

# **Plano de Saúde e Segurança no Trabalho**

Porto de Ponta Delgada



Edição 01, dezembro 2017

## INDICE

<b>INDICE .....</b>	<b>2</b>
<b>I CAPÍTULO .....</b>	<b>1</b>
1. ENQUADRAMENTO.....	1
2. GESTÃO DO PLANO .....	1
3. A DGPSM - DIREÇÃO GERAL DOS PORTOS DE SÃO MIGUEL E SANTA MARIA .....	2
<b>II CAPÍTULO .....</b>	<b>3</b>
1. OBJECTIVOS GERAIS.....	3
2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO .....	3
3. CONCEITOS .....	3
4. ENQUADRAMENTO LEGISLATIVO .....	6
5. ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE SAÚDE, HIGIENE E SEGURANÇA NO TRABALHO .....	12
5.1. <i>Organigrama</i> .....	13
5.2. <i>Serviço de Higiene e Segurança no Trabalho</i> .....	14
5.3. <i>Fatores de Risco</i> .....	14
6. GESTÃO DO RISCO PROFISSIONAL .....	19
7. COMPETÊNCIAS .....	21
7.1. <i>Direitos e Deveres dos Trabalhadores</i> .....	22
7.2. <i>Direitos e Deveres das Chefias</i> .....	23
8. CONHECIMENTO E VIGÊNCIA.....	24
8.1. <i>Violação Culposa</i> .....	24
8.2. <i>Regulamentação Especial</i> .....	24
8.3. <i>Vigência</i> .....	24
<b>III CAPÍTULO .....</b>	<b>25</b>
1. PORTO DE PONTA DELGADA .....	25
2. IDENTIFICAÇÃO DE PERIGOS E AVALIAÇÃO DOS RISCOS .....	25
3. TRANSPORTE MARÍTIMO .....	27
4. CARACTERIZAÇÃO DA CARGA E SUA TIPOLOGIA.....	30
5. MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS .....	31
6. LINGAMENTO E DESLINGAMENTO DE CARGA .....	33
7. ZONAS DE RISCO DO PORTO DE PONTA DELGADA.....	34

8.	OPERAÇÕES PORTUÁRIAS.....	35
9.	SERVIÇOS MARÍTIMOS AOS NAVIOS .....	36
9.1.	<i>Serviços de Pilotagem .....</i>	37
9.2.	<i>Acesso e Embarque na Lancha de Pilotagem .....</i>	38
10.	SERVIÇOS TERRESTRES AOS NAVIOS .....	38
10.1.	<i>Amarração e Acostagem .....</i>	39
10.2.	<i>Carga Perigosa e Explosiva .....</i>	40
10.3.	<i>Carga a Granel.....</i>	44
10.4.	<i>Movimentação de Carga Contentorizada.....</i>	46
11.	ABASTECIMENTOS DE COMBUSTÍVEIS E OUTROS.....	47
12.	OPERAÇÃO DE EMBARQUE E DESEMBARQUE .....	49
12.1.	<i>Tipologia de Descarga de Graneis Sólidos com Grua Portuária.....</i>	49
12.2.	<i>Tipologia de Embarque e Desembarque de Contentores com Grua Portuária .....</i>	50
12.3.	<i>Embarque e Desembarque de Carga Geral.....</i>	51
12.4.	<i>Embarque e Desembarque de Contentores ou Cargas Gerais com a Grua do Navio .....</i>	52
12.5.	<i>Operação com Duas Gruas (Tandem).....</i>	52
12.6.	<i>Operação de Carga Viva .....</i>	53
12.7.	<i>Operação para a Movimentação de Carga Perigosa.....</i>	53
12.8.	<i>Operação para o Transporte e Manuseamento de Explosivos .....</i>	55
13.	PASSAGEIROS E TRIPULANTES DE NAVIO.....	55
13.1.	<i>Trânsito de Passageiros e Viaturas.....</i>	56
14.	EQUIPAMENTOS, TRANSPORTE E MOVIMENTAÇÃO .....	56
14.1.	<i>Gruas Portuárias.....</i>	57
14.2.	<i>Empilhadores Portuários .....</i>	59
14.3.	<i>Regras Gerais de Atuação em Meio Portuário .....</i>	59
15.	MANUTENÇÃO.....	64
16.	CONCLUSÃO.....	64
<b>ANEXOS .....</b>		<b>66</b>

## I CAPÍTULO

### 1. ENQUADRAMENTO

A Portos dos Açores, S.A. tem por objeto a administração dos catorze portos comerciais das nove ilhas dos Açores, bem como de sete marinas e núcleos de recreio náutico, visando a sua exploração, conservação e desenvolvimento, abrangendo o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a estar cometidas.

Em termos organizacionais, a Portos dos Açores, encontra-se dividida em três Direções-Gerais (Direção Geral dos Portos de S. Miguel e Santa Maria-DGPSM; Direção Geral dos Portos da Terceira e Graciosa-DGPTG; Direção Geral dos Portos das Ilhas do Triângulo e Grupo Ocidental-DGPTO), contemplando, no total, cerca de 270 trabalhadores.

O presente Plano de Saúde Segurança no Trabalho emana da Política de Segurança e Saúde da Portos dos Açores nas suas várias vertentes e tem por base os requisitos legais aplicáveis a toda a área de jurisdição.

A prossecução da Política de Segurança e Saúde, definida pela administração e assumida em todos os níveis da Portos dos Açores, visa o estabelecimento e manutenção das condições adequadas para as pessoas e bens e o comprometimento da organização neste objetivo.

Constitui, ainda, compromisso da gestão da Portos dos Açores o reforço constante da cultura de segurança e saúde no trabalho, pelo desenvolvimento das sensibilidades, pelo aprofundamento das vontades e pela disponibilização dos recursos necessários para o cumprimento destes objetivos.

A identificação dos riscos inerentes às funções desempenhadas e a correta adoção de medidas e respetivos meios de prevenção e proteção, bem como a definição de responsabilidades e recursos alocados à segurança, constituem propósito deste Plano, com a legítima finalidade de proporcionar a todos os trabalhadores e a todas as partes envolvidas as condições necessárias para o desempenho em segurança das suas atividades.

### 2. GESTÃO DO PLANO

O Plano SHST é elaborado e revisto pelo GAHST e aprovado pela Administração. É um documento dinâmico e reflete a prevenção dos riscos na organização.



### 3. A DGPSM - DIREÇÃO GERAL DOS PORTOS DE SÃO MIGUEL E SANTA MARIA

Este Plano incide sobre o Porto de Ponta Delgada que contempla o cais do porto, portaria, áreas de circulação e edifício de exploração e oficina. Este porto tem um efetivo de 117 trabalhadores.

O porto de Ponta Delgada é um porto certificado de acordo com o ISPS CODE. A transposição para Direito Português da Diretiva 2005/65/CE de 26 de Outubro, através do Decreto-Lei nº 226/2006 de 15 de Novembro, obriga os Navios, Portos e Instalações Portuárias a adotar medidas por forma a tornar seguro o transporte marítimo, designadamente no que respeita à proteção contra ameaças terroristas.

## II CAPÍTULO

### 1. OBJECTIVOS GERAIS

Como consequência da adesão de Portugal à Comunidade Europeia, as empresas têm sido confrontadas com uma significativa produção normativa que impõe novas obrigações às empresas, criando assim alterações de comportamentos e procedimentos no âmbito da Higiene, Saúde e Segurança no Trabalho.

Na Política de Saúde e Segurança no Trabalho um dos compromissos definidos é a promoção e incentivo da segurança, em todas as atividades que se realizem na área portuária. Para a concretização deste compromisso é fundamental o envolvimento ativo dos stakeholders diretos ou indiretos, clientes, dos concessionários e colaboradores que desempenham a sua atividade, ou se deslocam, ao Porto de Ponta Delgada.

No sentido de dar resposta a este propósito, foi elaborado o presente Plano que estabelece os procedimentos a utilizar nas diversas atividades operacionais alocadas ao porto de Ponta Delgada.

### 2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O Plano de Saúde, Higiene e Segurança no Trabalho (SHST) define as normas relativas à segurança, higiene e saúde no trabalho, aplicáveis a todos/as os/as trabalhadores/as independentemente do tipo de vínculo laboral e quaisquer que sejam as instalações e locais de trabalho onde exerçam a sua atividade no Porto da Ponta Delgada, bem como as normas e procedimentos para todos os stakeholders e demais utilizadores do porto.

O presente Plano de SHST tem como principal objetivo promover a segurança, higiene e saúde nos locais de trabalho, assegurar a integridade física e psíquica dos/as trabalhadores/as, assim como a prevenção dos riscos profissionais, de forma a diminuir os acidentes de trabalho e as doenças profissionais.

### 3. CONCEITOS

Para efeitos do presente Plano, entende-se por:

- **Empregador ou entidade empregadora:** o/a dirigente máximo/a do serviço que tem a competência prevista na lei pela gestão e administração do pessoal, sendo que na PA essa competência é do vogal do Conselho de Administração, sediado na DGPTG.
- **Trabalhador/a:** pessoa vinculada por nomeação ou contrato de trabalho.

- **Representante dos trabalhadores/as:** pessoa eleita nos termos da lei para exercer as funções de representação dos/as trabalhadores/as nos domínios da SHST.
- **Local de trabalho:** todo o lugar em que o/a trabalhador/a se encontre, ou de onde ou para onde se deva dirigir em virtude do seu trabalho, e em que esteja, direta ou indiretamente, sujeito ao controlo do empregador ou entidade empregadora.
- **Segurança no trabalho:** o conjunto de metodologias adequadas à prevenção de acidentes no local de trabalho, tendo como objetivo a identificação e controlo (eliminação e/ou minimização) de riscos associados ao local de trabalho e ao processo produtivo.
- **Higiene no trabalho:** reconhecimento, avaliação e controlo de fatores ambientais gerados no ou pelo trabalho e que podem causar doença, alteração na saúde e bem-estar ou conforto significativos e ineficiência entre os/as trabalhadores/as ou entre os/as cidadãos/ãs da comunidade envolvente.
- **Saúde no trabalho:** aplicação de conhecimentos e procedimentos médicos destinados à vigilância da saúde dos trabalhadores, com o objetivo de garantir a ausência das doenças originadas e/ou agravadas pelo trabalho e de promover o bem-estar físico, mental e social dos/as trabalhadores/as.
- **Prevenção:** conjunto de atividades ou medidas adotadas ou previstas em todas as fases de atividade do órgão ou serviço, inseridas num processo dinâmico e nunca acabado de melhoria contínua das condições de trabalho, com o objetivo de evitar, eliminar ou diminuir os riscos profissionais.
- **Porto:** um local com instalações que permitam amarrar navios mercantes e descarregar ou carregar mercadorias, bem como desembarcar ou embarcar passageiros dos ou nos navios.
- **Zona portuária:** é o espaço situado dentro dos limites da área de jurisdição das autoridades portuárias, constituído, designadamente, por planos de água, molhes e obras de proteção, cais, terminais, terraplenos e quaisquer terrenos, armazéns e outras instalações.
- **Áreas portuárias de prestação de serviço público:** são as áreas dominiais situadas na zona portuária e as instalações nela implantada, pertencentes à jurisdição da autoridade portuária nas quais se realizam operações de movimentação de cargas.
- **Autoridade portuária:** é das administrações portuárias a quem está cometida a administração e a responsabilidade pelo funcionamento dos portos.
- **Trabalho portuário:** o prestado nas diversas tarefas a montante e a jusante da movimentação de cargas nas áreas portuárias de prestação de serviço público e nas áreas dentro da zona portuária.

- **Atividade de movimentação de cargas:** é a atividade de estiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais ou parques.
- **Componentes materiais do trabalho:** os locais de trabalho, o ambiente de trabalho, as ferramentas, as máquinas e materiais, as substâncias e agentes químicos, físicos e biológicos, os processos de trabalho e a organização do trabalho.
- **Equipamentos de trabalho:** é qualquer máquina, aparelho, ferramenta ou instalação utilizado no trabalho.
- **Normas CE:** Normas da Comunidade Europeia.
- **Spreader:** aparelho de engate semiautomático ou automático no contentor.
- **Sobe e desce:** empilhador de garfos com cesto engatado para elevar e baixar os estivadores ao topo dos contentores e chão respetivamente.
- **Calema:** termo utilizado para definir ondulação que origina movimentos abruptos nos navios.
- **Contentor de transporte:** é um elemento de equipamento de transporte, de carácter duradouro e suficientemente sólido para suportar múltiplas utilizações sem rotura de carga.
- **Contentores "open side":** termo utilizado para definir os contentores com gradeamentos amovíveis nos painéis laterais.
- **Contentores de vinte pés:** TEU, twenty foot equivalent unit.
- **IMDG Code:** International Maritime Dangerous Goods Code.
- **Carga contentorizada:** contentores com carga ou vazios carregados ou descarregados do navio que os transporta por mar.
- **Auxiliar de prumada:** estivador que auxilia dando instruções ao operador de equipamento portuário quando a visibilidade é reduzida ou nula.
- **Armador:** é a entidade que se ocupa do transporte propriamente dito. Quer seja o proprietário, o explorador ou o simples fretador de um navio, a sua missão é a de transportar as mercadorias ou passageiros do ponto A, ao ponto B, através do mar, a tempo e em segurança.

- **Agente marítimo:** *ou agente de navegação são intermediários, entre carregadores e transportadores de mercadorias, ou seja, é o representante do armador nos portos onde o mesmo não tem delegações.*
- **Responsabilidades do agente:** *é o responsável pelas formalidades administrativas e ocupa-se de todos os assuntos antes da chegada de um navio e durante a sua estadia num porto (reboque, pilotagem, reparações, relações com as autoridades marítimas e portuárias, assuntos da tripulação e gestão da carga).*
- **Estivador:** *é o trabalhador que organiza as cargas para embarque e desembarque dos navios nos portos.*
- **Transitário:** *é a empresa ou pessoa que trata do transporte da carga desde o fornecedor ao cliente em interligação com o agente.*
- **Seguradora marítima:** *é a que segura o navio e a sua carga, e assume a responsabilidade em caso de acidente.*
- **Stakeholders:** *significa público estratégico e descreve uma pessoa ou grupo que tem interesse partilhado em uma empresa, negócio ou indústria.*

#### 4. ENQUADRAMENTO LEGISLATIVO

A complexidade das atividades portuárias e das suas interações cresce significativamente quando se juntam as que se relacionam com procedimentos administrativos de segurança, procedimentos de qualidade, procedimentos comerciais, controlo ambiental, controlo de fronteiras, controlo sanitário, controlo fiscal, entre outras, reclamando, por isso, uma análise muito abrangente em termos de legislação aplicável e integrada quando se analisa o funcionamento de um porto.

O atual enquadramento legal e institucional terá de ser compreendido através do excuro histórico no período entre as décadas de 40 e meados dos anos 80 do século passado. Nesse período o sector portuário gozou sempre da mesma configuração institucional básica. Essa organização foi delineada no quadro da política de desenvolvimento portuário do Estado Novo, materializada na Lei dos Portos (Decreto com força de lei n.º 12757, de 2 de Dezembro de 1926), no Decreto-Lei n.º 33922, de 5 de Setembro de 1944, que aprovou a segunda fase do Plano Portuário Nacional, e na Lei n.º 2035, de 30 de Julho de 1949, denominada Lei da Exploração Portuária, que definiu as bases gerais do Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos.

Se em mais de quatro décadas pouco mudou no campo institucional do sector portuário, os anos subsequentes assistimos a várias e sucessivas mutações que tiveram início com a aplicabilidade do Decreto-Lei n.º 348/86, de 18 de Outubro.

Todavia, os princípios fundamentais foram mantidos com o Decreto-Lei n.º 348/86, de 18 de Outubro, procurando-se com este novo diploma adaptar os métodos de gestão dos portos aos respetivos tráfegos e às regras em voga no sector público administrativo, assistindo-se à novidade da integração e concentração num único organismo público de todas as competências que de algum modo dissessem respeito ao setor e que se encontravam dispersas até então por diversas entidades institucionais.

Entretanto, fruto das teorias de organização administrativa da época, na segunda metade da passada década de 90, as Administrações Portuárias deixaram de ser institutos públicos, enquanto figuras integradas na Administração Pública “tout cour”, para adotarem a forma de sociedades comerciais, designadamente sociedades anónimas (“S.A.” - figura jurídica de direito privado), ainda que continuassem enquadradas no setor público empresarial – por via da detenção da maioria ou totalidade do respetivo capital social pelo Estado (ou Região Autónoma no caso dos Açores e da Madeira) quando que ainda hoje se mantém.

Assim, na atualidade, as Administrações Portuárias regem-se, em especial, pelo disposto nos respetivos diplomas constitutivos, pelos seus estatutos, pelo regime jurídico do sector empresarial do Estado ou de cada Região Autónoma e, supletivamente, pelo disposto no Código das Sociedades Comerciais e legislação especial atinente ao seu (atual) objeto social (em termos gerais, “administração e gestão dos portos regionais, visando a sua exploração, conservação e desenvolvimento” - art. 1.º do DLR n.º 24/2011/A, de 22 de Agosto), incluindo a “coordenação de todas as atividades exercidas na área sob sua jurisdição, em especial o regular funcionamento dos portos nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efetivos e de exploração portuária” (art. 4.º do DLR n.º 24/2011/A, de 22 de Agosto).

No entanto, apesar desta aproximação ao direito privado, continuaram as Administrações Portuárias a desempenhar o papel de Autoridade Portuária e, nesses termos, dotadas de poderes de autoridade pública, cujo exercício rege-se, como não podia deixar de ser, por normas de direito público – desse modo, assumem especial relevância os Regulamentos de Exploração dos portos sob jurisdição de cada Administração Portuária, o Decreto-Lei n.º 49/2002, de 2 de Março, (que estabelece Regime de Contra ordenações por violação dos Regulamentos de Exploração), o Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março (Atribuição de competência em matéria de segurança marítima e portuária atribuída às Administrações

Portuárias) e, enquanto organismos de direito público, pelo Código do Procedimento Administrativo e respetivo bloco legal reguladora da atividade de administração pública, no geral.

Finalmente, os Regulamentos Internos aprovadas em cada Administração Portuária assumem especial relevância enquanto normas de conduta e deveres especiais a que os seus funcionários se encontram vinculados no exercício das respetivas funções – sobretudo no que respeita à determinação de normas de higiene e segurança e respetivos protocolos e procedimentos.

A prestação dos serviços portuários subordina-se ainda à aplicação do regime dominial em vigor, sempre que esteja em causa a utilização privativa de bens do domínio público. Se os bens forem recursos hídricos, ou seja, do domínio público marítimo, é aplicado o regime constante da Lei n.º 54/2005, de 15 de Novembro (Lei da Titularidade dos Recursos Hídricos), da Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro (Lei da Água), Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio (Regime de Utilização dos Recursos Hídricos) e respetiva legislação complementar e regulamentar. Se os bens forem de outro domínio público que não hídrico, são aplicadas as respetivas regras legais em vigor, donde ressalta o Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de Agosto, que aprova as disposições gerais e comuns sobre a gestão dos bens imóveis dos domínios públicos do Estado, bem como o regime jurídico da gestão dos bens imóveis do domínio privado do Estado.

Os portos estão ainda expostos ao cumprimento de legislação internacional, ressaltando os decorrentes de convenções, nomeadamente a SOLAS (Safety of Life at Sea - International Convention for the Safety of Life at Sea), IMO (International Maritime Organization) e IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code).

A mais recente alteração à Convenção Internacional para a salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 74, ocorreu em novembro de 2014, com as alterações à regra 2 da parte A do capítulo VI, em resposta a numerosos acidentes ocorridos com carga contentorizada cujos pesos estavam mal declarados.

O recente Decreto-Lei n.º 51/2016, de 23 de agosto, aplicável ao todo nacional, visa dar cumprimento a essas alterações ocorridas na regra 2 da parte A, cap. VI (SOLAS), aplicável às regiões Autónomas da Madeira e dos Açores. Esta Lei define a responsabilidade e obrigatoriedade de verificação do peso bruto de cada contentor consolidado antes do embarque, a fim de garantir que o plano de carga do navio é feito com segurança. Ainda em matéria de legislação internacional, também o trágico atentado ocorrido a 11 de Setembro de 2001, levou à vigésima-segunda sessão da Assembleia da Organização Marítima Internacional, datada de Novembro de 2001, que veio determinar um novo rol de medidas relativas à

proteção de navios e instalações portuárias para assegurar uma nova abordagem em termos de segurança. Assistiu-se à alteração da Convenção Solas (“Safety of life at Sea”) e adotou-se o Código Internacional para a Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias, também conhecido por Código ISPS, que entrou em vigor a 1 de Julho de 2004. Prosseguindo um objetivo idêntico, também a União Europeia adotou diversas medidas relativas à proteção do transporte marítimo, consagradas no Regulamento (CE) N.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março, relativo ao reforço da proteção dos navios e das instalações portuárias, e, em complemento das medidas de proteção introduzidas pelo regulamento, a Diretiva 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro, relativa ao reforço da proteção nos portos.

A Diretiva 2005/65/CE contribui para assegurar a maior proteção possível dos setores marítimo e portuário, ao introduzir medidas de proteção nos portos, que abranjam cada porto no âmbito dos limites definidos pelo Estado-membro em causa, permitindo desse modo, através do reforço da proteção nas zonas de atividade portuária, uma maior eficácia das medidas de proteção instituídas nos termos do Regulamento (CE) N.º 725/2004. Estas medidas são aplicáveis a todos os portos que alberguem uma ou mais instalações portuárias abrangidas pelo Regulamento (CE) N.º 725/2004, tendo sido transposto para o direito interno através do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro.

Assim, este diploma é também aplicável a todos os navios internacionais, a todos os nacionais de carga com arqueação bruta igual ou superior a 500 que efetuem viagens entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas Regiões, é igualmente aplicável a navios de passageiros de classe A, a navegar a mais de 20 milhas da linha de costa, às companhias que os explorem e às respetivas instalações portuárias.

