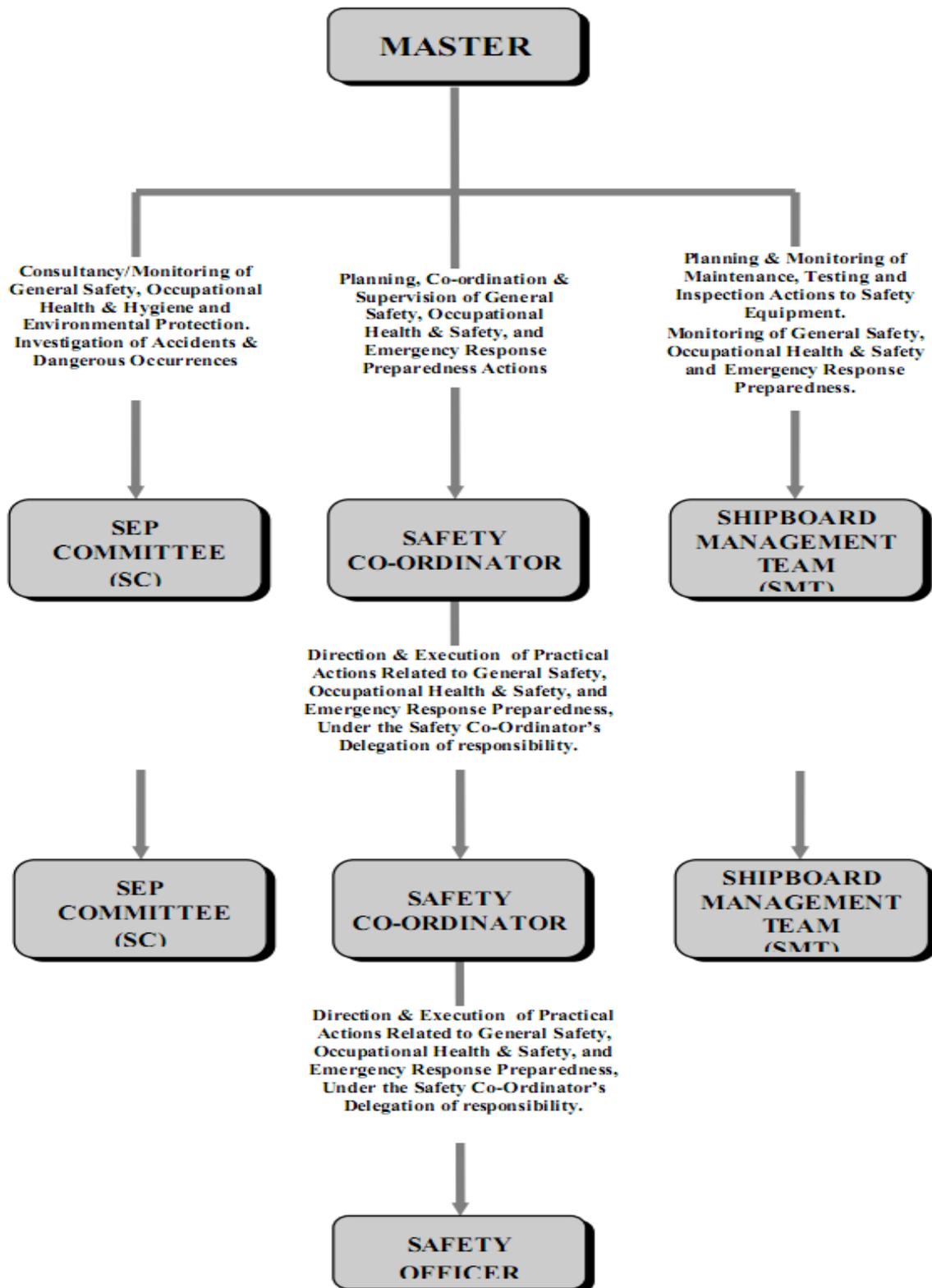
O item “Autoridade e Responsabilidade do Comandante” define que o Comandante tem autoridade e responsabilidades máximas para tomar medidas relacionadas com a segurança e prevenção da poluição e para pedir assistência da Companhia se for necessário.

O Comandante é o responsável pela implementação e manutenção do SMS a bordo do navio, em representação da Companhia. Assim, o Comandante deve não só assegurar a disponibilidade dos Manuais SMS a todos os membros da tripulação mas também garantir a familiarização de cada indivíduo com as políticas, procedimentos e requisitos da Companhia.

Visando desempenhar da melhor maneira possível as suas atribuições, o comandante pode recorrer aos seus subordinados, para delegar tarefas que lhe foram atribuídas, na extensão que julgar necessária, embora fique perfeitamente entendido que o comandante continua sendo o único responsável pela realização das mesmas.

O Comandante delega ao Coordenador de Segurança (Safety Co-Ordinator), geralmente o Imediato, a responsabilidade pela segurança a bordo. Ao Coordenador da Segurança compete planejar, coordena e supervisionar os assuntos relativos à segurança em geral e às doenças profissionais, bem como as ações de resposta às situações de emergência.

Por sua vez, o Imediato delega ao Oficial de Segurança (Safety Officer) a execução das ações práticas relativas à segurança e às doenças profissionais (organizar exercícios de segurança e as ações de resposta às situações de emergência).



3.11) Recursos e Pessoal

É dever da Empresa garantir que o Comandante seja devidamente qualificado para o comando, plenamente comprometido com o sistema de gerenciamento da Companhia e que lhe seja dado o suporte necessário para que realize suas obrigações de forma segura.

É também de dever da Empresa deve garantir que cada navio seja conduzido por marítimos qualificados, certificados e fisicamente hígidos de acordo com as prescrições nacionais e internacionais.

Além disso, a Empresa deve garantir que todo o pessoal envolvido com o sistema de gerenciamento de segurança tem uma compreensão adequada das regras, regulamentos, códigos e guias.

A Empresa deve estabelecer e manter procedimentos para identificação e treinamento que podem ser requeridos na manutenção do sistema de gerenciamento de segurança e garantir que tal treinamento seja provido para todo o pessoal envolvido.

A fim de mostrar melhor essa situação, vamos dividir em três tópicos: tripulação, familiarização/treinamento e comunicações, além do tema comum: a divulgação e a aplicação do SMS pelos funcionários.

Tripulação

Com relação à tripulação, é exigido que todos sejam motivados e estejam qualificados como SMS imposto pela Companhia e tal qualificação deve começar pelo Comandante, conforme exposto acima, o qual deve possuir:

- a) Certificado de competência apropriado, de acordo com as regras impostas pela STCW;
- b) Experiências anteriores como Comandante, principalmente para a mesma classe de navio;
- c) Satisfatório *curriculum-vitae* (currículo), incluindo informações da carreira do mesmo, em outras empresas.

Faz - se necessário, a partir daí, que todos marítimos embarcados estejam:

- a) Qualificados, de acordo com a capacitação requerida para cada tipo função a ser exercida a bordo;
- b) Certificados, pois deve ser de conhecimento de todos o SMS da Companhia e, além disso, é exigido alguns certificados dos tripulantes, de acordo com o tipo de navio e a função

de cada um embarcado;

c) Medicados e com bom estado de saúde, para que possam exercer suas tarefas, sem risco próprio de vida;

O modelo de certificação e treinamento, para as funções específicas a bordo das pessoas licenciadas ou não, está descrita no STCW. Os funcionários de terra da Companhia tem de estar familiarizados com os requisitos das convenções aplicadas para as operações do tipo operado pela Companhia.

É tarefa dos auditores do Código ISM avaliar se todos os marítimos a bordo atendem aos requisitos aplicados pelos certificados e treinamentos. Os auditores devem emitir também, para os comandantes que não se encontram em conformidade.

Familiarização/ Treinamento

A Companhia deve desenvolver, de acordo com a Convenção STCW e o ISM CODE, a instruções escritas para o Comandante do navio, relativas às políticas e procedimentos a serem cumpridos, a fim de assegurar que, todo marítimo novo a bordo, seja familiarizado com os equipamentos do navio, procedimentos operacionais, suas máquinas, sistemas e ferramentas necessárias para a própria performance dos seus deveres.

Esta familiarização pode ser feita através de cursos, relativos ao tipo de navio a ser tripulado e sobre a Companhia, assim como a utilização de vídeos e palestras. Além disso, embarcado o marítimo por determinado período de tempo, deixando-o conhecer os instrumentos do navio e o restante da tripulação, pode também fazer com que o mesmo compreenda, da maneira mais correta possível, o SMS da Companhia.

Comunicação

A Companhia deve estabelecer a linguagem de trabalho a bordo e o nível de expectativa de entendimento de línguas estrangeiras para oficiais, para minimizar conseqüentes acidentes devidos à falta de entendimento entre os tripulantes.

Instruções suficientes, em uma linguagem apropriada, necessitam ser praticadas, para a melhor compreensão pela tripulação das ordens dadas. Os procedimentos devem ser desenvolvidos, em uma linguagem apropriada que se assegure a efetiva comunicação a bordo.

3.12) Desenvolvimento de Planos Para Operações A Bordo

O Código prevê que a Companhia deve estabelecer procedimentos, planos e instruções para as operações chave a bordo no diz respeito à segurança do navio e prevenção da poluição. As diversas tarefas envolvidas devem ser definidas e atribuídas a pessoal qualificado.

As Companhias devem identificar as operações chave a bordo e emitir procedimentos (instruções) quanto ao modo como essas operações devem ser executadas. Um fator muito importante é a contínua supervisão e verificação do cumprimento desses procedimentos.

Os procedimentos devem referir os regulamentos internacionais aplicáveis, bem como publicações técnicas a que os responsáveis de bordo podem recorrer.

Os procedimentos devem conter instruções simples e diretas. Para garantir que todas as operações sejam seguidas de uma forma sequencial e que não haja falhas, devem ser utilizadas Listas de Verificação (*checklists*).