Na Região Autónoma dos Açores, o Decreto Legislativo Regional n.º 30/2003/A, de 27 de Junho, procedeu à reestruturação e reorganização do modelo de gestão portuária regional, extinguindo as juntas autónomas portuárias herdadas das bases da exploração portuária de 1949 e do Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos de 1950, como já atrás referido e criou um novo modelo de organização institucional do sector portuário, baseado na ideia de sistema portuário regional e na sua exploração coordenada dentro de estratégias de desenvolvimento de cada porto.

O mesmo diploma criou a Portos dos Açores (Sociedade Gestora de Participações Sociais (SGPS), S. A. (PA), tendo como único acionista a Região Autónoma dos Açores, que detinha, por seu intermédio, a totalidade do capital social das três Administrações Portuárias Regionais (Administração dos Portos das



Ilhas de São Miguel e Santa Maria, S. A., Administração dos Portos da Terceira e Graciosa, S. A., e Administração dos Portos do Triângulo e do Grupo Ocidental, S. A.).

Este modelo de gestão tripartido foi alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/A, de 22 de agosto, que definiu as novas regras para o sistema portuário dos Açores, através da fusão por incorporação das três Administrações Portuárias Regionais na Portos dos Açores S.A., modificando o objeto social desta última, que passa a ter funções operacionais e de gestão dos portos da Região Autónoma dos Açores.

A sociedade adota a denominação social de Portos dos Açores, S. A. (PA, SA), tem a natureza de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos e rege-se pelo seu diploma constitutivo (Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/A), pelos seus estatutos, pelo regime jurídico do sector empresarial do Estado ou de cada Região Autónoma e, supletivamente, pelo disposto no Código das Sociedades Comerciais e legislação especial cuja aplicação decorra do respetivo objeto social.

A Portos dos Açores é tutelada pela Secretaria Regional do Turismo e Transportes e, a nível nacional, pelo Ministério do Mar, através da Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos (ACPTMP) e pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

Os portos sob alçada e administração da Portos dos Açores, S.A., distribuem-se pelas classes A, B e C:

- **Classe A:** portos com funções de entreposto comercial, com fundos de cota mínima de - 7,00 ZH e cais acostável de pelo menos 400 m.
- **Classe B:** portos com funções comerciais, suportando a atividade económica da ilha onde se situam, cujos fundos tenham a cota mínima de - 4,00 ZH e com cais acostável de pelo menos 160 m.
- **Classe C:** portos com funções mistas de pequeno comércio, transporte de passageiros e apoio às pescas.

Como as demais Administrações Portuárias, a atuação da Portos dos Açores, S. A., no uso dos poderes de autoridade, rege -se por normas de direito público no âmbito das suas áreas de jurisdição marítimas e terrestres.

A fiscalização do cumprimento das respetivas disposições legais e regulamentares compete aos órgãos locais da Autoridade Marítima Nacional, à Polícia Marítima, à Inspeção Regional do Trabalho, à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), às autoridades portuárias, e demais autoridades policiais.

No que concerne à atividade portuária, a sua complexidade assenta na base do conceito do “trabalho portuário” que é igualmente diversificado, complexo e exponencialmente exigente em termos de aplicabilidade legislativa, pelo que o enquadramento legal é desenvolvido a partir Decreto -Lei n.º 280/93, de 13 de agosto, que estabeleceu o regime jurídico do trabalho portuário, tendo sido adaptado à Região Autónoma dos Açores (RAA) pelo Decreto Legislativo Regional n.º 15/94/A, de 14 de maio, sendo as adaptações de carácter orgânico. A Lei Nº 3/2013, de 14 de janeiro, veio proceder à primeira alteração ao D-L 280/93, no que se refere a relações de trabalho, organização, formação e qualificação profissional e regime especial de trabalho portuário.

Em 2014, a Região Autónoma dos Açores procedeu à sua adaptação através do Decreto Legislativo Regional n.º 6/2014/A, de 28 de abril, definindo assim o Regime Jurídico do Trabalho Portuário nos Açores, estabelecendo normativos sobre formalidades e procedimento de comunicação e registo do efetivo dos trabalhadores das empresas de estiva e das empresas de trabalho portuário, afetos aos portos administrados pela autoridade portuária dos Açores, revogando o DLR n.º 15/94/A.

No que concerne à matéria de Higiene, Saúde e Segurança no Trabalho o enquadramento faz-se pela base da Lei n.º 102/2009, de 10 de Setembro, diploma que estabelece o regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho, alterada pela Lei n.º 42/2012, de 28 de agosto, pela Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro e pela Lei n.º 3/2014, de 28 de janeiro, que transpõem para o ordenamento jurídico interno a Diretiva n.º 89/391/CEE, do Conselho, de 12 de junho, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos/as trabalhadores/as no trabalho, alterada pela Diretiva n.º 2007/30/CE, do Conselho, de 20 de junho.

Nestes diplomas são estabelecidos os princípios fundamentais para o desenvolvimento da qualidade de vida no trabalho, nomeadamente: a consulta e participação dos/as trabalhadores/as, as obrigações gerais dos empregadores, o direito à informação e formação e os direitos e deveres dos/as trabalhadores/as, bem como o regime de responsabilização pelo não cumprimento das normas.

A Lei n.º 8/2016, de 1 de abril, procede à décima alteração ao Código do trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro.

No presente Plano encontra em anexo toda a legislação aplicável em matéria de HST.

## 5. ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE SAÚDE, HIGIENE E SEGURANÇA NO TRABALHO

Considerando que a atividade portuária é uma atividade de risco, a Portos dos Açores teve de desenvolver através de recursos próprios, as atividades principais em conformidade com o disposto no artigo n.º 73.º, da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, alterada pela Lei n.º 3/2014, de 28 de janeiro, que visa prevenir os riscos profissionais e promover a segurança e saúde dos trabalhadores, incluindo nomeadamente a planificação da prevenção e a avaliação de riscos profissionais.

Neste diploma legal, são estabelecidos os princípios fundamentais para o desenvolvimento da qualidade de vida no trabalho, nomeadamente: a consulta e participação dos/as trabalhadores/as, as obrigações gerais dos empregadores, o direito à informação e formação e os direitos e deveres dos/as trabalhadores/as, bem como o regime de responsabilização pelo não cumprimento das normas.

Assim, a organização do Serviço de Saúde e Segurança no Trabalho na Portos dos Açores, foi enquadrado a partir do disposto na Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, artigo 73º e 74º, e respetivas alterações através do Lei n.º 3/2014, de 28 de janeiro, onde define - como as entidades empregadoras devem organizar o Serviço de SST, nas seguintes modalidades: serviço interno, serviço externo ou serviço comum.

O Serviço interno é obrigatório sempre que a empresa possua pelo menos 400 trabalhadores ou existam 30 ou mais trabalhadores expostos a trabalho/atividades de potencial risco profissional elevado.

Considerando este enquadramento legal, a Portos dos Açores optou por organizar separadamente o domínio da Saúde no Trabalho e o domínio de Segurança no Trabalho, embora devidamente articulados.

Os Serviços de Saúde são prestados por entidade externa, devidamente autorizada pelos organismos competentes e mediante o contrato escrito com a Portos dos Açores para a realização das atividades no âmbito da Medicina no Trabalho, para a vigilância e acompanhamento da saúde dos trabalhadores, sob a alçada do Departamento dos Recursos Humanos e em estreita colaboração com a equipa técnica do GAHST.

O número de horas prestado pelo médico do trabalho está em conformidade com os valores estabelecidos legalmente no artigo 105.º.

O médico de trabalho acumula as funções de Diretor Clínico do Serviço de Saúde do Trabalho e disponibiliza 15 horas/mês para aspetos relacionados com a gestão e planeamento, entre outros atos necessários à coordenação.

Na estrutura orgânica da Portos dos Açores está incluído o GAHST que engloba de forma integrada, os domínios do Ambiente, Higiene, Saúde e Segurança do Trabalho.

Compete ao GAHST a identificação e controlo dos requisitos legais e outros requisitos que subscreva, aplicáveis à atividade do Porto de Ponta Delgada, produtos e serviços, em matéria de Saúde e Segurança no Trabalho.

O regime jurídico do trabalho portuário define o conceito de trabalho portuário, como todo o trabalho que é prestado nas diversas tarefas de movimentação de cargas nas áreas portuárias de prestação de serviço público e nas áreas portuárias de serviço privativo, dentro da zona portuária.

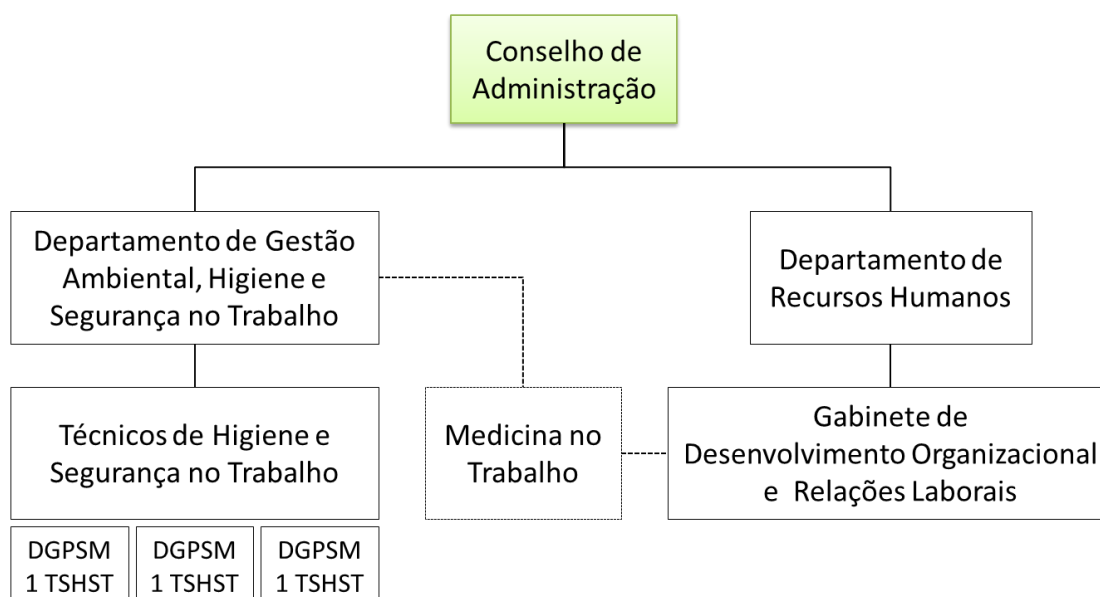
Ainda de especial relevo em matéria de segurança para o trabalhador portuário temos o DL 50/2005, de 25 de fevereiro, aplicável a todo o equipamento móvel e não móvel afeto ao serviço portuário.

No que concerne ao seu edificado o DLR 6-A/2015, de 5/03 de 2015, estabelece o regime jurídico de segurança contra incêndio em Edifícios na região Autónoma dos Açores.

O Decreto Legislativo Regional n.º 19/2016/A, vem alterar o Decreto Legislativo Regional n.º 29/2011/A, de 16 de novembro, que estabelece o regime geral de prevenção e gestão de resíduos.

A avaliação da conformidade com os requisitos legais, tem como base de apoio o preenchimento das listas de verificação, relativamente às condições infraestruturais e funcionais, tendo em atenção as especificidades de cada atividade.

## 5.1. Organigrama



## 5.2. Serviço de Higiene e Segurança no Trabalho

O controlo da promoção e verificação do cumprimento das normas previstas no presente Plano e demais legislação sobre SHST é da competência do GAHST (Departamento de Gestão Ambiental, Higiene, Saúde e Segurança) que emana da Política de Saúde e Segurança no Trabalho dos Portos dos Açores, no que concerne ao seu enquadramento de suporte à organização, à sua atuação e à definição de objetivos institucionais e dos trabalhadores nesta matéria.

A Política de Segurança e Saúde no Trabalho assegura o compromisso da empresa Portos dos Açores, S.A. quanto:

- a) À garantia de um ambiente de trabalho seguro e saudável a todos os trabalhadores, designadamente pelo cumprimento do quadro legal neste âmbito.
- b) À aplicação das necessárias medidas de prevenção e proteção que evitem/minimizem os danos para a saúde dos trabalhadores, tendo por base a gestão dos riscos profissionais.
- c) À adequada organização do Serviço de SST, designadamente pela atribuição de funções e competências específicas em matéria de saúde e segurança.
- d) À disponibilização a todos os trabalhadores da informação e formação necessárias ao incremento da cultura de segurança no trabalho e da promoção da saúde dos trabalhadores.
- e) À monitorização e melhoria contínua da gestão da SST.
- f) À partilha dos princípios de SST, ao nível interno e externo, a todos os clientes e outras empresas que operam ou partilham áreas comuns.

## 5.3. Fatores de Risco

Entende-se como fatores de risco todas as condições existentes no ambiente de trabalho com potencial de ao interagir com o corpo do trabalhador, causar-lhe um dano à saúde.

Um fator de risco profissional é um agente suscetível de provocar um efeito adverso na saúde do trabalhador, seja por via de acidente de trabalho, ou por doença profissional ou outra doença ligada ao trabalho. Por vezes denomina-se o potencial fator de risco como “perigo”.

Assim, o risco profissional designa então a combinação da probabilidade de ocorrência de um efeito adverso na saúde do trabalhador e a gravidade do dano no trabalhador, assumindo que existe exposição

profissional. Neste sentido, o risco profissional existe em qualquer empresa ou atividade, ainda que possa ser probabilisticamente pouco valorizável, considerando neste caso, o risco como aceitável.

Os riscos profissionais classificam-se de acordo com a sua natureza, conforme o descrito nos pontos subsequentes:

- *Biológicos;*
- *Físicos;*
- *Químicos;*
- *Psicossociais;*
- *Relativos à atividade de trabalho;*
- *Mecânicos.*

Um trabalhador pode estar exposto a um risco profissional por diversas vias: respiratória (inalação), digestiva (ingestão), dérmica (contacto), auditiva (audição), ocular (“contacto” visual) sendo que a exposição profissional depende de diversos fatores:

- *Das características do fator de risco e da “quantidade” em que este está presente no ambiente de trabalho;*
- *Da capacidade de penetração e interação do fator de risco com o organismo humano;*
- *Do tempo e frequência a que o trabalhador está exposto;*
- *Da intensidade de exposição;*
- *Das características individuais do trabalhador (ex. género, idade, estado de saúde, suscetibilidade genética).*

Assim, para cada fator de risco deve ser desenvolvida uma estratégia de intervenção da responsabilidade do Serviço do GAHST e do Serviço de Medicina do Trabalho.

**a) Fatores de risco profissional de natureza biológica:**

Os fatores de risco profissional de natureza biológica, também designados por agentes biológicos, são microrganismos, incluindo os geneticamente modificados, as culturas de células e os endoparasitas humanos suscetíveis de provocar infeções, alergias ou intoxicações, conforme o descrito no artigo. 3º, do Decreto-Lei n.º 84/97, de 16 de abril.

Os agentes biológicos são vírus, fungos e bactérias suscetíveis de causar doença ao trabalhador exposto. Estes podem ser classificados em quatro grupos de acordo com o seu nível de risco infeccioso - definido no diploma atrás indicado - no qual se tem em consideração a probabilidade de o agente causar doença e o risco de propagação na comunidade. Como exemplos de atividades em que o trabalhador pode estar exposto ao risco biológico, temos:

- *Atividades em que há contacto com animais e ou produtos de origem animal;*
- *Atividades onde há contato com tripulações ou carga vinda de países terceiros;*
- *Trabalho em unidades de recolha, transporte e eliminação de detritos.*

**b) Fatores de risco profissional de natureza física:**

Os fatores de risco profissional de natureza física relacionam-se essencialmente com a propagação da energia nas suas diversas formas. São seguidamente apresentados alguns exemplos:

- *Vibração;*
- *Iluminância;*
- *Ruído (pressão sonora elevada);*
- *Radiação (ionizante e não ionizante);*
- *Temperatura (stress térmico);*
- *Humidade (ambiente muito húmido/seco);*
- *Poeiras.*

De salientar, que a combinação de alguns riscos físicos (ex. ruído, vibração, temperatura e pressão elevadas), assim como com riscos de outra natureza (ex. psicológicos) podem potenciar os danos na saúde do trabalhador, pelo que a análise da exposição profissional múltipla é indispensável e deve ser assegurado pelo Serviço de SST da empresa/estabelecimento.

**c) Fatores de risco profissional de natureza química:**

Os fatores de risco profissional de natureza química são elementos ou compostos químicos, isolados ou em mistura, que se apresentem no estado natural ou sejam produzidos, utilizados ou libertados em consequência de uma atividade laboral, incluindo sob a forma de resíduo, em contexto de produção ou comercialização ou transporte (Art. 3.º, do Decreto Lei n.º 24/2012, de 6 de fevereiro).

Um agente químico é perigoso, sempre que é classificado como substância ou mistura perigosa, assim como nas situações em que possa implicar riscos para a saúde dos trabalhadores (Art. 3.º, do Decreto-Lei n.º 24/2012, de 6 de fevereiro) devidos:

- *Às suas propriedades físico-químicas e/ou toxicológicas;*
- *À forma como é utilizado pelos trabalhadores;*
- *À forma como se apresenta no local de trabalho.*

As substâncias ou misturas consideradas perigosas, devem ser acompanhadas de uma ficha de dados de segurança e estarem rotuladas de maneira a que os trabalhadores tenham conhecimento dos seus efeitos e das medidas de prevenção e proteção a adotar, antes de as manusearem. As propriedades das substâncias e misturas que conduzem à classificação de perigosas, encontram-se estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1272/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2008), relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas. Estas propriedades incluem os perigos físicos, para a saúde humana e para o ambiente, a saber:

- **Perigo para a saúde humana:** *toxicidade aguda (oral, epidérmica, por inalação), mutagenicidade, carcinogenicidade, toxicidade para a reprodução, corrosão/irritação/cutânea, lesões/irritações oculares, sensibilidade respiratória.*
- **Perigos físicos:** *são todos os inflamáveis, explosivos, comburentes, pirofóricos e substâncias/misturas auto-reativas.*
- **Perigos para o meio ambiente:** *por exemplo, as substâncias perigosas para o ambiente aquático. Estes perigos têm especial interesse no contexto da saúde ocupacional, nas situações em que afetem o ambiente do local de trabalho. Os valores limite de exposição profissional, com carácter indicativo, relativos a agentes químicos encontram-se estabelecidos no Anexo III do Decreto-Lei n.º 24/2012, de 6 de fevereiro. O referido Decreto estabelece ainda, no Anexo IV, a proibição de alguns agentes químicos.*

No que se refere à proteção dos trabalhadores contra os riscos químicos relacionados com agentes cancerígenos ou mutagénicos no trabalho, os valores limite encontram-se estabelecidos no Anexo do Decreto-Lei n.º 301/2000, de 18 de novembro.

A Norma Portuguesa 1796:2007 estabelece também valores limite relativos a outros agentes químicos.



**d) Fatores de risco profissional de natureza psicossocial:**

Os fatores de risco profissional de natureza psicossocial são aqueles que derivam de características sociais como padrões de interação grupal, relacionamento interpessoal, conflito trabalho/família), culturais, modelos tradicionais de liderança, de tomada de decisão e de resolução de conflitos e características psicológicas do trabalhador, como por exemplo atitudes, valores, representações, personalidade, etc, para além de aspetos do trabalho, designadamente as características físicas do ambiente, a organização do trabalho e a tarefa do trabalhador na empresa. Estes fatores poderão potenciar situações de stress, violência no trabalho, assédio moral, entre outros.

**e) Fatores de risco profissional relativos à atividade de trabalho (ergonómicos):**

São usualmente considerados como fatores de risco profissional os relativos à atividade de trabalho, os que se relacionam com os aspetos da ergonomia e de organização da empresa, destacando-se os seguintes:

- *Posturas ou posições corporais (extremas);*
- *Aplicação de força (inadequada);*
- *Repetibilidade;*
- *Ritmo de trabalho (intenso);*
- *Cadência da tarefa (monotonia);*
- *Modelo organizacional - horário, turnos, picos de produção, pausas, etc.*

A conceção do local de trabalho é um aspeto fundamental a ter em atenção na fase de projeto. De facto, aspetos como o lay-out, conceção (ou correção) de sistemas, máquinas e postos de trabalho que sejam seguros e eficientes, adaptando o trabalho ao Homem e tendo como objetivo fundamental, o aumento da segurança, saúde e conforto do trabalhador, contribuem para o aumento da eficiência organizacional e para a melhoria das condições de segurança e saúde nos locais de trabalho.

**f) Fatores de risco profissional mecânicos:**

Os fatores de risco profissional mecânicos encontram-se essencialmente relacionados com os elementos mecânicos que conduzem aos acidentes de trabalho, como por exemplo, quedas em altura e ao mesmo nível, choque, entaladela, esmagamento, movimento em falso, etc.). Geralmente o contato do corpo, ou parte deste, com os máquinas e equipamentos de trabalho, poderão ocasionar danos para a saúde do

trabalhador, sobretudo quando associados a inadequados/insuficientes procedimentos, comportamentos e outras condições de trabalho.

A segurança na utilização de equipamentos de trabalho, pelos trabalhadores, nos locais de trabalho, é regulada pelo Decreto-Lei n.º 50/2005, de 25 de fevereiro (que transpõe a Diretiva Equipamentos de Trabalho), o qual estabelece o conjunto de regras reguladoras da segurança do trabalho com esses equipamentos, que têm como destinatários os empregadores e se destinam a promover a melhoria das condições de trabalho com o objetivo de assegurar um melhor nível de proteção da segurança e da saúde dos trabalhadores.

## 6. GESTÃO DO RISCO PROFISSIONAL

A gestão do risco profissional deve ser entendida como um processo dinâmico e técnico-científico que visa eliminar, minimizar ou controlar o risco profissional dos trabalhadores no seu local de trabalho. Este processo permite ao empregador tomar medidas preventivas e corretivas de forma mais eficaz e possibilita a definição de prioridades de ação que efetivamente assegurem e/ou melhorem a saúde e a segurança dos trabalhadores.

Uma adequada avaliação dos riscos profissionais constitui a base de uma efetiva gestão em saúde e segurança do trabalho, sendo uma ferramenta fundamental para a prevenção dos riscos profissionais e, consequentemente, para a redução dos acidentes de trabalho, das doenças profissionais e de outras doenças ligadas ao trabalho.

Este processo desenvolve-se em três principais vertentes:

- *Análise do risco;*
- *Avaliação do risco;*
- *Gestão do risco.*

As etapas do processo são as seguintes:

- ***A Identificação dos fatores de risco profissional: é uma etapa essencialmente descritiva sobre os elementos, condições e processos de trabalho, as atividades desempenhadas pelo trabalhador. É uma etapa que exige rigor na inventariação e caracterização dos fatores de risco e requer, para além da observação, a descrição e interpretação do contexto do trabalho que poderá ocasionar efeitos negativos na saúde do trabalhador;***

- **A identificação dos trabalhadores expostos:** nesta etapa deverão ser identificados os trabalhadores que estão expostos ao fator de risco profissional, de que forma a exposição profissional ocorre, o tempo e vias de exposição, a quantificação dos efeitos na saúde, sintomas e danos. Os trabalhadores mais vulneráveis, nomeadamente trabalhadores jovens e os mais idosos, as trabalhadoras grávidas puérperas ou lactantes, trabalhadores sem formação ou inexperientes, trabalhadores isolados nas suas atividades profissionais, trabalhadores com imunidade comprometida ou com doenças crónicas, entre outros e/ou que executam trabalhos e atividades de potencial risco elevado, devem ter especial atenção e acompanhamento, quer no âmbito da Saúde quer no âmbito da HST.
- **Estimativa do risco profissional:** perante a informação anteriormente recolhida, deverá estimar-se a “probabilidade de ocorrência” e a possível “gravidade do dano”. Sempre que os fatores de risco profissional são mensuráveis (ex. ruído, vibrações possuem valores limite ou valores de referência de exposição profissional) estes deverão ser utilizados na estimativa.
- **Valoração do risco profissional:** esta etapa tem por base o cruzamento da informação relativa à “probabilidade de ocorrência” e à “gravidade do dano”, visando comparar a importância do risco com padrões de referência.
- **Controlo do risco profissional:** esta etapa deverá permitir reduzir o risco profissional existente para níveis aceitáveis, assim como promover a monitorização das medidas implementadas (acompanhamento ou de reavaliação periódica).

As medidas implementadas no Porto de Ponta Delgada tiveram em conta os princípios de prevenção em cinco áreas distintas e que designamos como gestão do risco:

- *Condições de trabalho;*
- *Equipamento de trabalho;*
- *Organização do trabalho;*
- *Formação e informação do trabalhador;*
- *Vigilância da saúde;*
- *Identificação da necessidade de novas avaliações de risco profissional.*

O processo de reanálise, reavaliação e controlo dos riscos profissionais é efetuado sempre que se verifique a necessidade de incluir um risco identificado na sequência de uma não conformidade detetada

ou acidente ocorrido, nas situações em que sejam criados ou alterados substancialmente produtos, processos ou atividades ou, ainda, quando ocorram alterações significativas na legislação ou outros requisitos aplicáveis.

No que concerne à hierarquização de medidas preventivas e ou corretivas, no âmbito do controlo de riscos profissionais, deve-se considerar o seguinte:

1. **Eliminar o fator de risco profissional:** esta deve ser a primeira atitude a tomar em termos de prevenção. Sempre que não se consiga eliminar o fator de risco, deve-se avaliar a forma de diminuir o risco a ele associado.
2. **Substituir o fator de risco profissional:** como por exemplo substituir um material ou produto perigoso por outro menos perigoso.
3. **Implementar medidas mitigadoras:** como por exemplo a instalação de proteções nas máquinas e equipamentos perigosos, a instalação de sistemas de ventilação geral ou localizada para captação de poeiras, fumos ou gases, entre outros.
4. **Implementar medidas administrativas e organizativas:** como por exemplo formação aos trabalhadores, rotatividade dos postos de trabalho de forma a repartir a carga de tarefas mais penosas, ajuste de horários e pausas.
5. **Implementar medidas de proteção individual:** utilização de equipamentos de proteção individual (EPI's), adequados à tarefa a desempenhar.

## 7. COMPETÊNCIAS

Para efeitos do disposto nos números anteriores, compete a GAHST designadamente:

- *Aplicar as políticas e programas de SHST.*
- *Promover a elaboração de procedimentos e instruções de trabalho.*
- *Analisar os acidentes de trabalho e adotar as medidas necessárias a fim de evitar a repetição dos mesmos.*
- *Suspender a execução do trabalho em caso de risco iminente para a integridade e saúde dos/as trabalhadores/as.*

Compete a este departamento promover as medidas adequadas para assegurar a todos/as os/as trabalhadores/as condições de SHST, nomeadamente:

- *A identificação dos riscos previsíveis em processos de trabalho, prevenindo-os e limitando os seus efeitos, a fim de garantir uma proteção eficaz.*
- *A instalação de equipamentos ergonomicamente mais adequados e de menor risco para os/as trabalhadores/as.*
- *A prevenção suscetível de assegurar que as eventuais exposições a agentes químicos, físicos e biológicos não constituam risco para a saúde dos/as trabalhadores/as.*
- *A planificação de um sistema coerente que considere a componente técnica, a organização do trabalho, as relações sociais e os fatores materiais inerentes ao trabalho.*
- *A proteção de terceiros na realização de trabalhos quer no interior, quer no exterior das instalações;*
- *A adoção de técnicas adequadas em matéria de primeiros socorros, combate a incêndios e evacuação das instalações, identificando os/as trabalhadores/as.*
- *A dinamização das ações de formação e da informação dos/as dirigentes, coordenadores/as e trabalhadores/as nos domínios da SHST.*
- *Recolha, organização e reporte dos elementos necessários às notificações e participações obrigatórias. Recolha, organização, análise e reporte dos elementos estatísticos relativos à saúde e segurança do trabalho, incluindo, acidentes de trabalho e doenças profissionais, avaliação dos riscos profissionais.*
- *Indicação de medidas, propostas e recomendações corretivas relativas a situações críticas para a saúde dos trabalhadores.*

## 7.1. Direitos e Deveres dos Trabalhadores

### **São direitos dos/as trabalhadores/as:**

- a) Receber formação e informação compatíveis com o domínio da SHST, tendo em consideração as respetivas funções e posto de trabalho.*
- b) Fazer parte do processo de identificação de riscos na sua atividade.*
- c) Apresentar propostas suscetíveis de minimizar os riscos do posto de trabalho para a sua segurança e saúde.*

- d) *Ter acesso aos cuidados de saúde.*
- e) *Eleger e ser eleito representante dos/as trabalhadores/as para esta temática.*

**São deveres dos/as trabalhadores/as:**

- a) *Respeitar e cumprir as disposições de SHST estabelecidas na lei, no presente Plano e demais instruções internas nesse âmbito.*
- b) *Abster-se da prática de quaisquer atos que possam originar situações perigosas, tais como alterar, danificar ou retirar dispositivos de segurança ou sistemas de proteção, assim como interferir com os métodos de laboração que visam diminuir os riscos de acidente e doenças profissionais.*
- c) *Participar nas ações de formação indicadas pelos superiores hierárquicos sobre SHST.*
- d) *Comunicar aos superiores hierárquicos as avarias e deficiências por si detetadas que se lhes afigurem suscetíveis de originarem perigos graves ou iminentes.*
- e) *Comparecer e realizar os exames ou testes clínicos determinados pela PA.*

## **7.2. Direitos e Deveres das Chefias**

Constituem direitos específicos dos/as trabalhadores/as que ocupam cargos de direção ou a eles equiparados:

- a) *Conhecer a legislação de SHST aplicável na respetiva unidade orgânica;*
- b) *Fazer parte integrante da avaliação de riscos para a sua unidade orgânica;*
- c) *Conhecer as avaliações em matéria de segurança da sua unidade;*
- d) *Promover um ambiente de trabalho saudável.*

**Constituem deveres específicos dos/as trabalhadores/as que ocupam cargos de direção ou a eles equiparados:**

- e) *Aplicar na sua unidade orgânica as políticas e programas de SHST definidas;*
- f) *Informar e/ou solicitar a intervenção da unidade orgânica responsável pela área da SHST;*
- g) *Colaborar nas auditorias internas e externas de SHST;*
- h) *Fazer respeitar a sinalização de segurança.*

- i) Promover a não deterioração, nem a alteração da localização dos meios de combate a incêndios afetos à sua unidade orgânica, bem como comunicar à unidade orgânica responsável pela área, qualquer anomalia detetada.*
- j) Promover bom ambiente de trabalho, assente no mútuo respeito, incentivando e promovendo a motivação e participação dos trabalhadores para o bom desempenho da empresa.*
- k) A promoção das normas previstas no presente Plano e demais legislação sobre SHST é também da competência dos responsáveis que exercem o poder hierárquico ao nível de cada unidade orgânica.*

## **8. CONHECIMENTO E VIGÊNCIA**

O presente Plano de Saúde e Segurança no Trabalho é do conhecimento obrigatório de todos/as os/as trabalhadores/as do Porto de Ponta Delgada, devendo ser distribuído um exemplar em cada unidade orgânica.

Este Plano, ou a sua compilação irá ser disponibilizado a entidades externas que estejam diretamente ou indiretamente ligadas/envolvidas na atividade portuária ou que possam influenciar a sua aplicabilidade.

### **8.1. Violação Culposa**

A violação culposa do disposto no presente Plano e demais legislação aplicável é passível de procedimento disciplinar.

### **8.2. Regulamentação Especial**

Todas as normas não previstas no presente Plano poderão ser alvo de regulamentação especial através de determinação do/a dirigente máximo/ ou do GAHST.

Em tudo o que for omissa no presente Plano, aplicar-se-á, com as devidas adaptações, a legislação em vigor.

### **8.3. Vigência**

As disposições constantes no presente Plano entram em vigor no dia seguinte ao da sua assinatura.

### III CAPÍTULO

#### 1. PORTO DE PONTA DELGADA

O Porto de Ponta Delgada está certificado no âmbito do Código ISPS, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 226/2006, de 18 de novembro.

No âmbito da proteção do transporte marítimo, designadamente no que respeita à proteção contra ameaças terroristas no tráfego marítimo, a adoção, após a Conferência Diplomática de 12 de Dezembro de 2002, de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS) – entre as quais a introdução de um novo capítulo denominado «Medidas especiais para reforçar a proteção do transporte marítimo» -, e do Código Internacional para a Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS), que entrou em vigor em 1 de Julho de 2004, têm vindo a ser implementadas e melhoradas as medidas em infraestruturas, recursos humanos, entre outros meios, nomeadamente, procedimentos de segurança, até à presente data.

O controlo de acessos ao porto, adotada como uma medida de prevenção no âmbito do Safety e Security do código ISPS, também dá um contributo positivo em matéria de Segurança no Trabalho portuário.

#### 2. IDENTIFICAÇÃO DE PERIGOS E AVALIAÇÃO DOS RISCOS

Quando se aborda as questões de segurança, dois aspetos devem ser levados em consideração em qualquer estudo de identificação de perigos e na avaliação do risco, ou seja, o antes- prevenção e o após- a reação.

O primórdio da prevenção é conhecer/identificar todos os fatores de risco inerentes aos diferentes processos, aqui entendido como todas as condições existentes no ambiente de trabalho com potencial de ao interagir com o corpo do trabalhador, causar-lhe um dano à saúde.

Assim, qualquer atividade que passou por esta análise de identificação passa para a seguinte etapa, designada como ação de controlo do risco, onde foram tomadas as ações e os meios para mitigar ou controlar o fator de risco.

É mister saber que até o momento do evento, as ações de controlo dos riscos constituem todo um conjunto de ações metodológicas, devidamente testadas e que são praticadas no dia-a-dia, mas que são influenciadas por outros fatores imprevisíveis ou que não foram inicialmente identificados e controlados.



Por quanto é fundamental a forma como se aborda o após incidente, acima designado por REAÇÃO, porque de imediato deverão ser tomadas iniciativas que objetivam fazer com que a organização retorne ao **status quo** anterior ao momento da concretização do risco e consequentemente poder rever e analisar os fatores que contribuíram para o evento indesejado.

Nesta perspetiva entendemos que o estudo do risco deve ser focado para esses dois tipos de situação: prevenção e reação. A prevenção engloba o conjunto de ações que objetivamente devem evitar e detetar a possibilidade de eventos danosos para os trabalhadores ou para a empresa. A reação é caracterizada pelas ações de resposta e diz respeito à adoção de medidas a partir da ocorrência de um evento. Objetiva não só o retorno à normalidade das atividades como também à minimização dos impactos causados e a adoção de outras medidas corretivas.

A sua grande diferença está no aspeto temporal: a prevenção, na antecipação, deteção, tratamento e aceitação de riscos; e a reação, no momento da resposta a ações posteriores.

Assim, a identificação e avaliação dos riscos inerentes às atividades do porto de Ponta Delgada é a base para a definição de procedimentos e ações que conduzam à minimização e ao controlo desses riscos. Os procedimentos de Segurança para cada uma das atividades encontram-se neste Plano como Anexos.

***A metodologia em vigor considera:***

- *Atividades de rotina e não rotina.*
- *Atividades de todas as pessoas que tenham acesso aos locais de trabalho (incluindo subcontratados, clientes e visitantes).*
- *Comportamento humano, capacidades e outros fatores humanos.*
- *Perigos identificados originados fora dos locais de trabalho e capazes de afetar a segurança e a saúde de pessoas sob controlo da organização no local de trabalho.*
- *Perigos criados na vizinhança do local de trabalho por atividades relacionadas com o trabalho sob o controlo da organização.*
- *Infraestruturas, equipamentos e materiais nos locais de trabalho, quer sejam fornecidos pela organização quer por terceiros.*
- *Alterações ou alterações propostas na organização, nas suas atividades ou materiais.*

- *Modificações do sistema de gestão da SST, incluindo alterações temporárias e os seus impactos nas operações, processos e atividades.*
- *Quaisquer obrigações legais aplicáveis relacionadas com a avaliação de riscos e com a implementação das medidas de controlo necessárias.*
- *A conceção das áreas de trabalho, processos, instalações, máquinas e equipamentos, procedimentos operacionais e organização do trabalho, incluindo a sua adaptação às capacidades humanas.*

**Tratamento de Incidentes:**

A PA estabeleceu um procedimento para investigação de incidentes: PR14.GAHST “Incidentes”, onde está descrita a metodologia para registar e investigar os incidentes. A investigação de incidentes tem por objetivo:

- *Desencadear ações corretivas.*
- *Determinar oportunidades de melhoria no âmbito da saúde e segurança dos trabalhadores.*
- *Comunicar os resultados obtidos.*

Em suma, a este processo damos a designação de gestão de riscos que compreende a cultura de segurança, os processos de identificação e controlo, a estrutura de apoio para mitigar os efeitos adversos inerentes às operações nos portos.

A gestão de riscos é então realizada pela aplicação sistemática da gestão de políticas, procedimentos e práticas voltadas para as atividades operacionais, internas e externas, estabelecimento do contexto, identificação, análise, avaliação, tratamento, monitorização e revisão dos riscos e sempre que necessário são adotadas novas medidas de proteção.

### 3. TRANSPORTE MARÍTIMO

O Transporte Marítimo é uma das modalidades dos transportes que ocorrem nos mares e oceanos por meio de embarcações (barcos, navios, caravelas, transatlânticos), para o transporte de pessoas e todo o tipo de cargas a curtas ou a longas distâncias.

Este meio é o principal tipo de transporte internacional para a comercialização de diversos produtos, donde cerca de 90% das mercadorias são transportadas por vias marítimas.

De acordo com o *Institute of Shipping Economics and Logistics*, o aumento das dimensões dos navios tem sido uma tendência de décadas que se tem manifestado nos vários tipos de navios, em especial nos navios graneleiros e no transporte de contentores.

Segundo esta fonte, entre 1990 e 2012 a dimensão média dos navios para transporte de graneis sólidos aumentou mais de 50%, rondando as 65 mil toneladas.

No mesmo período a dimensão média dos navios porta-contentores mais do que duplicou, de 1.250 TEU para 3.064 TEU.

A grande versatilidade do transporte marítimo permite a chegada de todo o tipo de mercadorias vindas de qualquer parte do globo, sendo considerado como um meio de transporte seguro, apesar dos perigos expostos em todas as fases de operacionalidade.

A classificação do transporte marítimo é atribuída de acordo com o seu itinerário sendo atribuída a seguinte classificação:

- **Cabotagem:** *também chamado de “Transporte Costeiro”, esse tipo de transporte é o que é realizado somente entre os portos do território nacional.*
- **Internacional:** *também chamado de “Transporte de Longo Percurso”, o nome já indica que a distância é maior, sendo esse transporte realizado entre portos nacionais e internacionais.*

O Porto de Ponta Delgada está preparado para receber todo o tipo de navio. Estes podem ser distinguidos pelo tipo de propulsão, tamanhos, formas e o tipo de carga e que se designam da seguinte forma:

- **Navios tanque:** *são utilizados para o transporte de líquidos, cereais entre outras cargas, podendo carregar desde centenas a milhares de toneladas de carga. São facilmente reconhecíveis pelos seus grandes compartimentos a bordo com grandes comportas, construídas de forma a deslizarem para os lados para facilitar a entrada da carga nos compartimentos.*
- **Petroleiros:** *são também navios-tanque mas utilizados para o transporte de líquidos como o crude, derivados do petróleo, gás natural, gás liquefeito, químicos, óleos, vinho. Podem transportar milhares de toneladas, embora sejam bastante importantes para a nossa economia, são dos navios que mais problemas ambientais representam, como no caso do navio Prestige.*
- **Navios Frigoríficos:** *são navios especializados em transporte de carga refrigerada, por exemplo medicamentos, alimentos entre outras cargas (Ex. Salica Frigo).*

- **Navio porta-contentores:** são navios que transportam a sua carga em contentores, normalmente empilhados segundo uma técnica conhecida como containerização. São normalmente impulsionados por grandes motores a diesel e uma tripulação que pode variar de 10 a 30 pessoas. São os navios que transportam a maioria da carga do mundo, visto que podem transportar quase todo o tipo de cargas.
- **Cargueiros RO-RO:** são navios de carga construídos para transportar cargas móveis assim como automóveis, atrelados. Têm a particularidade de a sua proa ou popa serem escotilhas que podem abrir de modo que a carga entre para o convés pelos seus próprios meios, enquanto navios mais pequenos como os ferries tem rampas de acesso. A terminologia RO-RO é normalmente aplicada para navios de maior porte.
- **Navios costeiros:** este tipo de embarcações são mais pequenas e são utilizadas para transporte entre locais pouco distantes. Devido ao seu calado pouco profundo são utilizadas para viagens mais curtas e em locais do porto com águas pouco profundas. Os navios com calados tem mais espaço na quilha podendo transportar cargas nesse espaço e conseguem uma maior estabilidade. Geralmente transportam carga paletizada, refrigerada e congelada.
- **Navios Cruzeiros:** são navios de transporte de passageiros utilizados para viagens de lazer, em grande escala.
- **Navios Cable Layer:** são navios de alto mar utilizados para colocar cabos submarinos debaixo de água, como fibra ótica e outros tipos utilizados para telecomunicações ou eletricidade. Podem ser controlados manualmente ou através de um sistema GPS que permite colocar os cabos segundo uma rota específica. Podem ser operados por vezes em condições meteorológicas más que mesmo assim o navio consegue colocar os cabos nas rotas certas;
- **Rebocadores:** são barcos projetados para empurrar, puxar e rebocar barças ou navios em manobras complicadas, como no caso de atracagem ou desatracagem dos navios de grande porte. São caracterizados por ter pequeno porte, motores potentes e alta capacidade de manobra.

No porto de Ponta Delgada atracam semanalmente navio porta-contentores, navios de tráfego local, navios graneleiros, navio de combustível, navios de cruzeiro e navio costeiro de carga geral.

#### 4. CARACTERIZAÇÃO DA CARGA E SUA TIPOLOGIA

A carga marítima é qualquer produto ou substância em estado sólido, líquido ou gasoso, previamente agrupadas de modo a facilitar a segurança na sua mobilidade, evitar danificar a natureza da carga e facilitar o seu acondicionamento no navio.

A evolução dos tipos de carga e mercadorias transportadas por mar leva-nos nas últimas décadas a aceitar a seguinte classificação de carga marítima:

- **Carga geral:** tudo o que não vem em contentores e não seja granel líquido ou sólido, ou seja, são embalados em caixas, engradados, embalagens, sacos, barris, fardos, cintas, entre outros, de vários tamanhos, formando pequenos lotes. Tipologias de carga geral fracionada são as seguintes:
  - *Flats com equipamentos fora de formato, camiões, empilhadores, trelas, viaturas, outros.*
  - *Flats com Ferro*
  - *Flats com viaturas*
  - *Ferro sem flat*
  - *Viaturas sem flat*
  - *Pó de pedra*
  - *Brita*
  - *Areia*
  - *Paletes*
  - *Pequenos contentores 10"*
- **Carga a granel:** *é a carga com carácter homogénea, em forma e consistência, em grande volume e é suscetível de ser transportados em navios concebidos e construídos para o transporte de grandes quantidades de massa/produto. Este tipo de carga a granel poderá ser caracterizado por Carga Granel Sólido ou Carga Granel líquido.*
- **Granel sólido:** *é a mercadoria do tipo homogénea sólida de grande volume, transportados em navios concebidos e construídos para o transporte em massa de alimentos, matérias-primas minerais, fertilizantes e outros.*

- **Granel líquido:** é a mercadoria transportada em estado líquido, como é o caso dos produtos petrolíferos e do gás liquefeito – incluídos na categoria dos graneis líquidos, na terminologia do transporte marítimo.