Normalmente os procedimentos tem a seguinte estrutura normalizada:

- Objetivo (descrição do que se pretende conseguir com o documento);
- Esfera de ação (*scope*) (descrição da unidade ou unidades a que o documento se aplica. Normalmente será a todos os navios do mesmo tipo – carga, tanques, químicos, etc.);
- Exceções (identifica os casos em que o documento não se aplica);
- Documentos de Referência – (lista de documentos obrigatórios, guias de orientação, manuais, etc.);
- Definições;
- Responsabilidades (principais responsabilidades associadas com a implementação, execução das tarefas, avaliação e controle da efetividade do procedimento);
- Procedimento (descrição dos passos e requisitos a seguir na execução da tarefa tendo em vista os objetivos pretendidos), o Documentos Relevantes para o Procedimento (lista de todos os documentos do SMS que ajudem na execução das tarefas - outros procedimentos, instruções, modelos (*forms*), *checklists*, etc.);
- Avaliação e Controle (avaliação da efetividade do procedimento).

3.13) Prontidão Para Emergência

A Empresa deve estabelecer procedimentos para identificar, descrever e responder a situações de emergências a bordo. Também deve estabelecer programas de treinamento exercício como forma de preparar a tripulação para as ações de emergências.

Para resolver essas situações de emergência foi criado o plano de contingência. Como exemplos de assuntos tratados nos planos, destacam-se os seguintes, entre outros:

- a) Composição e função das pessoas envolvidas no plano de contingência;
- b) Procedimentos para que se estabeleça e se mantenha a comunicação entre a embarcação e a gerência de terra;
- c) Disponibilidade de particularidades, como prejuízos ao navio devido a encalhe, mau tempo, colisão, explosão, etc;
- d) Listas de verificação (*checklists*) apropriadas ao tipo de emergência que possam auxiliar nos questionamentos sistemáticos da embarcação durante a ação.

São exemplos de situações de emergência nos navios:

- 1) Falha de governo;
- 2) Perda de Propulsão;
- 3) Colisão;
- 4) Encalhe;
- 5) Abandono;
- 6) Incêndio/explosão;
- 7) Poluição do mar;
- 8) Pirataria e Terrorismo;

3.14) Relatórios e Análises de Não-Conformidade, Acidentes e Ocorrências Perigosas

Não-conformidade cobre não só o não cumprimento dos requisitos do sistema, mas também a não observância das regras e regulamentos estatutários aplicáveis ao navio, à tripulação e à Companhia e o não cumprimento dos códigos mais relevantes aceites pela indústria.

As não-conformidades podem ter dois graus, tendo as de grau 1 maior gravidade. Estas não-conformidades estão normalmente associadas situações de que podem resultar

graves implicações para a segurança, a proteção do meio ambiente ou aspectos de eficiência (falhas na organização da gestão do navio (SMT), total incumprimento de um procedimento, repetição contínua de uma não-conformidade de grau 2, não cumprimento de compromissos comerciais - demoras nas operações de carga, carga avariada, etc.).

As não-conformidades da categoria 2 são todas aquelas que podem facilmente ser resolvidas a bordo, sem necessidade de contatar a Companhia para ajuda ou assistência e que, portanto, não envolvem perigos para a segurança ou para a proteção ambiental nem grandes problemas comerciais ou de eficiência do navio.

É necessário que sejam registradas as não-conformidades, acidentes e situações de risco e que sejam relatadas à Pessoa Designada da Companhia, a fim de que sejam avaliadas pelo nível apropriado de gerência e, que providências como ações corretivas imediatas sejam tomadas, para garantir a não-repetição dos mesmos. Os relatórios devem incluir uma descrição das possíveis causas, detalhes sobre as conseqüências e ter ênfase na descrição das condições e circunstâncias na época do evento para permitir uma análise melhor detalhada possível. As análises devem determinar as causas básicas, e não as conseqüências, sendo que é da responsabilidade da Empresa ter um sistema de investigação, registro e tomada de ações conforme apropriado, quando da ocorrência de não-conformidade.

3.15) Manutenção do Navio

A Companhia deve estabelecer procedimentos para assegurar que o navio seja mantido em conformidade com os requisitos das regras e regulamentos em vigor.

Devem ser estabelecidos procedimentos que garantam que os trabalhos de manutenção, reparação e inspeção sejam efetuados de uma forma planejada e segura.

Para obter sucesso na faina de manutenção do navio, a Companhia deverá garantir que:

- a) Inspeções seja executadas em intervalos apropriados;
- b) Qualquer não-conformidade seja reportada;
- c) Ações corretivas apropriadas sejam tomadas; e
- d) Registros dessas atividades sejam mantidos.

3.16) Documentação

O item “Documentação” diz que a Companhia deve estabelecer procedimentos e meios para controlar a documentação, manuais, planos, arranjo, enfim, tudo que esteja relacionado de alguma forma com o SMS da Companhia. A auditoria interna deverá verificar se os documentos estarão disponíveis nos locais acordados no SMS, de maneira clara e definida sua localização. Além disso, é importante que seja garantida a atualização destes procedimentos. Contudo, devem-se limitar os documentos realmente condizentes com o SMS, a fim de que se minimize a ineficiência do Sistema, face ao elevado número de documentos.