Com a industrialização dos produtos, estes foram adquirindo características especiais, o que levou a configurar tipos adicionais de carga às já existentes. Isto envolveu a expansão da classificação tradicional de carga:

- **Carga perecível:** a designação de carga perecível aplica-se ao produto agro-industrial, agrícola, alimentos, frutas, carnes, frutos do mar e outros que exigem manutenção das características físicas, químicas fisiológicas e biológicas.
- **Carga perigosa:** significa a mercadoria que, pela sua natureza e componentes químicos ou gasosos, ou por fatores externos, pode causar algum dano, por si ou por sua proximidade a outros produtos. Para o transporte de mercadorias perigosas da OMI existem regulamentos internacionais específicos para cada transporte. O Código IMDG inclui estes regulamentos. Consultar anexo FPS 010.
- **Cargas especiais:** são bens que necessitam de transporte especializado, como a madeira, rolos de papel, rolos de aço, gases, produtos químicos, alguns produtos de petróleo, veículos e outros.

## 5. MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

A movimentação de cargas compreende as operações de elevação, transporte e descarga de PRODUTOS, que é efetuada a partir de recursos humanos e recursos mecânicos.

A movimentação mecânica de cargas permite que, de um modo planeado e seguro, e com recurso a um determinado conjunto de materiais e equipamentos, se movimentem cargas de um determinado ponto para outro.

Esta operação compreende as seguintes fases:

- *Elevação.*
- *Manobra livre (ou movimentação).*
- *Assentamento (ou descarga).*

Os sistemas selecionados para o desempenho das mais variadas operações estão dependentes de muitos fatores. Os equipamentos de movimentação terão de ser selecionados para a operação só a partir do momento em que há respostas a questões relacionadas com a tipologia da carga a movimentar e às quais

chamamos de planeamento, pelo que a interligação e comunicação antecipada entre os sectores marítimos e terrestres tem de ser devidamente coordenada.

Assim, é fundamental saber com antecedência o seguinte:

- **Vamos movimentar o quê?**

A carga a movimentar está devidamente identificada em todas as suas características que devem incluir o nome do material constituinte, a sua composição química, estado físico, peso, forma, capacidade, textura, tipo de embalagem, dados de segurança, etiquetas de aviso de perigo, número de embalagens e massa total.

- **De onde e para onde?**

É necessário conhecer, com precisão, o local da carga e descarga.

- **Quando?**

A data e a hora, assim como as condições meteorológicas nos locais de carga e descarga.

- **Como?**

É necessário que durante a operação, se tenham em conta os documentos oficiais necessários, tais como, licenças para o transporte ou eventual necessidade de acompanhamento de autoridades oficiais.

- **Durante?**

Quanto tempo será necessário para efetuar o transporte e quais os meios humanos e equipamentos necessários.

- **O quê?**

Em resumo, os principais fatores a ter em consideração são os seguintes:

- *Tipo e características da carga.*
- *Tipo e importância da intervenção humana.*
- *Nível da inclusão de meios auxiliares de movimentação.*
- *Tipo e importância da participação de meios mecânicos.*
- *Tipos de energias associadas ao sistema de movimentação de carga.*

Outro fator de grande relevância é a classificação baseada na carga nominal. Os sistemas de movimentação de cargas incluem no seu grupo os aparelhos que elevam e movimentam cargas cujas massas estão abrangidas pelos limites das suas capacidades nominais.

Para a movimentação de cargas poderá consultar o anexo **FPS 003**.

## 6. LINGAMENTO E DESLINGAMENTO DE CARGA

A operação de içamento de carga é a que gera maior fator de risco para os trabalhadores envolvidos na operação, principalmente para o operador portuário e para o operador de equipamento.

Tratando-se de carga suspensa, há grande potencial, em caso de queda, de resultar acidentes graves seja de natureza humana ou material.

Os responsáveis por estas operações devem ter a capacidade para orientar o serviço e tomar decisões adequadas no momento de substituir uma linga ou mandar parar o equipamento em caso de dúvida ou percepção de algum problema do equipamento ou da carga.

***As recomendações de segurança são as seguintes:***

- *O peso da carga deve ser sempre verificado antes de ser levantada.*
- *Conhecendo-se o peso da carga e a capacidade adequada do equipamento de elevação, seja grua, spreader, reachstacker ou empilhador deve-se verificar se o equipamento e a linga são compatíveis com o peso a ser movimentado.*
- *Não é permitido que haja materiais soltos sobre a carga a ser içada;*
- *Assegurar que a carga fique bem equilibrada com a colocação dos laços nos pontos indicados previamente. Para a eventualidade dos pontos não estarem marcados na carga, deve-se utilizar a posição do centro de gravidade.*
- *Caso a carga seja composta por várias peças, a sua movimentação só é permitida após o seu cintamento, por forma a garantir a sua unicidade.*
- *O método escolhido para içar deve impedir que haja deslocamentos/escorregamentos da carga.*

***Os principais fatores de risco são os seguintes:***

- *Uso de equipamento inadequado para lingamento da carga.*
- *Uso de lingas inadequadas.*



- *Cargas desniveladas.*
- *Carga mal acondicionada.*
- *Má distribuição da carga.*
- *Pessoal pouco habilitado.*
- *Materiais soltos sobre a carga.*
- *Comunicação inadequada entre as partes envolvidas na operação (navio/terra/equipamento).*
- *Obstrução da área de trabalho, por pessoas ou ferramentas, que impeça a livre movimentação da carga.*
- *Exposição de pessoas junto à operação de carga e descarga suspensa.*
- *Falta de formação em matéria de segurança.*

Para a movimentação de cargas poderá consultar o anexo **FPS 003**.

## 7. ZONAS DE RISCO DO PORTO DE PONTA DELGADA

No Porto de Ponta Delgada consideram-se zonas de risco elevado todas as áreas operacionais dentro do perímetro portuário, desde a portaria do porto, plano de água até ao final do molhe, cais de acostagem, área de circulação, parques de estacionamento de viaturas e contentores, Posto de Combustíveis, Oficinas, Armazéns e Edifício de Operações Portuárias.

O posto de abastecimento de gasóleo existente no parque oficial de Ponta Delgada, encontra-se próximo ao edifício Oficina. Este posto de abastecimento possui um tanque externo com capacidade para armazenagem de 15.000 litros de gasóleo. Este posto serve para uso exclusivo da empresa para abastecimento de máquinas.

Este posto é abastecido através de carro – tanque e o seu fornecimento é feito pela J.H. Ornelas.

Quando se refere que o porto é uma zona de risco, nas suas várias áreas operacionais, é fundamental perceber a importância da gestão da relação com as entidades externas ao porto que é também potenciada pelas preocupações ambientais que vêm marcando as sociedades modernas e pela interligação do porto com os restantes modos de agentes económicos e políticos que interfere nas operações do dia-a-dia.

Por outro lado, a evolução do transporte marítimo, caracterizada sumariamente no ponto anterior, tem determinado a necessidade da correspondente adaptação da atividade portuária, não só pelo aumento quantitativo das cargas movimentadas, como também pelas alterações qualitativas que respondam às novas necessidades do transporte marítimo, nos vários tipos de carga. O aumento de capacidade de movimentação de carga foi sendo, por isso, acompanhado de significativas evoluções tecnológicas e organizativas que têm vindo a transformar a atividade portuária, realidade esta verificável também no porto de Ponta Delgada.

## 8. OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

A operação portuária é o conjunto de intervenções e atividades realizadas desde o transporte marítimo até o transporte terrestre, ou seja, desde atracar o navio no porto, serviços ao navio, movimentação de carga, estacionamento e saída das cargas do porto por meio rodoviário e vice-versa.

Grande parte desta atividade hoje em dia já está automatizada, mas ainda assim é considerado um trabalho de risco elevado. É uma atividade que exige conhecimento técnico e muito rigor na atenção tanto da carga como dos equipamentos em utilização, tornando-se num trabalho de condições físicas extremas e muitas vezes em condições meteorológicas adversas quer em mar quer em terra.

Os diversos serviços portuários prestados às tripulações, às cargas e aos navios nos portos compõem uma realidade multiforme e particularmente complexa, a que designamos de “OPERAÇÃO PORTUÁRIA”.

Dentro do conceito de Operação Portuária destacam-se 7 áreas operacionais de relevo que são desenvolvidas nos pontos subsequentes, a saber:

- *Serviços marítimos aos navios.*
- *Pilotagem.*
- *Reboque.*
- *Serviços terrestres aos navios.*
- *Equipamentos de movimentação terrestre.*
- *Equipamentos e máquinas oficinais.*
- *Manutenção.*

## 9. SERVIÇOS MARÍTIMOS AOS NAVIOS

As operações inerentes à prestação de serviços aos navios é tratada antes da chegada do navio ao porto, onde este ou o seu agente solicita, através da JUP, os serviços que pretende que o porto forneça.

Assim, o navio terá que navegar da entrada do porto até ao cais indicado, onde serão carregadas ou descarregadas as mercadorias. Para isso, o armador terá de recorrer ao serviço de pilotagem e, caso se justifique, a um serviço de reboque que acompanham a entrada (ou saída) do navio no porto.

Com o navio acostado no cais do terminal portuário, as mercadorias são carregadas ou descarregas pelo operador portuário e pelo serviço de movimentação portuária de mercadorias, podendo depois o navio abandonar o porto, utilizando novamente os serviços de pilotagem e reboque para seguir viagem.

O Porto de Ponta Delgada dispõe de dois rebocadores com arqueação bruta de 374 GT (Pêro de Teive) e 437 GT (São Miguel), com uma tripulação de 18 elementos, para a prestação de serviços aos navios dentro ou fora da sua área de jurisdição. Segundo o Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de Fevereiro, compete aos serviços marítimos assegurar o seguinte:

- *Garantir que a atividade de reboque é prestada sempre que necessária.*
- *Garantir que as operações são efetuadas em condições de segurança e de preservação do ambiente.*
- *Garantir que os serviços de reboque são prestados nas melhores condições de eficiência económica.*

A utilização do rebocador tem em linha de conta a dimensão dos navios, calados, local de atracação, condições de manobrabilidade, tipo de carga transportada e condições do estado do tempo e mar.

Os navios que chegam ao porto de Ponta Delgada estão sujeitos às normas e procedimentos constantes no Edital n.º 813/2017, de 17 de outubro de 2017, da Capitania do Porto de Ponta Delgada.

Os serviços marítimos prestados aos navios são os seguintes:

- *Auxílio aos navios nas manobras de atracar e largar no porto.*
- *Prevenção à descarga/carga de navios de combustíveis líquido ou gasoso no porto.*
- *Serviço de reboque de navios sem máquina para qualquer porto nacional.*
- *Fornecimento de gasóleo e/ou água a navios ancorados.*
- *Transporte de peças, géneros alimentares, técnicos ou rendição de tripulantes a navios ancorados.*
- *Transporte do piloto do cais/ navio e do navio/cais.*

- *Combate à Poluição no Mar.*
- *Prestação de serviço em alto mar (serviços especiais), nomeadamente: reboque de embarcações ou navios, salvamentos, transporte de mantimentos, trocas de tripulação, etc.*
- *Serviços de transporte dos rebocadores à docagem.*

### 9.1. Serviços de Pilotagem

A prestação de serviços de pilotagem é regulada pelo Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, conjugado com o Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2002/A, de 30 de agosto e pelo Regulamento de Exploração do Porto de Ponta Delgada.

A pilotagem é um serviço totalmente condicionador da operação portuária a jusante, na medida em que consiste na assistência técnica aos Comandantes dos navios, nos movimentos de navegação e manobras nas águas sob soberania e jurisdição do porto, de modo a proporcionar que os mesmos se processem em condições de segurança. É um serviço exercido por profissionais de pilotagem dos portos e barras, designados por Pilotos, devidamente habilitados e certificados, com experiência na condução e manobra de navios em águas restritas e conhecedores das características físicas locais e das disposições legais e regulamentares aplicáveis. O regime legal do Decreto-Lei n.º 48/2002 estabelece que a pilotagem é um serviço público e é sempre obrigatoriamente prestada em regime de exclusividade.

A pilotagem faz-se com a presença do piloto a bordo, podendo também ser efectuada a partir do cais com auxílio de meios de comunicação próprios, e a partir da estação de pilotos, com auxílio de sistemas (por exemplo, AIS e radares) e dos meios de comunicação e orientações próprias.

Consideram-se serviços de pilotagem os que se encontram definidos no artigo 1.º do Anexo 1 do Decreto-Lei 48/2002, de 2 de março e a eles compete assegurar a boa navegabilidade do navio na sua entrada e largada do porto.

Os serviços de pilotagem são prestados tendo em conta inúmeros fatores, entre eles, as condições do vento, ondulação e marés, manobrabilidade, capacidade dos meios auxiliares de manobra, calado e comprimentos dos navios.

O embarque e desembarque dos Pilotos faz-se a partir da lancha de pilotagem, certificada para o efeito, conforme as normas internacionais instituídas, e os navios procedem de acordo com as normas internacionais de segurança, especialmente no que concerne às escadas de acesso do Piloto, (SOLAS Cap. V- Regra 23, Resolução IMO A.889 (21), de 25 de Novembro de 1999 e ISSO/FDIS 999).

A operação de embarque ou desembarque do piloto nos navios acarreta inúmeros riscos para a sua integridade física, pelo que o local de embarque e desembarque do piloto é visto como adequado pelo comandante do navio e pelo Piloto, atendendo ao tipo de navio, às suas características e às condições meteorológicas verificadas no momento.

O trajeto do piloto desde o escritório até ao navio e vice-versa está devidamente identificado no procedimento de segurança n.º FPS\_001, em anexo no presente Plano.

## 9.2. Acesso e Embarque na Lancha de Pilotagem

Após chegar ao cais, o piloto poderá embarcar na lancha de pilotos das seguintes formas:

- **Embarque em escada quebra-costas fixa ao cais:** a lancha de pilotos posiciona-se por baixo da escada quebra-costas com a proa a tocar no cais, possibilitando assim que o piloto aceda à plataforma de embarque da lancha. O risco associado a esta situação é agravado quando a ondulação junto ao cais (calema) se faz sentir com maior intensidade. A fase final que implica o salto até a plataforma de embarque na lancha é a de maior risco para o piloto uma vez que a esta operação está associada o risco de queda em altura, queda ao mar, afogamento e esmagamento contra o cais.
- **Embarque no cais dedicado:** a lancha de pilotos aproxima-se do cais de embarque, que se encontra normalmente ao mesmo nível do convés da lancha. Seguidamente o piloto salta para o convés da lancha, tendo em atenção a sua oscilação vertical/horizontal provocada pela calema. Os riscos associados a este movimento são de queda ao mesmo nível, queda ao mar, afogamento e esmagamento provocado pela lancha sobre a influência da ondulação.
- **Dispensa dos serviços de pilotagem:** os serviços de pilotagem poderão ser dispensados pelo Piloto de serviço ou Chefe Pilotagem, se o navio dispuser de meios auxiliares de manobra adequados e em perfeitas condições de funcionamento e se as condições meteorológicas o permitirem.

Para informação dos procedimentos de segurança da operação e regras de atuação gerais, queira consultar a **FPS\_001**, em anexo.

## 10. SERVIÇOS TERRESTRES AOS NAVIOS

Entenda-se por serviços terrestres aos navios as seguintes operações:

- *Coordenação e planeamento de escalas de navios [Chefe Coordenação/Chefe Porto].*

- *Coordenação da manobra (entrada, saída ou mudança) de um navio, envolvendo profissionais como Chefe de Cais (enquanto Agente de Exploração) e colaboradores que exercem a tarefa de amarração.*
- *Tratamento administrativo dos processos de navio e carga, nomeadamente registos de execução de serviços, registos de pontos de relato, faturação, registo de entradas e saídas de contentores, entre outras tarefas da responsabilidade dos Agentes de Exploração, conforme EPAP.*
- *Apoio ao cliente, da responsabilidade dos Agentes de Exploração e Chefe Coordenação.*
- *Pilotagem (manobras de entrada, saída, mudanças; fundeadouro; assistência à navegação), da responsabilidade dos Pilotos.*
- *Fornecimento de água a navios, envolve os Agentes de Exploração e colaboradores de apoio.*
- *Fornecimento de barreiras e outro equipamento de isolamento de terraplano no cais envolve os Agentes de Exploração e colaboradores de apoio.*
- *Controlo de acessos e videovigilância, envolve a Segurança Portuária e vigilantes.*
- *Movimentação de carga.*
- *Outros fornecimentos prestados.*

Considerando os diversos serviços prestados em terra para apoio aos navios, o enfoque será dado para as categorias funcionais que apresentam maior risco para os trabalhadores e para a atividade portuária.

A prestação de serviços terrestres aos navios é sobejamente a mais complexa e a que envolve as condições de maior perigosidade para os trabalhadores e é muito relevante para o resultado da operação. As regras de segurança e os respetivos procedimentos encontram-se em Anexo nas **FPS\_008; FPS\_009; FPS\_010**.

### 10.1. Amarração e Acostagem

A operação de amarração/desamarração de navios nos cais, duques de alba ou qualquer outra plataforma dedicada para esse efeito, acarreta inúmeros riscos para a integridade física dos amarradores, não só pela perigosidade da tarefa, mas também pelos locais onde esta ocorre.

Os colaboradores deverão aceder à zona da operação devidamente apresentados com os equipamentos de proteção individual obrigatórios, conforme Plano de Utilização de EPIs, e permanecer dentro da zona esterilizada numa área devidamente resguardada e afastada dos perigos imediatos.

A aproximação à borda do cais só deve ocorrer aquando da necessidade de recolha das linhas de retenida, devendo ser feita de forma cuidadosa e com a máxima atenção. De igual modo deverão proceder no processo de desamarração do navio.

O procedimento de segurança e regras gerais desta operação (**FPS\_008**) encontra-se em anexo no presente Plano e abrange todos os colaboradores internos e externos do Porto de Ponta Delgada que estejam afetos ao serviço de amarração/desamarração de navios.

## 10.2. Carga Perigosa e Explosiva

De acordo com dados da responsabilidade do Instituto Nacional de Estatística (INE), o transporte de mercadorias perigosas abrange uma gama de cerca de 60 grupos de matérias, com predominância para os combustíveis líquidos (gasolinas, gasóleo e fuelóleo) e gasosos (propano e butano), que contribuem estes com cerca de 70 % da totalidade do transporte.

O transporte marítimo de mercadorias perigosas é regulado a nível internacional pela Organização Marítima Internacional (IMO), através do Código IMDG (Institute Maritime Dangerous Goods). Este documento está dividido da seguinte forma:

### **Volume I:**

- *Instruções Gerais – Instruções baseadas nas definições e classificações elaboradas pelo United Nations Committee of Experts on The Transport of Dangerous Goods e da International Conference on Safety of Life at Sea.*
- *Classificação.*
- *Instruções de embalagem e de carga.*
- *Procedimentos para acomodação da carga.*
- *Regras para construção e teste de embalagens, embalagens de grandes dimensões, tanques portáteis, etc.*
- *Regras para operações de transporte.*

### **Volume II:**

- *Índice Geral de matérias perigosas – Neste capítulo estão listadas todas as matérias perigosas por ordem alfabética sendo indicado, entre outros itens, a designação, a página do código IMDG, o número ONU, a classe, o grupo de embalagem Segurança e Higiene no Trabalho.*

- *Exceções aos limites de transporte de carga.*
- *Apêndices.*
- *Procedimentos de emergência para navios que transportem mercadorias perigosas - procedimentos a serem seguidos no caso de incidentes envolvendo matérias perigosas, divididos por classe e matéria.*
- *Auxílio de primeiros socorros.*

***A Classificação de materiais perigosos é organizada segundo o seu nível de perigosidade e da seguinte forma:***

- ***Classe 1 – Matérias e objetos explosivos:*** *materiais e objetos explosivos, como fósforos, dinamite ou cartuchos de caça apresentam o perigo de explosão e incêndio.*
- ***Classe 2 – Gases:*** *os gases correm o risco de, com o aumento de temperatura, aumentar a pressão podendo fazer rebentar o recipiente. Deve, portanto, evitar-se a exposição ao calor para diminuir o perigo de incêndio, toxicidade e explosão.*
- ***Classe 3 – Líquidos inflamáveis:*** *líquidos inflamáveis como, por exemplo, a gasolina o gasóleo e os vernizes, podem inflamar-se em presença de uma chama, faísca ou calor. Em caso de derrame podem poluir as águas e os terrenos. Correm o risco de explosão, incêndio, toxicidade e corrosão.*
- ***Classe 4.1 – Matérias sólidas inflamáveis, matérias auto-reativas e matérias explosivas dessensibilizadas sólidas:*** *matérias sólidas inflamáveis, como são o exemplo dos resíduos de borracha, enxofre e carvão, são suscetíveis de inflamação, após contacto com uma chama. Estes materiais correm o risco de incêndio.*
- ***Classe 4.2 – Matérias sujeitas a inflamação espontânea:*** *materiais sujeitos a inflamação espontânea, como o fósforo branco, os fosforetos e o algodão oleoso, podem inflamar-se em contacto com o ar, sem necessidade de chama ou faísca. Existe igualmente a possibilidade de reagirem violentamente em contacto com a água. Apresentam o perigo de incêndio ou explosão.*
- ***Classe 4.3 – Matérias que, em contacto com a água, libertam gases inflamáveis:*** *matérias como o sódio e o potássio, por exemplo, reagem violentamente com a água podendo inflamar-se ou mesmo explodir. Naturalmente, não se deve utilizar água para apagar um incêndio com estas matérias. Correm o risco de incêndio e explosão.*



- **Classe 5.1 – Matérias comburentes:** *matérias comburentes (por exemplo, o peróxido de hidrogénio concentrado) aceleram a combustão, ao libertarem facilmente o oxigénio. São passíveis de provocar incêndios muito violentos e explosões quando estão em presença de matérias inflamáveis. Mesmo em locais sem ar, correm o risco de incêndio e explosão.*
- **Classe 5.2 – Peróxidos orgânicos:** *os peróxidos orgânicos, como é o caso do peróxido de butilo, são produtos muito instáveis que, com o aumento de temperatura, se podem decompor e libertar gases inflamáveis ou tóxicos. A libertação dos gases pode ser tão violenta a ponto de causar uma explosão, com risco de incêndio.*
- **Classe 6.1 – Matérias tóxicas:** *matérias tóxicas, como o ácido cianídrico e o fenol, podem contaminar o organismo, sendo passíveis de originar a morte por ingestão (contacto inadvertido com mãos sujas em comida, ou ao fumar), por inalação dos gases ou vapores libertados ou por absorção cutânea, passando para o sangue. Estas matérias devem ser manuseadas com equipamento de protecção individual (luvas, aventais, botas e viseiras). Em qualquer caso de transporte de matérias tóxicas, é alto o risco de morte.*
- **Classe 6.2 – Matérias infecciosas:** *matérias infecciosas, como por exemplo restos de carnes e as matérias fecais, podem causar infeções e poluição das águas. Estes produtos apresentam agentes patogénicos em microrganismos, tais como bactérias, vírus, parasitas e fungos. Apresentam o risco de transmissão de doenças.*
- **Classe 7 – Matérias radioactivas:** *as matérias radioativas (como o rádio e o urânio) têm o perigo de contaminação, que depende do tempo de exposição e da intensidade da fonte radioativa. Podem originar lesões graves ou morte.*
- **Classe 8 – Matérias corrosivas:** *as matérias corrosivas, como a soda cáustica e o ácido sulfúrico, atacam sobretudo os metais. São, porém, também perigosas para as pessoas, principalmente se houver contacto com os olhos, pele, mucosas e vias respiratórias. Estes produtos podem reagir violentamente se misturados entre si ou com*
- **Classe 9 – Matérias e objetos perigosos diversos:** *as matérias e objetos perigosos diversos, como, por exemplo, os betumes e as pilhas de lítio, ocasionam riscos diversificados conforme a matéria seja mais ou menos perigosa.*

A entrada e a presença de cargas perigosas em áreas portuárias devem ser devidamente controladas para que seja garantida a segurança da área de movimentação navio/porto e do possível armazenamento da carga.

A segurança da vida no mar e a segurança do navio e de sua carga, da sua tripulação na área do porto está diretamente relacionada com os cuidados tomados com a carga perigosa antes do seu carregamento, descarregamento e durante o seu manuseamento.

Essas recomendações aplicam-se às cargas perigosas que estejam na área do porto como parte da corrente de transporte, não se aplicando, portanto, às substâncias perigosas usadas no porto.

Se essas substâncias forem transportadas subsequentemente, aí então deverão obedecer a estas recomendações.

É essencial para a segurança do transporte de Cargas Perigosas a sua identificação, acondicionamento, embalagens, enfardamento, fixação marcação, enfardamento etiquetagem e documentação. Isto é aplicável às operações na área do porto ou nas áreas de jurisdição do mesmo.

A Autoridade Portuária deve exercer o acompanhamento na operação desde o princípio do movimento de embarque e desembarque na área do porto, dentro de sistemas pré-estabelecidos de notificação e condições sobre as quais as cargas perigosas podem entrar na área portuária.

A pré-notificação e notificação de chegada ou de partida são obrigatórias e são dadas via JUP e por comunicação eletrónica, através do Agente do Navio.

É da competência da autoridade portuária determinar o local onde um navio com carga perigosa a bordo pode, e deve, fundear e atracar, tendo em consideração a quantidade da carga, a sua natureza, e as condições meteorológicas, bem como a presença de outros navios.

Cabe a Autoridade Portuária, preparar e manter, de acordo com as determinações da autoridade reguladora, um registo atualizado de dados acerca das cargas perigosas presentes na área do porto, para ser usada em caso de emergência. Tais registos devem informar o tipo, o local, a quantidade da carga perigosa presente no porto bem como local e hora de chegada e de partida.

A tomada de precauções contra incêndios é igualmente obrigatória, pelo que é exigido a presença de Carro de Bombeiros, Autoridade Marítima e a definição da área como restrita àquela operação.

É atribuição da Autoridade Portuária fazer inspeções regulares para assegurar a efetivação de medidas preventivas na área do porto, inspecionando documentos e certificados sobre o transporte, a segurança, o manuseio, o acondicionamento e armazenamento da carga perigosa na área do porto.

Inspeccionar unidades de carga e unidade de transporte de carga contendo cargas perigosas, para verificar se estão corretamente acondicionadas, rotuladas de acordo com o IMDG Code e também de acordo com os padrões nacionais ou internacionais. Retirar marcas ou rótulos desnecessários. Certificar-se de que as unidades de carga tenham sido empacotadas, e carregadas de maneira segura e de acordo com a IMO.

Inspeccionar os contentores tanque, tanques portáteis e veículos contendo cargas perigosas para assegurar-se de que eles possuem a placa de segurança aprovada de acordo com as seções 12, 13 ou 17 da Introdução Geral do IMDG Code. Ou por certificado de aprovação de autoridade competente. Se alguma das inspeções acima mostrar qualquer deficiência que possa afetar a segurança do transporte e manuseamento das cargas perigosas, a Autoridade Portuária deverá avisar as partes interessadas e exigir a retificação das irregularidades antes de qualquer transporte ou manuseamento das mesmas.

Tratando-se de matéria explosiva o responsável pelo porto de Ponta Delgada deverá tomar todas as precauções de segurança antes e durante o seu manuseamento, incluindo a devida segregação a fim de evitar incompatibilidades reativas entre cargas, de acordo com as regras do Código IMDG. Deverá igualmente certificar-se que as áreas onde se encontram esse tipo de carga está devidamente protegido e supervisionado contra usos indevidos ou atos danosos que possam perigar a segurança. É também obrigação do responsável pela operação portuária assinalar como área protegida e tomar as precauções necessárias contra incêndios.

Para complementar esta informação poderá consultar o Manual de Segurança para atmosferas explosivas.

Para mais informações sobre os procedimentos de segurança para matéria explosiva deve consultar a **FPS\_010**, em anexo.

### 10.3. Carga a Granel

Este tipo de carga pode ser do tipo granel líquido, onde se incorpora o gás liquefeito, petróleo bruto, derivados de petróleo, outras mercadorias líquidas a granel, ou do tipo granel sólido onde se inclui os cereais, soja, palmiste, entre outras mercadorias sólidas a granel, como carvão, clínquer e outros minerais.

A composição desta categoria (carga a granel) é mais variada estando cada uma das tipologias sujeita a condicionalismos próprios, que vão desde as condições meteorológicas (cereais), aos preços das matérias-primas nos vários locais de origem (petróleo, carvão e clínquer), bem como a fatores diversos de carácter político e económico.

Igualmente complexo é a sua descarga considerando o volume de massa sem acondicionamento a ser movimentado do navio para terra onde será transbordada através de tremonha para o transporte rodoviário.

Durante este processo a zona portuária e os trabalhadores envolvidos ficam expostos a poluição operacional. A natureza da maioria das cargas sólidas transportadas a granel, dependendo naturalmente da sua composição, como granulometria e densidade, é causadora de emissão de poeiras aquando da sua movimentação. A combinação das características da carga com as condições atmosféricas pode favorecer esta ocorrência e transportar as poeiras para outras imediações a distâncias consideráveis, provocando transtornos na malha urbana.

Não é igualmente de excluir a possibilidade de descarga ou queda de elevadas quantidades de resíduos de carga no solo ou na água. Embora caiba ao navio alguma responsabilidade no que respeita a este tipo de poluição, provocada por operações de movimentação de cargas secas a granel, a empresa de estiva e a autoridade portuária, esta como proprietária e operadora dos meios, é a principal responsável pela sua prevenção.

Na tipologia de graneis líquidos há predominância do petróleo e seus derivados que são transferidos diretamente para a rede de tubagens que por sua vez transportam este tipo de carga diretamente para as instalações dos seus proprietários.

O Porto de Ponta Delgada recebe graneis líquidos nas seguintes tipologias:

- *Fuel óleo*
- *Gás butano*
- *LNG*
- *LPG*
- *Gasóleo*
- *Gasolina*

Na categoria de graneis sólidos o Porto de Ponta Delgada recebe os seguintes:

- *Areia*
- *Madeiras*
- *Ferro*
- *Cereais (milho, cevada, trigo)*
- *Aditivos (soja, bagaços diversos, colsa, palmiste, entre outros)*
- *Clínquer*

Especial atenção deve ser dada aos graneis sólidos, nomeadamente cereais e Clínquer, considerados como potencialmente perigosos, quer em termos de impacto na malha urbana, pela projeção das partículas sólidas que chegam ao centro da cidade, provocando prejuízos avultados em viaturas e em edifícios, como também, no caso dos cereais, pelo impacto que os seus resíduos resultantes da fumação, podem acarretar quando não identificados na JUP, corretamente.

Para mais informações sobre os procedimentos de segurança deve consultar a **FPS\_009**, em Anexo e consultar o Plano de Gestão de Resíduos da Portos dos Açores, onde se encontram identificados todos os resíduos considerados perigosos.

#### 10.4. Movimentação de Carga Contentorizada

A operação de movimentação de carga contentorizada é a que apresenta risco controlado para os trabalhadores, desde que sejam utilizados os equipamentos adequados/especializados para o efeito e que os mesmos se encontrem em conformidade operacional.

Quando a operação é feita de forma inadequada ou improvisada, os trabalhadores ficam expostos a fatores de risco que podem causar acidentes graves na maioria das vezes fatais.

É por isso fundamental que o operador do equipamento portuário tenha formação e experiência adequada e que os restantes trabalhadores, internos ou externos, envolvidos na operação tenham consciência do perigo a que estão expostos.

Não menos importante o estado de conservação dos equipamentos e a sua adequação ao tipo, dimensão e peso do contentor.

Antes da movimentação do contentor é necessário conhecer, através do manifesto, o conteúdo da carga a confirmar sempre se é ou não carga perigosa.

As portas ou as partes móveis do contentor devem estar devidamente fixadas antes de qualquer operação de movimento, que deve ser realizada sem choques ou acelerações brutas.

A movimentação do contentor só deve ser realizada após a certificação de que todas as fixações estão em condições.

O tamanho dos contentores recomendado pela ISO (International standard Organization) é de 10, 20, 30 e 40 pés de comprimento. A sua altura também está padronizada nos 8 pés.

Quanto ao peso dos contentores os de 20 pés pesam sensivelmente 2 toneladas e os de 40 pés pesam 3,5 ton. A capacidade de carga útil é de 24 e 30 toneladas, respetivamente.

Os contentores mais utilizados no porto de Ponta Delgada são os de 20 e 40 pés.

Por outro lado, há ainda a referir que a movimentação de contentores cujas cargas pertencem a centenas de agentes diferentes, também é muito exigente do ponto de vista da interação com todos os que se deslocam ao porto por via terrestre para carregar ou descarregar esses contentores, constituindo por isso uma necessidade de controlo e segurança para além da obrigatória no âmbito do Código ISPS.

***Os principais fatores de risco são os seguintes:***

- *Uso de acessórios de estivagem inadequados ou danificados.*
- *Cargas mal distribuídas no interior do contentor.*
- *Acesso ao topo dos contentores através de escadas ou de gaiolas improvisadas.*
- *Permanência indevida de pessoas sobre ou debaixo do contentor em movimento.*
- *Limites de carga ultrapassados.*
- *Rotulagem errada quanto ao peso bruto e à carga perigosa transportada.*
- *Pontos de fixação danificados ou usados indevidamente.*

## **11. ABASTECIMENTOS DE COMBUSTÍVEIS E OUTROS**

As operações de abastecimento de combustíveis a navios, efetuados por carro-tanque, bem como as operações de trasfega de carga líquida, a granel, diretamente entre navios ou entre navio e carro-tanque ou vice-versa, obedecem a regulamentação específica, entre elas o Edital da Capitania do Porto de Ponta

Delgada, n.º 813/2017, de 17 de outubro. No presente Plano encontra-se em anexo o procedimento de segurança FPS\_010.

Entende-se como abastecimento de combustíveis a navios a transferência de produtos petrolíferos, ou outros combustíveis, a partir de qualquer embarcação ou carro-tanque e destinados à propulsão do próprio navio.

- ***Abastecimento de Água:***

O abastecimento de água a navios na área portuária é efetuado a partir de tomadas de água de muralha, existentes no cais.

O controlo da qualidade da água para consumo humano, fornecida a navios, é feito através de análises mensais por laboratório certificado. Os parâmetros analisados são os definidos no Decreto-Lei n.º 306/2007, devidamente controlado e validado pelo GAHST, que posteriormente são comunicados os resultados e respetivos relatórios a cada setor.

- ***Recolha de Resíduos:***

O serviço de recolha é assegurado pelo Porto de Ponta Delgada, através de meios de receção próprios e adequados à tipologia do resíduo, que são posteriormente recolhidos através de um prestador de serviços até destino final.

Os resíduos perigosos são recolhidos por entidade externa devidamente certificada.

Antes da entrada em porto os navios são obrigados a apresentar a Notificação de Resíduos, através da JUP.

Os navios de guerra estão isentos de notificação.

Os navios que pretendam descarregar resíduos, mesmo os isentos de notificação, deverão solicitar o serviço à autoridade portuária, pelo menos, com 6 horas de antecedência, através da JUP.

O tarifário de resíduos pode ser consultado no Regulamento Tarifário da Portos dos Açores.

Mais informações relacionadas com o Plano de Gestão de Resíduos da Portos dos Açores e resultados da sua implementação, nomeadamente dados estatísticos das recolhas efetuadas, podem ser consultados na página de Ambiente (a criar até ao final de 2018).

## 12. OPERAÇÃO DE EMBARQUE E DESEMBARQUE

A operação de embarque e desembarque de contentores e cargas gerais em navios terá de cumprir com o disposto legal aplicável, nomeadamente como disposto SOLAS (Safety of Life at Sea - International Convention for the Safety of Life at Sea), IMO (International Maritime Organization), IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code), DL 50/2005 de 25 de Fevereiro e a Lei 102/2009 de 10 de Setembro.

Dentro da atividade portuária a operação de embarque e desembarque envolve inúmeros riscos para a integridade física de quem executa as operações bem como danos possíveis e avarias nas cargas. O procedimento de segurança para as operações de carga e descarga de navios no Porto de Ponta Delgada, encontra-se em anexo no presente Plano.

De forma sumária é apresentada a metodologia da operação de descarga das principais tipologias de carga.

### 12.1. Tipologia de Descarga de Graneis Sólidos com Grua Portuária

O transporte em navios graneleiros de alguns produtos secos, não embalados, de diversa origem e natureza, pode provocar condições à chegada ao Porto de destino, de qualidade da carga ou natureza da atmosfera, tendentes a causar riscos na sua movimentação ou fazer perigar as condições de trabalho do pessoal envolvido em operações portuárias.

Face à perigosidade que pode representar a entrada em espaços sujeitos à concentração de gases ou vapores tóxicos, nocivos ou explosivos, incluindo porões ou tanques de carga, espaços vazios entre tanques ou outro qualquer espaço circundante, o armador do navio ou seu representante, deve providenciar a ida a bordo de uma entidade devidamente qualificada, habilitada e treinada na utilização de equipamento de medição e com capacidade de interpretação dos seus resultados, a qual deverá certificar que quaisquer espaços utilizados para o transporte ou armazenagem de produtos agro-alimentares a granel, como referidos acima, se encontram livres de vapores perigosos e sem deficiência de oxigénio.

Após esta verificação poderá dar-se início à operação que consiste na descarga dos graneis do navio para a tremonha (funil de descarga), na seguinte sequência:



- *Recolha de graneis do navio: é efetuado pelo aparelho de carga (concha) da grua portuária que, aproximando-se do porão do navio, recolhe o granel através de um processo de fecho hidráulico sem intervenção dos estivadores.*
- *Transferência da carga do porão até à tremonha e regresso da concha ao porão: este movimento é efetuado pelo operador da grua portuária e consiste na colocação da concha em posição favorável, quer seja na tremonha ou no porão do navio. Este movimento deve ser acompanhado pelos estivadores da prumada da grua (auxiliares) que dão instruções gestuais e/ou por rádio VHF ao operador da grua portuária.*
- *Descarga do cereal na tremonha: é efetuado pelo operador da grua portuária através da abertura hidráulica da concha saindo o granel por ação de gravidade. Posteriormente um estivador procede à abertura de uma válvula manual do fundo da tremonha para descarga do granel diretamente para os camiões.*
- *Descarga do clínquer no camião: esta situação apenas acontece quando o clínquer encontra-se condensado em rochas, e a descarga é efetuada pelo operador da grua portuária através da abertura hidráulica da concha saindo o clínquer por ação de gravidade diretamente para o camião.*

Para mais informações consultar o **FPS\_009**, em anexo.

## 12.2. Tipologia de Embarque e Desembarque de Contentores com Grua Portuária

Esta operação efetua-se utilizando a grua portuária e contempla duas fases distintas, que são: o embarque do contentor (movimento feito do cais para o navio) e o desembarque do contentor (movimento feito do navio para o cais). Em cada fase ocorrem as seguintes tarefas:

- **Engate e desengate do contentor no cais ou no navio:** *se for efetuado com o aparelho de carga (spreader automático da grua) o engate/desengate do contentor é mecânico sem intervenção humana. Se for efetuado através do aparelho de carga (spreader manual) obriga à intervenção dos estivadores sendo o seu engate/desengate manual. Se forem utilizados o aparelho de carga composto por cabos de aço com “martelos”, manilhas ou “gatos” de suspensão implica a intervenção dos estivadores e o seu engate/desengate é manual.*
- **Movimento do navio para o cais e vice-versa:** *é feito pelo operador da grua portuária e consiste na colocação do contentor na posição final quer seja no cais ou na célula do navio.*

*Este movimento deve ser acompanhado pelos estivadores da prumada da grua (auxiliares) que dão instruções gestuais e/ou por rádio VHF ao operador da grua portuária.*

### 12.3. Embarque e Desembarque de Carga Geral

No caso da carga geral a movimentação também se divide em duas fases distintas: o embarque e o desembarque, e à semelhança da operação de contentores também cada operação se subdivide em tarefas distintos, o engate/desengate da carga no cais, a deslocação da carga de e para o navio e o desengate/engate da carga no navio.

Na situação de carga geral, ou seja, carga sem dimensões standard, incluindo viaturas, paletes, flats e ferro, o que implica maior cuidado na definição dos pontos de engate para posterior elevação e movimentação em segurança e estabilidade.

- **Engate/desengate da carga geral no cais:**

O operador da grua portuária estabiliza o movimento dos cabos ou cintas para que estes sejam alcançados pelos estivadores em segurança, seguidamente os estivadores segurando os cabos aproximam-se da carga sendo esta fixa ou liberta.

Dependendo das características da carga pode-se utilizar o denominado empilhador "sobe-e-desce" para que os estivadores possam ser transportados até à posição da carga de modo a alcançar em segurança os pontos de fixação.

Nesta operação também é necessário ter em atenção eventuais tensões inesperadas dos cabos, tal como acontece na operação de contentores, mas neste caso o perigo de esmagamento pelos cabos é maior, dada a configuração de determinadas cargas e dos seus pontos de fixação que poderão estar em locais de difícil acesso.

- **Movimento do navio para o cais e vice-versa:**

É feito pelo operador da grua portuária procedendo-se à colocação da carga geral na posição pretendida, quer seja no cais ou no navio.

A movimentação de cargas soltas ou desmontadas obriga a maior atenção devido a eventuais partes soltas.

É recomendável a utilização de cabos "guia" na extremidade da carga para que os estivadores a possam guiar à distância e colocar na posição pretendida.

- **Engate/desengate da carga geral no navio:**

O operador da grua estabiliza os cabos ou cintas para que estes sejam alcançados pelo estivador em segurança, seguidamente os estivadores aproximam-se da carga fixando ou libertando-a dos cabos.

A bordo do navio não é possível utilizar o empilhador sendo utilizada quando necessário uma escada de alumínio.

Em toda esta operação é também necessário ter atenção a eventuais tensões inesperadas dos cabos à imagem do que acontece também nos contentores sendo que o perigo de esmagamento é maior dada a configuração das cargas e dos seus pontos de fixação, por vezes em locais de difícil acesso.

É também uma agravante o facto de o espaço de trabalho ser normalmente mais reduzido, limitando as áreas de fuga ou segurança.

Outra condicionante é adicionada pelo risco de oscilação do navio devido à ondulação ou movimentação de cargas criando tensões abruptas no aparelho de carga.

Para mais informações consultar o **FPS\_009**, em anexo.

## **12.4. Embarque e Desembarque de Contentores ou Cargas Gerais com a Grua do Navio**

Este processo é idêntico ao processo quando utilizada a grua portuária, no entanto deve-se ter atenção às seguintes situações:

- *O operador da grua pertence à empresa das operações de estiva.*
- *As gruas do navio não possuem spreaders automáticos, logo todo o processo implica a operação manual dos estivadores, aumentando os riscos.*
- *Considerando a posição e a dimensão das gruas dos navios o operador da grua tem uma visibilidade sobre a operação mais reduzida, dependendo muito das indicações visuais ou por rádio dos estivadores e auxiliares de manobra.*

## **12.5. Operação com Duas Gruas (Tandem)**

A operação com as duas gruas aplica-se em regra à carga-geral sendo aplicados todos os cuidados referentes a este tipo de carga. Normalmente a montagem da "balança" (ou spreader) é efetuada por toda a equipa de estivadores, mas é o dono da balança, neste caso o navio que supervisiona e orienta a montagem da mesma.