Devem ser considerados como documentos relacionados ao SMS, além daqueles gerados internamente, como manuais de gerenciamento, procedimentos, instruções, etc, aqueles de origem externa que de alguma forma estejam relacionados com a segurança e a proteção ambiental, como as regras e regulamentos nacionais/internacionais, estatutários e de classe, etc. Estes Documentos devem estar disponíveis nos locais de uso. Isto é porque é através da documentação que ficam evidenciadas a exigência do Estado do Porto do país da bandeira em relação a possíveis falhas da Companhia em questão.

Relatórios são considerados documentos originados a bordo:

- Não-conformidades da categoria 1;
- Incidentes e Acidentes;
- Avarias (*Failure & Repair Reports*);
- Inspeção dos Meios de Salvação e do Equipamento de Combate a Incêndio;
- Inspeções aos Meios de Salvação e de Combate a Incêndio;
- Exercícios (Meios de Salvação e Combate a Incêndio);
- Relatórios do Comitê de Segurança;
- Etc.

3.17) Verificação, Avaliação e Certificação

É importante que a Companhia defina e documente, através de procedimentos, um método para planejar e executar as auditorias internas, de tal forma que seja verificada a conformidade do SMS da Empresa com os requisitos do Código ISM, e sua eficácia em atender a política e os objetivos da Empresa.

A revisão do SMS dá-se através de avaliações periódicas, de acordo com procedimento documentado e, se necessário, sendo revisado pela Empresa, a fim de garantir sua eficácia.

Devem ser mantidos os registros das atividades de auditorias internas, análise e revisão do SMS.

CAPÍTULO 4

PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO

Este capítulo vai apresentar os dois documentos obtidos pelo ISM CODE, com as suas principais particularidades. Além disso este capítulo também introduz a definição, o propósito e os diferentes tipos de auditorias internas que as Companhias podem realizar nos seus navios, visando obter as duas certificações ISM.

O processo de certificação ISM compreende-se de duas etapas:

1. Certificação das instalações da Empresa em terra;
2. Certificação de cada embarcação

4.1) Certificação das Instalações de Terra – DOC

O navio deve ser operado por uma Companhia para o qual foi emitido um Documento de Conformidade ou um Documento Provisório de Conformidade. Este documento é evidência de que a Companhia é capaz de cumprir os dispositivos do Código em questão;

O DOC deve ser emitido pela Administração, por uma organização reconhecida pela Administração ou por outro Governo Contratante à Convenção para qualquer Companhia sujeitando-se aos dispositivos deste Código por um período especificado pela Administração que não deve exceder cinco anos. O DOC deve ser cancelado pela Administração ou, por sua solicitação, pelo Contratante que emitiu o Documento quando a verificação anual exigida não foi solicitada ou se há evidência de não-conformidade maior relativa a este Código. Todos os Certificados de Gerenciamento de Segurança e/ou Certificados Provisórios de Gerenciamento de Segurança associados devem ser cancelados quando o Documento de Conformidade é cancelado.

O Documento de Conformidade é válido somente para os tipos de navios indicados explicitamente no documento. Esta indicação deve ser baseada nos tipos de navios nos quais a verificação inicial foi baseada.

Uma cópia do DOC deve ser colocada a bordo de forma que o comandante do navio, se solicitado, possa apresentá-la para verificação pela Administração ou por uma organização reconhecida pela Administração ou para os propósitos do controle referido na regra IX/6.2 da Convenção. A cópia do Documento não necessita ser autenticada ou certificada .

A revogação do DOC por um período adicional aos cinco anos deverá incluir uma avaliação de todos os elementos do SMS quanto à sua eficácia para alcançar os objetivos especificados no Código. Essa revogação poderá ser efetuada pela DPC ou pela organização que o emitiu.

4.2) Certificação das Embarcações – SMC

O Certificado de Gerenciamento de Segurança deve ser emitido após verificar que a Companhia e seu gerenciamento de bordo operam de acordo com o sistema de gerenciamento de segurança aprovado. Este Certificado deve ser aceito como evidência que o navio está cumprindo com os dispositivos do Código.

O Certificado de Gerenciamento de Segurança deve ser emitido para um navio por um período que não deve exceder cinco anos pela Administração ou, por solicitação da Administração, por outro Governo Contratante. A validade do Certificado de Gerenciamento de Segurança deve estar condicionada a pelo menos uma verificação intermediária pela Administração ou por uma organização reconhecida pela Administração ou, por solicitação da Administração, ou por outro Governo Contratante. Se somente uma verificação intermediária deva ser feita e o período de validade do Certificado de Gerenciamento de Segurança é cinco anos, ela deve ser realizada entre a segunda e a terceira data de aniversário do Certificado de Gerenciamento de Segurança.

4.3) Certificação e Verificação Periódica

Nos casos de mudança de bandeira ou de mudança de companhia deverão ser adotados os procedimentos previstos nestas diretrizes.

Um DOC provisório (INTERIM DOC) poderá ser emitido para facilitar a implementação do Código ISM em uma companhia recentemente estabelecida ou, no caso em que novos tipos de navios tenham sido acrescentados a uma frota que já disponha de um DOC. A DPC, ou a Organização reconhecida, poderá emitir um DOC provisório, com validade não superior a doze meses, para uma companhia que demonstre possuir um SMS capaz de alcançar os objetivos do código ISM. Será exigido, entretanto, que a companhia apresente o planejamento da implementação de um SMS que atenda o total dos requisitos do Código ISM,

dentro do período de validade do DOC provisório. Em nenhuma hipótese um DOC Provisório será prorrogado além de doze meses, contados a partir da data de sua expedição.

Um SMC provisório, com validade não superior a seis meses, poderá ser emitido para navios novos por ocasião de sua entrega ao armador, ou quando uma companhia assumir a responsabilidade pelo gerenciamento de um navio que seja novo para a companhia. Em casos especiais, a DPC poderá estender a validade do SMC provisório por mais seis meses até o máximo de doze meses, contados a partir da data de emissão do SMC provisório inicial. Antes da emissão de um SMC provisório deverá ser verificado (pela DPC ou pela organização reconhecida):

1. Se o DOC, ou o DOC provisório, inclui o tipo de navio que se refere o SMC;
2. Se o SMS desenvolvido pela companhia pelo navio inclui os elementos-chave do ISM e que tenha sido avaliado por ocasião da vistoria para emissão do DOC ou tenha demonstrado o planejamento de sua implementação, por ocasião da emissão do DOC provisório;
3. Que o Comandante e os oficiais mais graduados do navio estejam familiarizados com o SMS e com o planejamento de sua implantação;
4. Que as instruções identificadas como essenciais tenham sido fornecidas antes do navio iniciar suas operações;
5. Que existem planos para a realização de uma auditoria, pela companhia, dentro de três meses;
6. Que as informações relativas ao SMS sejam transmitidas no idioma de trabalho a bordo ou em idiomas compreensíveis por todos os membros da tripulação;
7. O processo de certificação para a emissão de um DOC, para uma companhia, e de um SMC para um navio deverá seguir, normalmente, as seguintes etapas:
 - a) Uma verificação inicial;
 - b) Uma verificação periódica ou intermediária;
 - c) Uma verificação para renovação.

4.4) Verificação Inicial

A Verificação Inicial tem os seguintes processos:

1. A companhia deverá requerer à DPC, ou à organização reconhecida, os certificados previstos no ISM;

2. A avaliação da parte de terra do SMS preliminar e, posteriormente, da avaliação dos escritórios a partir dos quais a gerência é exercida como, também, de outros locais, dependendo da organização da companhia e das atividades neles exercidas;

3. Após a conclusão satisfatória da parte de terra do SMS, devem ser adotadas providências para o início da avaliação dos navios da companhia;

4. Após a conclusão satisfatória da parte de terra do SMS, deverá ser emitido um DOC para a companhia com cópias que deverão ser encaminhadas aos locais de terra envolvidos, bem como cada um dos navios da frota da companhia;

5. Nos casos de os certificados serem emitidos por organizações reconhecidas, cópias de todos os certificados deverão ser encaminhados à DPC;

6. As auditorias do gerenciamento da segurança para a companhia e para um navio deverão envolver as mesmas etapas básicas. O propósito é verificar se a companhia e o navio atendem aos requisitos do Código ISM;

7. As auditorias, que veremos mais a seguir, verificam a conformidade da companhia com os requisitos do Código ISM e se o SMS assegura terem sido atingidos os objetivos do Código.

4.5) Verificação Periódica do DOC e Intermediária do SMC

O propósito desta vistoria é verificar o efetivo funcionamento do SMS; se eventuais modificações atendem aos requisitos do Código, se as ações corretivas foram implementadas e se os certificados estatutários estão válidos e não há vistorias vencidas.

As verificações periódicas devem ser realizadas no período compreendido entre três meses antes e três meses depois da data de aniversário da expedição do DOC. A DPC ou as Organizações Reconhecidas poderão conceder um prazo, não superior a três meses, para a correção das não-conformidades verificadas.

As auditorias intermediárias do gerenciamento de segurança deverão ser realizadas para a manutenção da validade do SMC. O propósito destas vistorias é o efetivo funcionamento do SMS e todas as modificações eventualmente introduzidas no SMS atendem aos requisitos do código ISM, que as ações corretivas foram implementadas e que os certificados estatutários estão válidos e não há vistorias vencidas. Se apenas uma vistoria intermediária tiver que ser realizada, conforme previsto, ela deverá ocorrer entre o segundo e o terceiro aniversário da data de emissão do SMC.

4.6) Certificado de Renovação

As vistorias para renovação dos DOC e dos SMC deverão ser realizadas antes que terminem seus prazos de validade. As vistorias de renovação serão dirigidas a todos os elementos do SMS e as atividades às quais sejam aplicáveis os requisitos do código ISM. A vistoria de renovação será iniciada a partir de seis meses, antes do vencimento do prazo de validade do DOC, ou do SMC, e deverá ter sido concluída antes de sua data de vencimento.