Sendo uma operação com duas gruas é necessário uma boa coordenação e conveniente comunicação entre todos (os dois grueiros e o auxiliar de manobra) através da sinalética correta e ou via rádio. Esta operação deve ser supervisionada considerando os riscos inerentes ao longo do processo.

Em anexo, no **FPS\_009**, encontram-se os procedimentos de segurança para esta atividade.

## 12.6. Operação de Carga Viva

A operação de embarque e desembarque de carga viva (bovina, cavalar e suína) em contentor apenas difere do já referenciado, pelo facto de esta mercadoria não ser inerte. O facto de se transportar animais vivos agrava o risco pela sua natureza.

Todo o trajeto desde a entrada até ao parque é idêntico a um contentor normal, no entanto, por se tratar de carga viva, o estacionamento é segregado e requer acondicionamento especial, especificamente numa zona arejada e fora de zona de habitual circulação de pessoas.

Sendo normalmente a última carga a embarcar no navio o trânsito de parque até à prumada e consequente embarque processa-se de forma imediata. A elevação e consequente estiva a bordo constituem o momento mais crítico da operação sendo válida para o processo inverso (descarga).

Em anexo, no **FPS\_009**, encontram-se as medidas de controlo e prevenção de riscos a aplicar nesta operação.

## 12.7. Operação para a Movimentação de Carga Perigosa

Cargas perigosas são quaisquer cargas que, por serem explosivas, como os gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infecciosas, radioativas, corrosivas ou poluentes, possam representar riscos para os trabalhadores, para as instalações físicas e para o meio ambiente.

É pré-requisito essencial para a segurança do transporte e do manuseio de Cargas Perigosas a sua apropriada identificação, acondicionamento, etiquetagem, empacotamento e documentação, nos termos da Regra 4 do Capítulo VII da Convenção Solas, 1974 e respetivas emendas e do Código IMDG.

O responsável pela operação portuária deve assegurar que todos os intervenientes na operação, desde os internos como OPIP (Oficial de Proteção da Instalação Portuária), os Armadores, Agentes de navegação, Transitário, Estiva, clientes, devem certificar que os contentores, ou tanques portáteis, veículos usados para o transporte de mercadorias perigosas do Código IMDG estejam aprovados de acordo com a ICSC de 1972 (*International Convention for Safe Containers*), quando aplicável, ou em conformidade com as

disposições das secções 12 e 13 da Introdução Geral do Código IMDG, ou por certificação da autoridade competente na matéria.

A Autoridade Portuária rege-se pelas normas e convenções da IMO, nomeadamente o Código IMDG (*International Maritime Dangerous Goods Code*).

Todos os navios que transportem substâncias perigosas ou poluentes são obrigados a apresentar declaração para movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes à Autoridade Portuária. A notificação é feita através da JUP e por meio eletrónico através do agente ou do navio.

A apresentação da declaração para embarque, desembarque ou trânsito de mercadorias perigosas especificadas nas classes 1 a 9 do Código IMDG, da IMO, deve ser feita à Administração do Porto de Ponta Delgada e deverá ser enviada, por via informática, até 48 (quarenta e oito) horas antes da data prevista para a movimentação ou trânsito da mercadoria a que respeita.

A autoridade marítima local acompanha e fiscaliza os cumprimentos das normas aplicáveis à natureza da carga perigosa.

Na movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes das classes 1, 5 e 7 do Código IMDG deverão ser observadas as seguintes medidas de prevenção:

Proibição de fumar e foguear;

Vedação adequada da zona de operação;

Disponibilização de meios primários de combate a incêndio.

Sempre que se entenda necessário, face a circunstâncias especiais, a Autoridade Portuária poderá impor medidas adicionais de prevenção aquando da movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes, de qualquer classe.

Todos os responsáveis envolvidos na operação de manuseamento de mercadorias perigosas do Código IMDG, dentro das respetivas áreas de responsabilidade, navio/porto, devem garantir que são cumpridos os requisitos de segurança aplicáveis e que foram adotadas todas as medidas necessárias de precaução a fim de evitar danos/derrames, bem como a entrada de pessoal não autorizado na área de manuseamento.

O procedimento de segurança para carga perigosa encontra-se em anexo no presente Plano, através da **FPS\_010**, bem como o Edital n.º 813/2017, da Capitania do Porto de Ponta Delgada.

## 12.8. Operação para o Transporte e Manuseamento de Explosivos

Tratando-se de matéria explosiva o responsável pelo porto de Ponta Delgada deverá tomar todas as precauções de segurança para o seu manuseamento, incluindo a devida segregação a fim de evitar incompatibilidades reativas entre cargas, de acordo com as regras do Código IMDG. Deverá igualmente certificar-se que as áreas onde se encontram esse tipo de carga está devidamente protegido e supervisionado contra usos indevidos ou atos danosos que possam perigar a segurança. É também obrigação do responsável pela operação portuária assinalar como área protegida e tomar as precauções necessárias contra incêndios.

Para complementar esta informação poderá consultar o Manual de Segurança para atmosferas explosivas.

Encontra-se em anexo no presente Plano os procedimentos de segurança para matéria explosiva, através do **FPS\_010**.

## 13. PASSAGEIROS E TRIPULANTES DE NAVIO

A importância dada hoje ao sector de movimentação de passageiros, exige que os portos detenham condições físicas de segurança e conforto para a movimentação de passageiros em grande escala.

O porto de Ponta Delgada adaptou-se a esta realidade, criando para o efeito um novo Terminal de Passageiros no Empreendimento Portas do Mar a fim de evitar confrontos ou misturas perigosas entre passageiros e a demais atividade portuária.

O desembarque de passageiros e tripulantes de navio só é efetuado após o navio ter terminado as operações de amarração, estabilização ao cais e estejam garantidas todas as condições necessárias à segurança dos passageiros. Esse desembarque é feito por acesso seguro – escada de portaló ou rampa, devidamente vedada de acordo com as regras marítimas estabelecidas para o efeito.

Os passageiros desembarcam para uma zona de cais dedicada, assinalada e esterilizada onde todos os acessos são controlados.

Considerando o crescimento significativo do turismo nos Açores, é expectável o aumento de passageiros por via marítima em inter-ilhas, pelo que a abordagem na criação de regras e procedimentos de segurança nos portos é fundamental para o sucesso das operações.

Os procedimentos de segurança para a área de circulação e movimento de embarque e desembarque de passageiros encontram-se em **anexo, nos FPS\_011 e FPS\_016**.

### 13.1. Trânsito de Passageiros e Viaturas

Os passageiros e tripulantes são encaminhados de forma ordenada para os locais de saída do Terminal Marítimo por vias devidamente assinaladas, dedicadas e protegidas de trânsito de máquinas ou viaturas.

O mesmo é válido para o sentido inverso.

- ***Embarque de passageiros e tripulantes para o navio:***

Os passageiros e tripulantes são encaminhados para o local de embarque após garantia de que este está devidamente desimpedido, esterilizado e em segurança. O acesso dos passageiros e tripulantes ao navio é feito através de escada ou rampa devidamente vedada de acordo com as regras marítimas estabelecidas para o efeito.

- ***Embarque/desembarque de passageiros em veículo próprio:***

O embarque/desembarque de passageiros em veículos próprios obedece às mesmas regras de segurança do embarque e desembarque de passageiros e tripulantes a pé, tendo em conta que o embarque de viaturas e de passageiros a pé não é feito simultaneamente. As viaturas deslocam-se em acesso próprio devidamente controlado, de forma ordeira quando as condições de embarque e desembarque assim o permitem. Após o desembarque, as viaturas são rapidamente encaminhadas para o exterior do Terminal, aquando do embarque estas aguardam indicação em parque e vias próprias para iniciarem o acesso ao navio.

Esta informação poderá ser complementada com as **FPS\_011 e FPS\_016**.

## 14. EQUIPAMENTOS, TRANSPORTE E MOVIMENTAÇÃO

O porto de Ponta Delgada dispõe de equipamentos terrestres para a movimentação e transporte de carga bem como de recursos humanos com formação específica para a função de “Operador de Equipamento Portuário”.

Os principais equipamentos são os seguintes:

- *Gruas portuárias de 100 toneladas.*
- *Empilhadores de garfos de pequeno e grande porte.*
- *Empilhadores telescópicos.*
- *Plataforma elevatória.*

- *Tremonha ecológica.*

Os sistemas de movimentação de cargas incluem no seu grupo os aparelhos que elevam e movimentam cargas cujas massas estão abrangidas pelos limites das suas capacidades nominais. Foi feita uma classificação geral dos aparelhos de elevação e movimentação baseada na NP 3847-1992 que estabelece a gama de cargas nominais. Com base nesta classificação, entende-se por carga nominal, carga máxima de elevação ou capacidade de carga a carga máxima que o aparelho de elevação pode suspender. Esta classificação dá uma primeira indicação da capacidade de um aparelho de elevação.

Classificação baseada na F.E.M. Esta classificação é baseada na “Terminologia Ilustrada dos Aparelhos de Elevação de Série “ que a F.E.M. (*Fédération Européenne de la Manutention*) publicou em 1960, que após várias edições, possui atualmente as seguintes Secções:

- *Secção I - Aparelhos pesados de elevação e movimentação*
- *Secção II - Transportadores contínuos*
- *Secção III - Transportadores aéreos (Teleféricos)*
- *Secção IV – Empilhadores*
- *Secção V - Gruas móveis*
- *Secção VII - Elevadores, escadas rolantes e tapetes rolantes*
- *Secção IX - Aparelhos de elevação (Gruas)*

### 14.1. Gruas Portuárias

A classificação geral dos aparelhos de elevação e movimentação baseada na NP 3847-1992, conforme o já indicado, estabelece a gama de cargas nominais. Com base nesta classificação, entende-se por carga nominal, a carga máxima de elevação ou capacidade de carga máxima que o aparelho de elevação pode suspender.

As gruas, guinchos, diferenciais e outros aparelhos de elevação devem ter os elementos da estrutura, mecanismo, fixação e acessórios dos aparelhos de elevação devem estar e ser mantidos em bom estado de conservação e funcionamento.

Os ganchos dos aparelhos de elevação devem estar munidos de dispositivos de segurança que impeçam a fuga do cabo de suspensão.



Os aparelhos de elevação devem estar equipados com limitadores de elevação que cortem automaticamente a corrente quando a carga ultrapassar o limite superior do curso que lhe está fixado.

Os guinchos dos aparelhos de elevação devem ser concebidos de modo a que a descida das cargas se faça com o motor embraiado e não em queda livre.

Todos os aparelhos de elevação devem ser providos de freios calculados e instalados de maneira a poder suportar eficazmente uma carga que atinja, pelo menos, vez e meia a carga autorizada.

Os órgãos de comando devem ser colocados em locais de fácil acesso, indicar claramente as manobras a que se destinam e ser protegidos contra acionamento accidental.

Em cada aparelho de elevação acionado automaticamente deve-se apresentar, de forma bem visível, a indicação da carga máxima admissível. Esta deve ser fixada junto do condutor, assim como na parte inferior do aparelho, a indicação dos seus limites, tendo em conta, especialmente, o valor e posição do contrapeso, a orientação e inclinação da lança, a carga levantada em função do vão e a velocidade do vento compatível com a estabilidade.

A estabilidade e a ancoragem de gruas devem ser asseguradas tendo em atenção as mais fortes pressões do vento, segundo as condições locais e as solicitações mais desfavoráveis resultantes das manobras de carga.

A elevação e transporte de cargas por aparelhos de elevação devem ser regulados por um código de sinalização que comporte, para cada manobra, um sinal distinto feito, de preferência, por movimentos dos braços ou das mãos, devendo os sinaleiros ser facilmente identificáveis à vista.

Os aparelhos de elevação devem ser inspecionados e submetidos a aprovação por entidade interna ou externa com competências comprovadas, aquando da sua instalação e recomeço de funcionamento após paragem prolongada ou avaria, em conformidade com o DL n.º 50/2005.

Os aparelhos de elevação devem ser examinados diariamente pelo respetivo condutor e inspecionados periodicamente por qualquer outra pessoa habilitada, variando o período que decorre entre as inspeções dos diferentes elementos com os esforços a que estejam submetidos.

Os cabos, correntes, ganchos, lingas, tambores, freios e limitadores de curso devem ser examinados completa e cuidadosamente, pelo menos, uma vez por semana.

Os condutores dos aparelhos de elevação devem ter especial atenção na manobra de transportar as cargas nos locais onde a sua eventual queda possa constituir perigo para pessoas que estejam a circular na operação.

Quando seja necessário deslocar, por cima dos locais de trabalho, cargas perigosas, deve lançar-se um sinal de advertência eficaz, a fim de alertar os trabalhadores para abandonarem a zona perigosa. Os condutores dos aparelhos de elevação não os devem deixar sem vigilância quando estiver suspensa uma carga.

Esta informação poderá ser complementada a partir da **FPS\_002, 005,009,012, e 014**, em anexo.

## 14.2. Empilhadores Portuários

Os empilhadores devem ser utilizados tendo especialmente em atenção a segurança do seu comportamento em serviço e, para o efeito, devem estar dotados de dispositivos de comando e sinalização adequada.

Os comandos de arranque, aceleração, elevação e travagem devem reunir condições que impeçam movimentos involuntários.

Os veículos devem dispor de cabina de segurança, do tipo ROPS/FOPS para proteger o trabalhador de possíveis quedas de objetos e salvaguardar o trabalhador em caso de capotagem.

A indicação da capacidade de carga a transportar deve ser afixada em local bem visível do veículo. O carregamento deve fazer-se de maneira a baixar, tanto quanto possível, o centro de gravidade da carga. A velocidade dos meios mecânicos de transporte deve ser condicionada às características do percurso, natureza da carga e possibilidades de travagem. Dentro da área portuária não é permitido velocidade acima dos 30 KM/H.

Os equipamentos, quando não estejam em serviço, são recolhidos na oficina, protegidos das intempéries e devidamente imobilizados.

O procedimento de segurança geral para a função de operador de equipamento portuário encontra-se em anexo no presente plano, na **FPS\_009**.

## 14.3. Regras Gerais de Atuação em Meio Portuário

***Requisitos materiais e de equipamentos:***

- Os materiais e equipamentos de trabalho utilizados nas operações de carga e descarga de navios devem ser homologados segundo as normas CE.

**Regras de atuação gerais (operador de equipamento portuário / estivador / coordenador / auxiliares/agentes de navegação, transitários, e demais partes envolvidas:**

- Não deverão circular, junto à operação, veículos e pessoas estranhas à operação; caso contrário, a operação deverá ser suspensa até estarem reunidas condições de segurança.
- Todo o pessoal deve estar equipado com a proteção individual adequada às condições de trabalho e em conformidade com as funções e tarefas a realizar e a operação a executar.
- Todo o pessoal tem de ter sentido de precaução durante as operações (responsabilidade, velocidade adequada, atenção e cuidado).
- Todas as pessoas envolvidas no manuseamento de mercadorias perigosas do Código IMDG devem ter formação e elevado cuidado para evitar danificar as embalagens/contentores.
- Na eventualidade de alguma mercadoria perigosa escapar de uma embalagem/contentor devem ser adotadas todas as ações possíveis para evitar danos para a saúde das pessoas na área e para o ambiente.
- Não são permitidas alterações aos componentes de fábrica, relativos à segurança dos equipamentos que lhe retire ou possa retirar fiabilidade.
- Garantir que os cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios estão e manter-se-ão em bom estado.
- Verificar se o contentor em utilização encontra-se em adequadas condições de conservação e utilização. Caso não esteja, comunicar ao superior.
- Utilização de escadas, plataformas certificadas com todos os aspetos de segurança implementados, como os meios de acessos adequados, partes integrantes completas e escoramentos adequados.
- As peças/cabos que vão ser soltos, devem ser desengatados sem conduzirem os trabalhadores a movimentos bruscos, devendo ser retiradas com cuidado. Não devem, em caso algum, ser arrancadas com o auxílio de máquinas pesadas.
- Ter o máximo de cuidado aquando da permanência e/ou circulação nas zonas de manobra de veículos motorizados (empilhadores, camiões, automóveis, etc.).
- Circular com a devida prudência.

- *Ter o máximo de cuidado aquando da deslocação no cimo dos contentores estabilizados na superfície.*
- *Não passar por cima ou permanecer sobre os cabos folgados engatados no contentor porque, em caso de oscilação do navio, o cabo será esticado e poderá atingi-lo.*
- *É proibida a elevação e circulação sobre contentores que estejam a ser movimentados.*
- *Não circular por baixo das cargas suspensas.*
- *Não movimentar flats com carga solta, ou seja, sem estar devidamente escorada.*
- *Não movimentar carga que apresente indicações de estar desequilibrada.*
- *Executar a fixação da plataforma ao balote dos garfos para não sair/escorregar dos mesmos (realize um teste a ver se está corretamente presa).*
- *Nunca ultrapassar os limites da plataforma, principalmente apoiar-se na estrutura de proteção anti-queda (varandins).*
- *O equipamento (tremonha) deverá estar equipado com guarda-corpos/costas, corrimões e estes deverão estar em bom estado. Não deverão existir espaços sem proteção contra quedas em altura. Em último recurso utilizar o arnês de segurança.*
- *Evitar trabalhar na proximidade da berma do cais. Sempre que não for possível adotar uma atitude cuidadosa e defensiva.*
- *Ter atenção à proximidade de contentores com carga viva, pois os animais podem ser agressivos e as grades laterais poderão desprender-se e atingi-lo.*
- *O trabalho deve ser suspenso quando as condições atmosféricas forem extremas.*
- *Adotar posturas corretas e evitar esforços excessivos aquando da execução das tarefas.*
- *Fazer pequenas pausas no tempo de trabalho.*
- *Nos dias mais quentes, ingerir água em quantidade adequada.*
- *É proibido o consumo de álcool ou estupefacientes.*
- *Usar proteção contra o sol (vestuário, etc.).*
- *Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifiquem à chefia.*

**Regras de atuação (operador de equipamento portuário):**

- Conhecer as capacidades do equipamento.
- Nunca ultrapassar/exceder os limites de carga.
- Garantir o equilíbrio do equipamento durante a subida, descida e rotação no transporte das cargas, e na deslocação.
- Ter sempre em pleno funcionamento a buzina, o sinal sonoro e sinal luminoso.
- Conhecer as regras de circulação dentro da área portuária e sinalização existente (sinais manuais, luminosos e sonoros).
- Cargas pesadas ou de grande dimensão (pouca visibilidade, ex: contentor de 40", contentor de madeira) realizar a operação em marcha-atrás.
- Contentores 40 pés cheios, efetuar operação apenas com empilhadores telescópicos (reachstackers).
- Os empilhadores de garfos só podem transportar contentores de 40 pés vazios e se possuir pockets (bolsas) para ter efeito (informação no contentor indica "empty lift only").
- Nunca transportar dois contentores de altura - Apenas e sempre um de cada vez.
- Evitar embater com os contentores nos cabeços (reportar ocorrência).
- É proibido o transporte/elevação de pessoal no spreader ou em equipamentos impróprios para tal;
- Não ande nem permita passageiros nos garfos ou em qualquer outra parte das máquinas.
- Encaixar os garfos nas aberturas por baixo da plataforma de elevação.
- Executar a fixação da plataforma ao balote dos garfos para não sair/escorregar dos mesmos (realize um teste a ver se está corretamente presa).
- Respeitar a carga máxima da plataforma/cesto.
- Nunca ultrapassar os limites da plataforma, principalmente apoiar-se na estrutura de proteção anti-queda (varandins).
- Nunca estabilizar as sapatas da grua sobre tampas de caleiras, pits, etc.
- Quando não houver visibilidade no porão, ou sobre a operação que está a ser feita, solicitar sempre o auxiliar de apoio de prumada.

- *Verificar se o contentor em utilização encontra-se em adequadas condições de conservação e utilização. Em caso de dúvida, comunicar ao superior.*
- *Circular com a devida prudência.*
- *O operador de equipamento portuário deverá ter em consideração a oscilação do navio, e com isso folgar o máximo possível os cabos ao pousar a carga no cais.*
- *Deve ser rigorosamente proibida a elevação ou movimentação de pessoal, excetuo nos equipamentos dedicados e devidamente certificados para tal.*
- *Durante a operação com carga viva, evitar acelerações, travagens bruscas e impactos com o contentor.*
- *Não efetuar cargas ou descargas para camião dentro da zona de proteção delimitada para o efeito— apenas estão autorizados a circular dentro dessa zona de proteção as máquinas e veículos da PA autorizados.*
- *É proibido o uso de dispositivos móveis (telemóveis, tablets, etc.) durante as operações com máquinas.*
- *O operador de equipamento portuário deve alertar o coordenador da estiva, e/ou sua chefia direta, caso verifique que existem cargas sensíveis que podem ser alvo de danos por outras cargas desembarcadas primeiro, podendo mesmo recusar executar o movimento se for sua convicção de que resultará daí avarias para a carga, o navio, pessoas ou equipamentos.*

**Regras de atuação (agentes / recebedores):**

- *A observação em segurança das operações deverá ser feita sempre fora da zona esterilizada dedicada à operação, no local definido pela autoridade portuária na pessoa do coordenador de serviço ao navio.*
- *É estritamente proibida a interferência na operação; caso contrário, a operação deverá ser suspensa até estarem reunidas condições de segurança.*
- *Deve estar equipado com o equipamento de proteção individual adequado às condições de observação (mínimo: capacete de proteção, colete refletor).*
- *Circular com a devida prudência no interior da instalação portuária.*

Consultar a **FPS\_011**, em anexo.