4.7) Auditorias

A Auditoria é realizada com o objetivo de determinar a conformidade, ou não, dos requisitos do sistema de gestão; para determinar a eficácia do sistema, permitindo identificar o potencial de melhoria no sistema, atendendo os requisitos das normas em que é baseado o sistema de gestão e para fins de certificação do mesmo. consideradas como um dos melhores instrumentos de eficácia.

4.8) Auditorias Internas

É a auditoria realizada em benefícios da própria organização, podendo ser feita com recursos próprios ou com auditores contratados. A Auditoria Interna é limitada dentro das áreas internas da organização, levanta os aspectos comportamentais dos colaboradores da organização, permitindo obter uma rápida resposta a uma falha no sistema com recomendações, ações corretivas e preventivas.

A auditoria interna representa fator decisivo nos programas de gestão, estabelecendo uma forma de avaliação quando ocorre uma atualização ou reciclagem do sistema de gestão, permitindo uma maior interação da alta direção da organização com o sistema de gestão da organização e tendo seus resultados baseados em “evidências objetivas”.

Os principais objetivos das Auditorias Internas de gestão são:

1. Avaliar a adequação ou conformidade com as exigências contratuais do cliente;
2. Avaliar a eficácia e eficiência das operações de uma organização, ou de parte dela;
3. Revelar problemas de documentação;
4. Aumentar a compreensão operacional do sistema de gestão;

5. Satisfazer requisitos das agências regulamentares;
6. Permitir que uma organização esteja apta à certificação de seu sistema de gestão;
7. Determinar a eficácia de ações corretivas ou preventivas no sistema de gestão.

A auditoria interna tem um caráter preventivo, atuando antes da ocorrência de falhas e não-conformidades do sistema de gestão. Os benefícios para a organização são muitos, entre eles:

1. Verificar a conformidade com as normas de qualidade e segurança, especificações, requerimentos regulamentares e de clientes;
2. Melhorar as medições e aferições;
3. Estabelecer linhas de base , mestras e padrões do sistema de gestão;
4. Garantir a satisfação do cliente externo e do cliente interno;
5. Monitorar a melhoria contínua dos processos e de seus resultados ;
6. Estabelecer e medir o alcance das metas estabelecidas (possibilidades);
7. Monitorar a eficiência do desempenho das pessoas;
8. Monitorar e medir melhoria dos fornecedores;
9. Estabelecer linhas de base ou padrões de desempenho;
10. Identificar áreas para melhorias da qualidade.

CAPÍTULO 5

GRUPO DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO A BORDO

É obrigatória a constituição do Grupo de Segurança e Saúde no Trabalho a Bordo dos navios mercantes de bandeira nacional com, no mínimo, 500 de Arqueação Bruta (AB), conforme preconiza a Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário, do Ministério do Trabalho e Emprego.

O GSSTB funcionará sob orientação e apoio técnico dos serviços especializados em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho (SESMT), conforme dispõe a Norma Regulamentadora-4 (NR-4).

O Comandante da embarcação é o representante do armador, para assuntos relacionados com o Código Internacional de Gerenciamento de Segurança, ficando sob sua responsabilidade o GSSTB, o qual deve ser integrado pelos seguintes tripulantes:

- Oficial encarregado da Segurança;
- Chefe de Máquinas;
- Mestre de Cabotagem ou Contramestre;
- Tripulante Responsável pela Seção de Saúde;
- Marinheiro de Máquinas.

O comandante poderá convocar qualquer outro membro da tripulação. Cabe ao comandante comunicar e divulgar as normas, que a tripulação deve conhecer e cumprir em matéria de Segurança e Saúde no Trabalho a bordo e preservação do Meio Ambiente. Dar conhecimento à tripulação das sanções legais que poderão advir do descumprimento das Normas Regulamentadoras, no que tange ao trabalho a bordo. Encaminhar à empresa, as atas de reuniões do GSSTB, solicitando o atendimento para os itens que não puderam ser resolvidos com os recursos de bordo.

Os aquaviários devem ser representados na Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) do estabelecimento sede da empresa, por um membro titular para cada dez embarcações da empresa, ou fração. Tem como objetivo a prevenção de acidentes e doenças decorrentes do trabalho, de modo a tornar compatível permanentemente o trabalho com a preservação da vida e a promoção da saúde do trabalhador.

O armador e seus prepostos deverão analisar as propostas do grupo, implementando-as sempre que forem adequadas e, em qualquer caso, informar ao GSSTB sua decisão fundamentada. Assegurar que o comandante da embarcação tenha conhecimento das medidas de segurança que deverão ser tomadas, quando do transporte de substâncias perigosas.

5.1) Atribuições do GSSTB

Grupo de Segurança e Saúde no Trabalho a Bordo tem como atribuições:

a) zelar pelo cumprimento das normas de segurança à bordo, saúde no trabalho e preservação do meio ambiente. Realizando periodicamente, verificações dos ambientes e condições de trabalho, visando a identificação de situações que venham a trazer riscos para a segurança e saúde do trabalhador;

b) avaliar se as medidas existentes a bordo para prevenção de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho são satisfatórias. Recomendar modificações visem a garantia de segurança dos trabalhos;

c) sugerir plano de trabalho que possibilite a ação preventiva na solução de problemas;

d) verificar o correto funcionamento dos sistemas, utilizando instalações e equipamentos adequados, inspecionados e em condições de assegurar o atendimento às exigências dos equipamentos de segurança e salvatagem. Manter procedimentos que visem à preservação da segurança e saúde no trabalho e do meio ambiente, procurando atuar de forma preventiva;

e) participar do planejamento para a execução dos exercícios regulamentares de segurança: abandono, combate a incêndio, resgate em ambientes confinados, homem ao mar, prevenção da poluição e emergências em geral, tais como colisão, explosão, alagamento, encalhe, acidentes com carga, acidentes pessoais, perda de governo, perda de propulsão, poluição hídrica e avaria por mau tempo, avaliando os resultados e medidas corretivas;

f) identificar as necessidades de treinamento sobre segurança, saúde do trabalho e preservação do meio ambiente. A empresa deve comprometer-se a adestrar continuamente o seu pessoal na utilização dos procedimentos adequados a serem utilizados em situações de emergência. O treinamento também objetiva avaliar a clareza, efetividade e abrangência dos planos de contingência desenvolvidos e a sua adequabilidade às várias situações de emergência identificadas, devendo ser mantido um registro completo dos exercícios realizados para fins de verificação e aperfeiçoamento dos procedimentos correspondentes;

g) zelar para que todos a bordo recebam somente Equipamentos de Proteção Individual e Coletiva aprovados pelo Ministério do Trabalho;

h) divulgar os acidentes ocorridos a bordo, com ou sem afastamento, analisar, investigar, divulgando o seu resultado, fazendo as recomendações necessárias para evitar a possível repetição ou assegurar a minimização de seus efeitos;

i) promover palestras e debates de caráter educativo, assim como a distribuição de publicações e/ou recursos audiovisuais relacionados com o propósito do grupo. Capacitação, educação e conscientização devem ser continuamente promovidas, de modo a reforçar o comprometimento da força de trabalho com o desempenho em segurança, meio ambiente e saúde.

O GSSTB reunir-se-á, de caráter obrigatório, pelo menos uma vez a cada trinta dias ou em sessão extraordinária nas seguintes ocasiões:

- por determinação do comandante da embarcação;
- por solicitação escrita da maioria dos componentes do GSSTB ao comandante;
- quando da ocorrência de acidente de trabalho, tendo como conseqüência óbito ou lesão grave do acidentado;
- na ocorrência de incidente, práticas ou procedimentos que possam gerar riscos ao trabalho a bordo.

O comandante disporá de meios necessários para proporcionar aos membros do GSSTB o desempenho de suas funções e ao cumprimento das deliberações do grupo.

Ao término da reunião, deverá ser elaborada uma ata com as soluções das questões discutidas, com cópias para o arquivo de bordo, para a direção da empresa e ao Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho (SESMT), quando houver.

5.2) Não-Conformidades. Acidentes e Incidentes

Cabe ao GSSTB e toda a tripulação, prevenir a ocorrência e a repetição de acidentes, incidentes e não-conformidades durante as operações de bordo. Relatórios-padrão devem ser elaborados.

5.3) Investigação de Acidentes e Incidentes

O GSSTB deve investigar, analisar e discutir as causas de acidentes do trabalho a bordo, divulgando o seu resultado. O objetivo é descobrir o que realmente ocorreu e por que ele ocorreu.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ISM Code foi criado com o objetivo de estabelecer padrões mínimos para o gerenciamento de segurança a bordo dos navios e nas instalações de terradas empresas e para reduzir os incidentes por poluição e danos ao meio ambiente.

Toda empresa de navegação tem por objetivo reduzir o número de acidentes e danos de forma a maximizar seu lucro. Assim, é compulsória um boa administração do Sistema de Gerenciamento de Segurança a bordo.

É de extrema importância que todos envolvidos neste sistema tenham completa noção de suas atribuições, responsabilidades, direitos e deveres. A colabração de todos reduzirá o risco de acidentes pessoais e materias.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Brasil. Ministério do Trabalho e Emprego. Secretaria de Inspeção do Trabalho. **NR-30 - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário.**

Brasil. Ministério do Trabalho e Emprego. Secretaria de Inspeção do Trabalho. **NR-4 – Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho.**

Emprego, Ministério do Trabalho e. **Normas Regulamentadoras.** Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/legislacao/normas-regulamentadoras-1.htm>> Acesso em: 20 de agosto de 2013.

IMO, Comissão Coordenadora de Assuntos da (2009, 30 de junho) **ISM Code.** Disponível em <<http://www.imo.org/ourwork/humanelement/safetymanagement/pages/default.aspx>> Acesso em: 20 de agosto de 2013.