## 15. MANUTENÇÃO

O sector da manutenção está intimamente ligado ao fluxo das atividades portuárias e dela depende a eficiência na transferência da carga entre os modos terrestre e marítimo, e vice-versa, que é sempre precedida e seguida das restantes atividades já identificadas, numa relação de complementaridade que importa relevar, pois nestes casos a eficiência global da atividade portuária acaba por poder ser condicionada por qualquer das atividades complementares essenciais.

A complexidade das atividades portuárias e das suas interações cresce significativamente quando se juntam as que se relacionam com procedimentos administrativos de segurança, controlo de fronteiras, controlo sanitário, controlo fiscal, controlo ambiental, entre outras, reclamando uma análise integrada quando se analisa o funcionamento dos portos.

Assim, o principal objetivo do setor da manutenção é o definir, coordenar e supervisionar as atividades e planos de manutenção dos equipamentos e da respetiva operação, de modo assegurar a integral operacionalidade das áreas. Assegurar uma correta e eficaz manutenção preventiva e corretiva de todos os equipamentos e, por último, definir, caso seja necessário, as aquisições e reposições de equipamentos.

Tendo em conta esta premissa o Porto de Ponta Delgada possui um setor de manutenção para efetuar a manutenção preventiva e corretiva dos seus equipamentos portuários e não portuários, para que as operações de carga e descarga possam decorrer com sucesso.

Neste setor existem diversas funções, desde mecânicos, serralheiros, eletricitas a lubrificadores.

Tendo em conta as distintas funções adstritas a este setor, também os fatores de risco, embora a maioria sejam comuns, são de natureza variável e igualmente relevantes para a Segurança e Saúde dos trabalhadores.

Os procedimentos de segurança para as atividades deste setor encontram-se em Anexo, nos **FPS\_002; FPS\_003; FPS\_004; FPS\_005; FPS\_006; FPS\_007; FPS\_012, FPS\_013, FPS\_014, FPS\_015, FPS\_017.**

## 16. CONCLUSÃO

Constitui compromisso deste Plano de Saúde e Segurança no Trabalho plasmar a política da gestão da Portos dos Açores no reforço constante da cultura de segurança e saúde no trabalho, pelo desenvolvimento das sensibilidades, pelo aprofundamento do conhecimento, das técnicas e pela disponibilização dos recursos necessários para assegurar um ambiente de trabalho seguro e saudável para

todos os seus colaboradores e partes interessadas, garantindo o cumprimento dos requisitos legais aplicáveis à organização.

Desta forma, este Plano pretende ser um instrumento de trabalho e de conhecimento para a organização, pelo que poderá ser revisto sempre que se altere procedimentos de segurança decorrentes de novas avaliações de risco, motivadas por alterações significativas de materiais ou meios, ou outras alterações que interferem com o aqui definido de âmbito legislativo.

É também objetivo deste plano promover a participação, a comunicação e envolvimento dos colaboradores, clientes, stakeholders e fornecedores de serviços externos nas matérias de segurança e saúde no trabalho.

A abordagem deste Plano visa também permitir, a toda a organização, a familiarização com o risco das atividades mais operacionais e mais complexas dentro da área portuária, de uma forma simples, até que se estenda a sua aplicação a todos os portos e terminais da Região Autónoma dos Açores, sob alçada da Portos dos Açores, S.A., finalizando com o propósito de diminuir a possibilidade de ocorrência de incidentes indesejáveis com sérios prejuízos materiais e perda de vidas ou a gastos excessivos e desnecessários, respetivamente.



# ANEXOS

## LISTAGEM DE ANEXOS

### FICHAS DE PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA (FPS):

- FPS001 – Operações de Pilotagem
- FPS002 – Operação de Lubrificação dos Cabos da Grua Portuária
- FPS003 – Operação de Lubrificações Gerais em Equipamentos
- FPS004 – Operações de Montagem de Câmaras de Vigilância
- FPS005 – Operações de Desmontagens e Montagem da Peça Macaco Grua Portuária
- FPS006 – Operações de Varagem e Arreagem de Embarcações Através de Pórtico - Travellift
- FPS007 – Operações de Varagem e Arreagem de Embarcações - Hidrollift
- FPS008 – Operações de Amarração e Desamarração de Navios
- FPS009 – Operação de Embarque e Desembarque em Navios Contentores e de Carga Geral nos Portos
- FPS010 – Operações com Cargas Perigosas - IMDG
- FPS011 – Acessos e Circulação na Área Portuária
- FPS012 – Inspeção de Equipamentos de Amarração
- FPS013 – Operações de Montagem, Desmontagem e Enchimento de Pneus
- FPS014 – Operações de Montagem e Desmontagem da Lança da Grua Portuária
- FPS015 – Inspeção e Manutenção de Equipamentos
- FPS016 – Operações e Embarque e Desembarque de Passageiros
- FPS017 – Cedência de Equipamentos Fora de Área

**EDITAL N.º 813/2017 DA CAPITANIA DO PORTO DE PONTA DELGADA**

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de embarque ou desembarque do piloto nos navios acarreta inúmeros riscos para a sua integridade física.

O trajecto do piloto desde o escritório até ao navio e regresso será aqui descrito e identificados os principais riscos associados a essa operação.

É objectivo deste documento estabelecer um procedimento de segurança com o fim de identificar e minimizar todos estes riscos.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DAS DIVERSAS OPERAÇÕES

### 1 – Circulação pelo terrapleno até á zona de embarque no cais.

A circulação do piloto desde o escritório até á zona de embarque no cais pode ser efectuada de duas formas:

- a) **Por viatura:** O piloto desloca-se numa viatura até ao local de embarque na lancha de pilotos, sendo que esta circulação no terrapleno juntamente com equipamentos portuários, camiões pesados e outras viaturas, está sujeita ao risco de colisão. A circulação efectuada perto das zonas em que ocorram operações de carga ou descarga de navios acarreta também o risco de queda de objectos e de esmagamento.
- b) **A pé:** O piloto desloca-se a pé desde o escritório até à zona de embarque no cais, estando esta movimentação no terrapleno sujeita aos riscos de atropelamento, queda ao mesmo nível e esmagamento por queda de objectos suspensos.

### 2 – Acesso e embarque na lancha de pilotos.

Após chegar ao cais, o piloto poderá embarcar na lancha de pilotos das seguintes formas:

- a) **Embarque em escada quebra-costas fixa ao cais:** A lancha de pilotos posiciona-se por baixo da escada quebra-costas com a proa a tocar no cais, possibilitando assim que o piloto aceda á plataforma de embarque da lancha. O risco associado a

esta situação é agravado quando a ondulação junto ao cais (calema) se faz sentir com maior intensidade. A fase final que implica o salto até a plataforma de embarque na lancha é a de maior risco para o piloto uma vez que a esta operação está associada o risco de queda em altura, queda ao mar, afogamento e esmagamento contra o cais.

- b) Embarque no cais dedicado:** A lancha de pilotos aproxima-se do cais de embarque, que se encontra normalmente ao mesmo nível do convés da lancha. Seguidamente o piloto salta para o convés da lancha, tendo em atenção a sua oscilação vertical/horizontal provocada pela calema. Os riscos associados a este movimento são de queda ao mesmo nível, queda ao mar, afogamento e esmagamento provocado pela lancha sobre a influência da ondulação.

### **3 – Trajecto da lancha desde o cais de embarque até ao navio.**

O piloto desloca-se na lancha, sentado em cadeira própria e fixo com cinto de segurança, sendo que os riscos desta operação estão relacionados essencialmente com a dimensão das vagas, bem como da própria velocidade da lancha, factores que associados podem ser causadores de contusões pelo forte balanço da embarcação.

### **4 – Trânsito exterior do piloto até ao convés de embarque na lancha.**

Após estabilização da amura da lancha ao costado do navio, o piloto desloca-se pelo exterior desta até à zona do convés onde se fará o embarque no navio. Nesta zona a escada quebra-costas do navio deverá estar posicionada a altura coincidente com o nível do convés da lancha. Neste trânsito o piloto está sujeito a quedas ao mesmo nível, queda ao mar, afogamento e esmagamento. São ainda factores agravantes para a segurança do embarque do piloto no navio a dimensão e a direcção da ondulação, que conjugadas com a velocidade da embarcação, poderão provocar fortes oscilações.

### **5 – Acesso ao navio por escada quebra-costas.**

O acesso do piloto ao navio faz-se normalmente através de uma escada quebra-costas pendurada no costado, podendo em embarcações de maior dimensão a escada estar combinada com uma outra escada de portaló rígida. O momento de embarque do piloto

constitui um dos mais perigosos no trajecto até á ponte de comando, pois implica alguma destreza física e requer uma atenção redobrada a todo o momento conjugando as dinâmicas da lancha e do navio. Constituem riscos agravantes ao embarque do piloto a necessidade de saltar para a escada, fixar-se com firmeza nesta, e subir rapidamente por ela com destreza, evitando o risco de esmagamento pela própria lancha por acção da ondulação. Neste movimento, e dada a rapidez com que por vezes é necessário efectua-lo existem os riscos de queda em altura, queda ao mar e posterior esmagamento ou contusão por efeito das hélices.

Por fim realçar que quando a escada quebra-costas se encontra ao nível máximo de 9m de altura a subida poderá ser afectada por efeito de chicote devido aos movimentos transversais do navio originando uma agravante aos riscos anteriormente referidos.

#### **6 – Acesso á ponte de comando do navio.**

O acesso á ponte de comando do navio é feito através do convés deste onde existem riscos de queda de objectos, choque contra estruturas, queda ao mesmo nível, queda em altura, todos agravados pela oscilação induzida ao navio pela ondulação.

#### **7 – Execução da manobra.**

Na ponte de comando onde o piloto assessoria o comandante do navio nas manobras, está apenas sujeito aos riscos de queda de mesmo nível e de contusões provocados pela oscilação do navio por efeito da ondulação.

#### **8 – Acesso ao local de desembarque do navio.**

Após o fim da manobra o piloto percorre o caminho inverso do acesso á ponte de comando, mantendo-se os mesmos riscos.

#### **9 – Desembarque do navio:**

O piloto poderá desembarcar do navio por duas formas:

- a) **Pela escada quebra-costas para a lancha de pilotos:** igualmente ao que sucede com o acesso ao navio por escada quebra-costas, esta é também a situação que

maiores riscos envolve para a integridade física do piloto, com a agravante de o movimento ser feito de costas. Todos os perigos referidos no ponto nº5 mantém-se.

- b) Pela escada de portaló:** o piloto desembarcará pela escada rígida de portaló para o cais, tendo em atenção as condições de aderência e inclinação desta. Os riscos associados são de queda em altura e queda ao mesmo nível.

#### **10 – Circulação pelo terrapleno, desde a zona de desembarque no cais até ao escritório.**

Repetem-se os procedimentos e perigos referidos no ponto nº1, alínea a) e alínea b).

#### **11 – Desembarque da lancha de pilotos para o cais.**

Repetem-se os procedimentos e perigos referidos no ponto nº2, alínea a) e alínea b).

**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

### **3. REFERÊNCIAS**

- SOLAS (Safety of Life at Sea - International Convention for the Safety of Life at Sea)
- IMO (International Maritime Organization)
- IMPA (International Maritime Pilots Association)
- EMPA (European Maritime Pilots Association)
- DL nº 50/2005 de 25 de Fevereiro
- Lei nº 102/2009 de 10 de Setembro

### **4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS**

Lancha de pilotos – Embarcação destinada a transportar o piloto de portos e barras.

Convés – Piso principal e exterior das embarcações.

Amura – Parte redonda da proa imediatamente a seguir ao bico de proa.

Costado do navio – Parte externa do navio acima da linha de água.

Calema – Termo utilizado para definir ondulação que origina movimentos abruptos nos navios.

Ponte de comando – Local do navio onde se comanda o navio.

Escada quebra-costas – Escada vertical de degraus fixa ou suspensa.

## 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Queda em altura;
- Queda ao mar (afogamento);
- Queda ao mesmo nível;
- Queda de objectos/materiais;
- Esmagamento;
- Atropelamento;
- Lesões músculo-esqueléticas;
- Colisão;
- Choques contra;
- Pancadas e cortes por objectos;
- Incêndio/Explosão.

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Operação nocturna ou em condições atmosféricas adversas (mar alteroso, vento e chuva);
- Práticas inadequadas (distracção, consumo de estupefacientes e álcool, etc);
- Falhas de comunicação;
- Circulação de equipamento (viaturas e máquinas) nas áreas de trabalho e circulação de pessoas;
- Aproximação a cabos de amarração;
- Utilização incorrecta de escadas/plataformas em más condições;
- Iluminação deficiente ou inadequada;
- Mau estado ou ausência de meios de socorros;

- Falta de aderência de superfícies;
- Desorganização e desarrumação / Presença de líquidos no solo (óleos, água, etc);
- Contacto com objectos cortantes;
- Adopção de posturas incorrectas;
- Exposição ao ruído / vibrações.

## 7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO

### 7.1. Regras de actuação gerais

- a) O piloto deverá avaliar as condições atmosféricas favoráveis a um embarque/desembarque seguro;
- b) O equipamento só poderá ser operado por pessoa autorizada e competente (mestre). Os sistemas de segurança (radares, comunicações) deverão estar em pleno funcionamento;
- c) Sentido de precaução durante os trânsitos;
- d) Assegurar-se que as escadas de portaló e quebra-costas se encontram em boas condições de operacionalidade, nomeadamente ao que diz respeito ao estado dos cabos, degraus e corrimões;
- e) O trânsito do piloto antes do embarque e desembarque do navio no exterior da lancha deve ser sempre feito pelo bordo oposto ao navio;
- f) Adoptar posturas correctas e evitar esforços excessivos aquando da execução das tarefas;
- g) Usar protecção contra o sol (vestuário, óculos protecção UV, cremes protectores, etc.);
- h) É proibido o consumo de álcool ou estupefacientes;
- i) Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifique durante as operações à chefia e ao gabinete de segurança.

### c. Equipamentos de Protecção Colectiva

- Bóias salva vidas;
- Rádio VHF;



- Sinais de aviso de perigos existentes.

#### **d. Equipamentos de Protecção Individual**

De uso obrigatório e permanente:

- Colete salva-vida reflector;
- Luvas de protecção mecânica;
- Calçado com biqueira e palmilha de protecção e rasto anti-derrapante (classificação S3).

De uso ocasional:

- Capacete de protecção;
- Óculos de protecção (UV).

#### **e. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem informação/formação sobre o presente procedimento de segurança.

#### **f. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

### **8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno e Edital nº244/2016 da Capitania dos Portos da Terceira e Graciosa.

## 9. ANEXOS

**Anexo A** – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – Operações de Pilotagem;

**Anexo B** – Quadro “Required boarding arrangements for pilot.

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de lubrificação dos cabos da grua portuária acarreta inúmeros riscos para a integridade física de quem executa as operações. É objectivo deste documento estabelecer o procedimento de segurança para as operações de lubrificação dos cabos da grua portuária.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A operação de lubrificação dos cabos da grua portuária contempla os seguintes passos:

- 1º fase: a lubrificação ocorre nos cabos da carga. Os colaboradores colocam-se junto à casa das máquinas e iniciam a lubrificação.
- 2º fase: a grua portuária desce a lança e a operação decorrer com os trabalhadores dentro de um cesto elevado e procedem á lubrificação do restante cabo;

**Nota:** Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.

## 3. REFERÊNCIAS

- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro;
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro.

## 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

*Normas CE – Normas da Comunidade Europeia.*

## 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Quedas a níveis diferentes e em altura;
- Queda de objectos/materiais;
- Desprendimento da carga dos aparelhos de elevação;
- Esmagamento/entalamento;
- Colapso de estruturas;
- Sobre-esforços ou posturas inadequadas;

- Pancadas e cortes por objectos ou ferramentas;
- Atropelamento;
- Projecção de partículas;
- Incêndio/Explosão.

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Trabalho desorganizado;
- Falhas de comunicação;
- Circulação de carga sobre pessoal a trabalhar ou a passar no local;
- Colocação incorrecta de escadas/plataformas;
- Trabalho a velocidade excessiva;
- Utilização de material impróprio para o trabalho a ser efectuado;
- Iluminação inadequada;
- Trabalhar em condições atmosféricas adversas;
- Ofuscamento por reflexo da luz solar;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas nessa zona;
- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;
- Utilização de meios mecânicos de forma inadequada;
- Utilização de equipamentos de protecção não adequados ao trabalho.

## 7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO

### 7.1. Requisitos materiais

Os materiais de trabalho utilizados nas operações de carga e descarga de contentores em navios devem ser homologados segundo as normas CE.

### 7.2. Regras de actuação gerais

7.2.1. O manobrador/gruista deve:

- respeitar as normas;
- conhecer as capacidades do equipamento;
- garantir o equilíbrio do equipamento durante a subida, descida e rotação no transporte das cargas, e na deslocação;

- conhecer as regras de circulação dentro da área portuária e sinalização existente (bandeiras, sinais manuais, luminosos e sonoros)
- 7.2.2. O colaborador deve ser informado sobre os perigos/riscos submetidos, de modo a:
  - familiarizar-se com a actividade a desempenhar;
  - conhecer a localização e a função de todos equipamentos de protecção.;
- 7.2.3. Não são permitidas alterações aos componentes de fábrica, relativos à segurança do equipamento que lhe retire ou possa retirar fiabilidade;
- 7.2.4. Garantir que, caso seja necessária sinalização de manobra, esta será efectuada com auxílio de um "sinaleiro" que, através de gestos convencionais ou por via rádio, dará as indicações precisas ao manobrador;
- 7.2.5. Garantir que o gancho de içar e arrear materiais terá obrigatoriamente patilha de segurança;
- 7.2.6. Vigiar permanentemente as operações de elevação de cargas suspensas, a não ser que seja impedido o acesso à zona de perigo e a carga esteja fixada e conservada em suspensão com total segurança;
- 7.2.7. Garantir que os cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios estão e manter-se-ão em bom estado;
- 7.2.8. Utilização de plataformas certificadas com todos os aspectos de segurança implementados, como os meios de acessos adequados, partes integrantes completas e escoramentos adequados;
- 7.2.9. O trabalho deve ser suspenso quando as condições atmosféricas foram adversas (vento forte, ondulação forte, chuva intensa, etc);
- 7.2.10. Ter o máximo de cuidado aquando da permanência e/ou circulação nas zonas de manobra de veículos motorizados (empilhadores, camiões, automóveis, etc);
- 7.2.11. Adoptar posturas correctas e evitar esforços excessivos aquando da execução das tarefas;
- 7.2.12. Fazer pequenas pausas no tempo de trabalho;

**Antes do período de trabalho:**

- a) O colaborador deve efectuar uma vistoria a todos os equipamentos de trabalho a

utilizar, nomeadamente escadas, plataformas elevatórias, aparelhos de elevação, e até mesmo ao próprio material de segurança.

- b) O colaborador deve certificar-se de que dispõe de todos os equipamentos de segurança adequados.

**Durante o período de trabalho:**

- a) O colaborador deve parar, imediatamente, o trabalho, caso detecte alguma anomalia, que possa pôr em causa a sua segurança e de terceiros.

**Após o período de trabalho:**

- a) O colaborador deve garantir a limpeza e organização da zona alvo das operações .

**c. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de trânsito, se necessário;
- Sinais de aviso de perigos existentes.

**d. Equipamentos de Protecção Individual**

**De uso obrigatório e permanente:**

- Óculos de protecção (uso ocasional);
- Colete reflector;
- Luvas de protecção mecânica;
- Calçado com biqueira e palmilha de aço e rasto anti-derrapante.

**e. Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

**f. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação sobre o presente procedimento de segurança.

**g. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

## **8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

## **9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – Operação de lubrificação dos cabos da grua portuária.

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de lubrificação de equipamentos acarreta inúmeros riscos para a integridade física de quem executa as operações. É objectivo deste documento estabelecer o procedimento de segurança para as referidas operações.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A operação de lubrificação de equipamentos contempla os seguintes passos:

- 1º fase: a lubrificação ocorre nos cabos da carga. Os colaboradores colocam-se junto á casa das máquinas e iniciam a lubrificação.
- 2º fase:

**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

## 3. REFERÊNCIAS

- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro;
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro.

## 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

*Normas CE – Normas da Comunidade Europeia.*

## 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Contato com substâncias perigosas;
- Queda de objectos/materiais;
- Esmagamento/entramento;
- Colapso de estruturas;
- Sobre-esforços ou posturas inadequadas;
- Pancadas e cortes por objectos ou ferramentas;
- Atropelamento;
- Incêndio/Explosão.

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS



- Trabalho desorganizado;
- Derrames acidentais;
- Falhas de comunicação;
- Colocação incorrecta de escadas/plataformas;
- Utilização de material impróprio para o trabalho a ser efectuado;
- Iluminação inadequada;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas nessa zona;
- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;
- Utilização de meios mecânicos de forma inadequada;
- Utilização de equipamentos de protecção não adequados ao trabalho.

## **7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO**

### **7.1. Regras de actuação gerais**

7.2.1. O colaborador deve ser informado sobre os perigos/riscos submetidos, de modo a:

- familiarizar-se com a actividade a desempenhar;
- conhecer a localização e a função de todos equipamentos de protecção;

7.2.2. Ter conhecimento da ficha de dados de segurança do produtos;

7.2.3. -Desligar a máquina e impedir com métodos de identificação (etiqueta) e de bloqueio (cadeado) o acionamento accidental por outro colega.