IMO, Comissão Coordenadora de Assuntos da (2009, 30 de junho) **STCW.** Disponível em <<http://www.imo.org/ourwork/humanelement/safetymanagement/pages/default.aspx>> Acesso em: 20 de agosto de 2013.

Transpetro. **Manual de Segurança.** 2004

ANEXOS

- Tabela de Programação de Exercícios de Situações de Emergência da Petrobras Transporte S.A. (Transpetro)

		PROGRAMAÇÃO DE EXERCÍCIOS DE SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA												SGF-SEG-TB-002
FRONAPE		Tabela												Página 1/1
EXERCÍCIO / TREINAMENTO	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO		
INCÊNDIO (E)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
ABANDONO (E)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
SOPEP (E)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
COLISÃO E ABALROAMENTO (E)	✓					✓								
ENCALHE (E)		✓						✓						
ÁGUA ABERTA (E)			✓						✓					
HOMEM AO MAR (E)				✓						✓				
PERDA DE PROPULSÃO (T)					✓						✓			
PERDA DE GOVERNO E GOVERNO EM EMERGÊNCIA (T/E)			✓			✓			✓				✓	
PERDA DE ENERGIA (T)	✓						✓							
EXPLOÇÃO / IMPLOÇÃO (E)		✓						✓						
RESGATE DE ACIDENTADOS (E)			✓						✓					
ESCAPE DE GÁS NA ÁREA DE CARGA OU NO TERMINAL – (GLP) (E)				✓						✓				

E = Exercício T = Treinamento

- “Check-lists” para faina de abandono da Petrobras Transporte S.A. (Transpetro)

 PETROBRAS TRANSPORTE S.A. TRANSPETRO	EXERCÍCIO DE ABANDONO (TRIMESTRAL)	SGF-SEG-CL-003B
FRONAPE	<i>Check-list</i>	Página 1/1

O objetivo da realização de exercícios simulados de situações de emergência é manter a tripulação permanentemente preparada para responder a essas situações com rapidez e de forma organizada. Este *check-list* deve ser usado como um guia durante o exercício. O horário dos eventos marcados com asterisco deve ser obrigatoriamente registrado.

SIMULAÇÃO	SIM	NÃO	HORA
01 Soar o alarme de postos de abandono.			*
02 Tripulação reunida nos pontos de reunião para abandono.			*
03 Conferir pessoal. Caso haja alguma falta, designar uma equipe de busca.			
04 Efetuar a contagem dos passageiros, verificar a correta utilização dos coletes salva-vidas. Passageiros orientados a se dirigirem ao seu ponto de reunião para abandono.			
05 Manobrar o navio para a condição que mais favoreça o arriamento das baleeiras.			
06 Alertar os navios nas proximidades.			
07 Determinar a parada do motor principal.			
08 Informar a situação à Fronape.			
09 Emitir mensagens de socorro através do GMDSS.			
10 Ativar a iluminação de emergência das estações de embarque.			
11 Ativar o EPIRB.			
12 Transportar EPIRB, SARTs e VHF's do GMDSS para as baleeiras.			
13 Posicionar as boças e atarraxar bujões.			
14 Liberar as travas dos turcos, trapas e trapas de contrabalanço.			
15 Arriar a baleeira e retornar ao convés de embarque (teste) antes do embarque da tripulação.			
16 Dar ordem verbal para o abandono.			
17 Embarcar somente o pessoal necessário para manobrar a baleeira n'água.			
18 Partir o motor da baleeira.			
19 Arriar a baleeira até a água, acionar o dispositivo de liberação dos gatos e liberar as boças.			
20 Manobrar a baleeira n'água, livre dos gatos.			
21 Testar o sistema de borrifo.			
22 Rearmar e travar o sistema de liberação dos gatos.			
23 Talingar os gatos.			
24 Lçar a baleeira, reposicionar no berço e colocar as travas dos turcos e trapas.			
INSTRUÇÕES A SEREM MINISTRADAS NOS MESES ÍMPARES			
25 EPIRB, SARTs e VHF's do GMDSS.			
26 Palamenta da baleeira, partida do motor, sistema de borrifo e sistema de ar comprimido.			
27 Sinais de salvamento: foguetes, fochos, fumígenos, foguetes pára-quedas e lança-retinidas.			
INSTRUÇÕES A SEREM MINISTRADAS NOS MESES PARES			
28 Coletes salva-vidas, roupa de imersão e roupa de proteção térmica.			
29 Balsas infláveis: palamentas, desengates hidrostáticos e lançamento.			
30 Sobrevivência no mar, hipotermia e primeiros socorros.			
INSTRUÇÕES A SEREM MINISTRADAS NOS MESES ÍMPARES			
31 Fazer uma avaliação rápida com a tripulação e efetuar comentários sobre o exercício.			
32 Dar o exercício por encerrado.			*

Obs : O registro deste exercício, bem como das instruções ministradas, deve ser efetuado no Sistema ABS *SafeNet* e no Diário de Navegação de forma sucinta.