7.2.4. - Utilizar vestuário de protecção adequado, tais como, luvas, óculos, botas, aventais e proteções para as pernas;

7.2.5. - Limpar a superfície da máquina antes de efetuar a operação, evitando assim que se suje, desnecessariamente;


7.2.6. - Utilizar sempre panos ou desperdícios limpos; não meter dentro dos bolsos panos sujos de óleo;

7.2.7. - No fim de cada turno, os trabalhadores que executam operações de lubrificação deverão trocar de roupa, lavando-se se possível com água quente e com um sabão líquido não abrasivo; nunca utilizar pó de limpeza abrasivo, areia, serradura, etc., para tirar a sujidade das mãos;

- 7.2.8. - Utilizar um creme adequado para substituir a gordura natural da pele sempre que os trabalhadores apresentem uma tendência para pele seca;
- 7.2.9. - Limpar e desinfetar prontamente todas as feridas, mesmo que pequenas, ocorridas durante o trabalho de lubrificação, empregando água e sabão e aplicando em seguida um penso esterilizado ou algum tratamento indicado pelo serviços de saúde; consultar o médico do trabalho logo que se manifeste qualquer inflamação de pele, independentemente da sua localização.
- 7.2.10. Não são permitidas alterações aos componentes de fábrica, relativos à segurança do equipamento que lhe retire ou possa retirar fiabilidade;
- 7.2.11. Garantir que os cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios estão e manter-se-ão em bom estado;
- 7.2.12. Utilização de plataformas certificadas com todos os aspectos de segurança implementados, como os meios de acessos adequados, partes integrantes completas e escoramentos adequados;
- 7.2.13. No caso de um derramamento ou vazamento de lubrificantes, não use substâncias inflamáveis ou voláteis para absorver os vazamentos, pois eles podem apresentar um risco grave de incêndio e aumentar as chances de tornar o piso do local onde houve os vazamentos ainda mais escorregadio.
- 7.2.14. Ter o máximo de cuidado aquando da permanência e/ou circulação nas zonas de manobra de veículos motorizados (empilhadores, camiões, automóveis, etc);
- 7.2.15. Adotar posturas correctas e evitar esforços excessivos aquando da execução das tarefas;

**Antes do período de trabalho:**

- a) O colaborador deve efectuar uma vistoria a todos os equipamentos de trabalho a utilizar, nomeadamente escadas, plataformas elevatórias, aparelhos de elevação, e até mesmo ao próprio material de segurança.
- b) O colaborador deve certificar-se de que dispõe de todos os equipamentos de segurança adequados.

	<p style="text-align: center;"><b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b></p> <p style="text-align: center;">OPERAÇÕES DE lubrificações gerais em equipamento</p>
	<p style="text-align: center;">FPS003      Fevereiro de 2015      Página 4 de 5</p>

**Durante o período de trabalho:**

- a) O colaborador deve parar, imediatamente, o trabalho, caso detecte alguma anomalia, que possa pôr em causa a sua segurança e de terceiros.

**Após o período de trabalho:**

- a) O colaborador deve garantir a limpeza e organização da zona alvo das operações .

**c. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de trânsito, se necessário;
- Sinais de aviso de perigos existentes.

**d. Equipamentos de Protecção Individual**

De uso obrigatório e permanente:

- Fato de protecção;
- Óculos de protecção (uso ocasional);
- Colete reflector;
- Luvas de protecção química;
- Calçado de segurança.

**e. Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

**f. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação sobre o presente procedimento de segurança.

**g. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

## **8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

## **9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – Operações de lubrificações gerais de equipamentos

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de montagem de câmaras de vigilância em pontos altos acarreta inúmeros riscos para a integridade física de quem executa as operações. É objectivo deste documento estabelecer o procedimento de segurança para as operações de montagem de câmaras de vigilância em altura.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A operação de montagem de câmaras de vigilância em altura é executada por dois colaboradores que permanecem em segurança dentro de um cesto de trabalho elevado pela grua móvel. O cesto de trabalho é elevado até ao nível do ponto de montagem das câmaras que serão instaladas num poste de iluminação e possivelmente nos edifícios existentes no Porto.

**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

## 3. REFERÊNCIAS

- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro;
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro.

## 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

*Normas CE – Normas da Comunidade Europeia.*

## 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Quedas a níveis diferentes e em altura;
- Queda de objectos/materiais;
- Desprendimento da carga dos aparelhos de elevação;
- Esmagamento/entramento;
- Colapso de estruturas;
- Sobre-esforços ou posturas inadequadas;
- Pancadas e cortes por objectos ou ferramentas;
- Atropelamento;

- Projecção de partículas;

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Trabalho desorganizado;
- Falhas de comunicação;
- Circulação de carga sobre pessoal a trabalhar ou a passar no local;
- Colocação incorrecta de escadas/plataformas;
- Trabalho a velocidade excessiva;
- Utilização de material impróprio para o trabalho a ser efectuado;
- Iluminação inadequada;
- Trabalhar em condições atmosféricas adversas;
- Ofuscamento por reflexo da luz solar;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas nessa zona;
- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;
- Utilização de meios mecânicos de forma inadequada;
- Utilização de equipamentos de protecção não adequados ao trabalho;
- Trabalhadores sem formação e desconhecimento dos riscos.

## 7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO

### 7.1. Requisitos materiais

Os materiais de trabalho utilizados nas operações de carga e descarga de contentores em navios devem ser homologados segundo as normas CE.

### 7.2. Regras de actuação gerais

#### 7.2.1. O manobrador/gruista deve:

- respeitar as normas;
- conhecer as capacidades do equipamento;
- garantir o equilíbrio do equipamento durante a subida, descida e rotação no transporte das cargas, e na deslocação;
- conhecer as regras de circulação dentro da área portuária e sinalização existente

(bandeiras, sinais manuais, luminosos e sonoros)

7.2.2 O colaborador deve ser informado sobre os perigos/riscos submetidos, de modo a:

- familiarizar-se com a actividade a desempenhar;
- conhecer a localização e a função de todos equipamentos de protecção.;

7.2.3 Não são permitidas alterações aos componentes de fábrica, relativos à segurança do equipamento que lhe retire ou possa retirar fiabilidade;

7.2.4 Definição/delimitação das zonas de perigo e das áreas de trabalho;

7.2.5 Garantir que, caso seja necessária sinalização de manobra, esta será efectuada com auxílio de um "sinaleiro" que, através de gestos convencionais ou por via rádio, dará as indicações precisas ao manobrador;

- b) Garantir que os cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios estão e manter-se-ão em bom estado;
- c) Utilização de plataformas com todos os aspectos de segurança implementados, como os meios de acessos adequados, partes integrantes completas e adequados;
- d) O trabalho deve ser suspenso quando as condições atmosféricas foram adversas (vento forte, ondulação forte, chuva intensa, etc.);
- e) Ter o máximo de cuidado aquando da permanência e/ou circulação nas zonas de manobra de veículos motorizados (empilhadores, camiões, automóveis, etc.);
- f) Adoptar posturas correctas e evitar esforços excessivos aquando da execução das tarefas;
- g) A garantia de um sistema de comunicação eficaz;
- h) Ter em consideração a existência de outros riscos, nomeadamente eléctricos, químicos, mecânicos, entre outros;
- i) Garantia da aptidão física dos trabalhadores;

**Antes do período de trabalho:**

- a) O colaborador deve efectuar uma vistoria a todos os equipamentos de trabalho a utilizar, nomeadamente escadas, plataformas elevatórias, aparelhos de elevação, e até mesmo ao próprio material de segurança.

- b) O colaborador deve certificar-se de que dispõe de todos os equipamentos de segurança adequados.

**Durante o período de trabalho:**

- a) O colaborador deve parar, imediatamente, o trabalho, caso detecte alguma anomalia, que possa pôr em causa a sua segurança e de terceiros.

**Após o período de trabalho:**

- a) O colaborador deve garantir a limpeza e organização da zona alvo das operações.

**c. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de trânsito, se necessário;
- Sinais de aviso de perigos existentes.

**d. Equipamentos de Protecção Individual**

**De uso obrigatório e permanente:**

- Capacete de protecção;
- Óculos de protecção (uso ocasional);
- Colete reflector;
- Cinto de segurança (arnês);
- Luvas de protecção mecânica;
- Calçado com biqueira e palmilha de aço e rasto anti-derrapante.

**e. Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

**f. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação sobre o presente procedimento de segurança.

**g. Vigilância da Saúde**




A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

## **8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

## **9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – Operação de montagem de câmaras de vigilância em altura.

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÃO DE DESMONTAGEM E MONTAGEM DA PEÇA MACACO HIDRÁULICO DA GRUA</b> <b>PORTUÁRIA</b>		
	FPS005_2015	Maio de 2016	Página 1 de 5

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de desmontagem e montagem de peça macaco hidráulico da grua portuária acarreta inúmeros riscos para a integridade física de quem executa as operações. É objectivo deste documento estabelecer o procedimento de segurança para a operação.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A operação terá a duração de 2 dias e contempla os seguintes passos:


- Posicionamento da grua, posicionar a lança com cilindro aberto em cerca de 1m;
- Prever os apoios para o cilindro na horizontal para trabalhos no olhal da torre;

### Desmontagem

- Ancoragem do cilindro à torre com aparelho diferencial com apoio de plataforma elevatória;
- Instalação de ferramenta para sacar cavilhão (olhal superior) com o apoio de plataforma elevatória;
- Descer ponta cilindro até posição horizontal (através empilhador telescópico ou grua);
- Vazar óleo da câmara da haste - reintroduzi-lo no depósito;
- Ligar meios elevação (empilhador telescópico ou grua) aos dois olhais extremos do cilindro;
- Desacoplar cavilhão olhal inferior ligação à torre mais os três tubos ligação ao bloco hidráulico.
- Retirar o cilindro para berço provisório;
- Tamponar todas as entradas - proteger bloco hidráulico com madeira;

### Montagem

- Cilindro - posicionar na horizontal e montagem do cavilhão no olhal inferior;
- Cilindro - executar ligações hidráulicas e teste ao cilindro
- Cilindro - elevação até ponta cilindro até à posição de ligação lança (empilhador telescópico ou grua);
- Ancoragem do cilindro à torre com aparelho diferencial com o apoio de plataforma elevatória;

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÃO DE DESMONTAGEM E MONTAGEM DA PEÇA MACACO HIDRÁULICO DA GRUA</b> <b>PORTUÁRIA</b>		
	FPS005_2015	Maio de 2016	Página 2 de 5

- Cilindro - montagem do cavilhão olhal superior;
- Ensaio da grua.

**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

### 3. REFERÊNCIAS

- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro;
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro.

### 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS


*Não aplicável.*

### 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Quedas a níveis diferentes e em altura;
- Queda de objectos/materiais;
- Desprendimento da carga;
- Esmagamento/entalamento;
- Colapso de estruturas;
- Sobre-esforços ou posturas inadequadas;
- Pancadas e cortes por objectos ou ferramentas;
- Projecção de partículas;
- Atropelamento;
- Incêndio/Explosão.

### 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Trabalho desorganizado;
- Falhas de comunicação;
- Circulação de carga sobre pessoal a trabalhar ou a passar no local;
- Colocação incorrecta de escadas/plataformas;
- Trabalho a velocidade excessiva;
- Utilização de material impróprio para o trabalho a ser efectuado;


	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÃO DE DESMONTAGEM E MONTAGEM DA PEÇA MACACO HIDRÁULICO DA GRUA</b> <b>PORTUÁRIA</b>		
	FPS005_2015	Maio de 2016	Página 3 de 5

- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas nessa zona;
- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;
- Utilização de meios mecânicos de forma inadequada;
- Utilização de equipamentos de protecção não adequados ao trabalho;
- Iluminação inadequada;
- Trabalhar em condições atmosféricas adversas.

## **7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO**

### **7.1. Regras de actuação gerais**

- Antes de iniciar os trabalhos deve planear toda a intervenção tendo em conta os seguintes requisitos:
  - Tipo de estrutura, o seu estado e resistência;
  - Materiais e equipamentos necessários á execução do trabalho;
  - Definição de trajectos, tendo por objectivo deslocamentos racionais sobre as estruturas;
  - Delimitação e sinalização das áreas previstas para içar materiais, bem como de outras áreas susceptíveis de serem afectadas;
  - Condições climáticas expectáveis;
  - Necessidade de montar protecções colectivas;
- Tratando-se de uma zona com uma movimentação bastante considerável de viaturas e cargas pesadas, prevê-se a identificação de uma área de trabalho, que garanta a segurança dos trabalhadores. Para tal será posicionada na área em causa, uma vedação que identifique e restrinja o acesso a esta zona de pessoas não afectas à operação;
- Antes do início de qualquer tipo de trabalho estarão disponíveis no local, meios de combate a incêndios – extintores, e meios de contenção de derrames de hidrocarbonetos – material absorvente;
- Garantir que, caso seja necessária sinalização de manobra, esta será efectuada com auxílio de um "sinaleiro" que, através de gestos convencionais ou por via rádio, dará as indicações precisas ao manobrador;
- Vigiar permanentemente as operações de elevação de cargas suspensas com

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÃO DE DESMONTAGEM E MONTAGEM DA PEÇA MACACO HIDRÁULICO DA GRUA</b> <b>PORTUÁRIA</b>		
	FPS005_2015	Maio de 2016	Página 4 de 5

total segurança, manter distância de segurança;

- Garantir que os cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios estão e manter-se-ão em bom estado;
- Utilização de escadas, plataformas certificadas com todos os aspectos de segurança implementados, como os meios de acessos adequados, partes integrantes completas e escoramentos adequados;
- Não subir aos varandins das plataformas;
- Nos trabalhos em altura, todos os trabalhadores devem usar arnês com cinto de segurança amarrado a um elemento que ofereça resistência suficiente;
- Adotar posturas correctas e evitar esforços excessivos aquando da execução das tarefas;
- O trabalho deve ser suspenso quando as condições atmosféricas foram adversas (vento forte, ondulação forte, chuva intensa, etc);

**Antes do período de trabalho:**

- a) O colaborador deve efectuar uma vistoria a todos os equipamentos de trabalho a utilizar, nomeadamente escadas, plataformas elevatórias, aparelhos de elevação, e até mesmo ao próprio material de segurança.
- b) O colaborador deve certificar-se de que dispõe de todos os equipamentos de segurança adequados.

**Durante o período de trabalho:**


- a) O colaborador deve parar, imediatamente, o trabalho, caso detecte alguma anomalia, que possa pôr em causa a sua segurança e de terceiros.

**Após o período de trabalho:**

- a) O colaborador deve garantir a limpeza e organização da zona alvo das operações.

**c. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de trânsito, se necessário;

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÃO DE DESMONTAGEM E MONTAGEM DA PEÇA MACACO HIDRÁULICO DA GRUA</b> <b>PORTUÁRIA</b>		
	FPS005_2015	Maio de 2016	Página 5 de 5

- Sinais de aviso de perigos existentes.

#### **d. Equipamentos de Protecção Individual**

De uso obrigatório e permanente:

- Capacete de protecção;
- Arnês de segurança;
- Colete reflector;
- Luvas de protecção mecânica;
- Calçado com biqueira e palmilha de aço e rasto anti-derrapante.

De uso ocasional:

- Óculos de protecção;

#### **e. Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

#### **f. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação sobre o presente procedimento de segurança.

#### **g. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.


### **8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

### **9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos

Anexo B – Plano de trabalhos

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE VARAGEM E ARRIAGEM DE EMBARCAÇÕES ATRAVÉS DE PÓRTICO-TRAVELLIFT</b>		
	FPS006	Fevereiro de 2015	Página 1 de 5

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de varagem e arriagem de embarcações acarreta inúmeros riscos para a integridade física de quem executa as operações. É objectivo deste documento estabelecer o procedimento de segurança para as operações de varagem e arriagem de embarcações nos pórticos existentes nos Portos.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A operação de varagem e arriagem de embarcações é realizada por um pórtico que tem capacidade para embarcações até às 50 toneladas.


A operação de varagem de embarcações contempla os seguintes passos:

- 1º Fase: deslocação do pórtico até ao poço;
- 2º Fase: descida das cintas e entrada da embarcação no berço;
- 3º Fase: elevação da embarcação fora do nível do mar e inspecção. Nesta fase são retirados os tripulantes de bordo;
- 4º Fase: nivelar a embarcação e deslocação para terraplano;
- 5º Fase: posição da embarcação em cima dos berços (escoramento);
- 6º Fase: retirada do pórtico da embarcação e verificação final do pórtico.

A operação de arriagem de embarcações contempla os seguintes passos:

- 1º Fase: colocação do pórtico na posição da embarcação;
- 2º fase: deslocação da embarcação para o poço do pórtico;
- 3º fase: descida ao nível da água (embarque da tripulação e verificação);
- 4º fase: descida total das cintas e saída da embarcação do pórtico;
- 5º fase: deslocação do pórtico para o terraplano;
- 6º fase: verificar final do pórtico.

**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE VARAGEM E ARRIAGEM DE EMBARCAÇÕES ATRAVÉS DE PÓRTICO-TRAVELLIFT</b>		
	FPS006	Fevereiro de 2015	Página 2 de 5

### 3. REFERÊNCIAS

- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro;
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro.

### 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

Varagem – fase de elevação da embarcação e colocação em terra.

arriagem – fase de descida da embarcação e colocação em mar.


### 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Quedas a níveis diferentes e em altura;
- Quedas ao mar;
- Rebentamento de pneus;
- Queda de objectos/materiais;
- Esmagamento/entalamento;
- Colapso de estruturas;
- Sobre-esforços ou posturas inadequadas;
- Pancadas e cortes por objectos ou ferramentas;
- Atropelamento;
- Rotura e projecção de cabos;
- Incêndio/Explosão.

### 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Práticas inadequadas (distracção, consumo de estupefacientes e álcool, etc);
- Falhas de comunicação;
- Circulação de pessoas a passar no local;
- Não utilizar os equipamentos de protecção individual;
- Colocação incorrecta das cintas de elevação;
- Trabalho a velocidade excessiva;
- Utilização de material impróprio para o trabalho a ser efectuado;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas nessa zona;



	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE VARAGEM E ARRIAGEM DE EMBARCAÇÕES ATRAVÉS DE PÓRTICO-TRAVELLIFT</b>		
	FPS006	Fevereiro de 2015	Página 3 de 5

- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;
- Operação em condições atmosféricas adversas;
- Trabalhadores externos e utentes sem formação e informação adequada em matéria de segurança.

## **7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO**


### **7.1. Regras de actuação gerais**

#### **7.1.1 O operador do equipamento deve:**

- Antes do período de trabalho efectuar uma vistoria a todos os equipamentos a utilizar, nomeadamente pórtico, acessórios (cintas, etc.) e até mesmo ao próprio material de segurança.
- Verificação dos níveis (água, gasóleo, óleo)
- Inspecção visual de derrames /pneus;
- Inspecção visual das cintas e fechos de segurança.
- Conhecer as capacidades do equipamento e respeitar as normas;
- Garantir o equilíbrio do equipamento durante a subida, descida da embarcação;

#### **7.1.2. Durante a operação:**

- Sentido de precaução durante as operações (responsabilidade, velocidade adequada, atenção, cuidado);
- Deve assegurar-se que o proprietário ou responsável pela embarcação indica os pontos correctos de colocação de cintas;
- Não deverão circular junto á operação pessoas estranhas á operação, caso contrário a operação deverá ser suspensa até estarem reunidas condições de segurança;
- Parar imediatamente a operação caso seja detectada alguma anomalia, que possa pôr em causa a sua segurança e de terceiros.
- Garantir a manobra é efectuada com auxílio de um elemento "sinaleiro" que, através de gestos convencionais ou por via rádio, dará as indicações precisas ao operador;

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE VARAGEM E ARRIAGEM DE EMBARCAÇÕES ATRAVÉS DE PÓRTICO-TRAVELLIFT</b>		
	FPS006	Fevereiro de 2015	Página 4 de 5

- Garantir que os cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios possuem certificação CE e estão em bom estado;
- O trabalho deve ser suspenso quando as condições atmosféricas forem extremas;
- Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifiquem à chefia.

#### **c. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Bóia salva vida;
- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de aviso de perigos existentes;
- Sinais de trânsito, se necessário;

#### **d. Equipamentos de Protecção Individual**

##### De uso obrigatório:

- Capacete de protecção;
- Colete reflector;
- Colete salva-vidas;
- Luvas de protecção mecânica;
- Calçado de protecção.

#### **e. Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**


- Cumprimento do D.L: 50/2005.

#### **f. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação sobre o presente procedimento de segurança.

#### **g. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

	<p align="center"><b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b></p> <p align="center">OPERAÇÕES DE VARAGEM E ARRIAGEM DE EMBARCAÇÕES ATRAVÉS DE PÓRTICO- TRAVELLIFT</p>		
	FPS006	Fevereiro de 2015	Página 5 de 5

## **8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

## **9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – Operações de varagem e arriagem de embarcações.

Anexo B - Orientações de segurança operações pórtico.

Anexo C – EDITAL

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de varagem e arriagem de embarcações acarreta inúmeros riscos para a integridade física de quem executa as operações. É objectivo deste documento estabelecer o procedimento de segurança para as operações de varagem, arriagem e estacionamento de embarcações no Hidrolift existente no Porto de Pescas da Praia da Vitória.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A operação de varagem e arriagem de embarcações tem capacidade para embarcações até às 450 toneladas e 5 linhas para estacionamento de embarcações.

A operação de varagem de embarcações contempla os seguintes passos:

- 1º Fase: preparação e construção do berço para o navio. Esta fase decorre em pleno estaleiro e são feitos trabalhos de serralharia, carpintaria, corte, soldadura;
- 2º Fase: colocação do berço no elevador/plataforma para recepção da embarcação;
- 3º Fase: descida do elevador/plataforma e entrada da embarcação no berço;
- 4º Fase: Inspeção e verificação subaquática (ocasional);
- 5º Fase: elevação da embarcação fora do nível do mar e nova inspeção. Nesta fase são retirados os tripulantes de bordo;
- 6º Fase: nivelar a plataforma e deslocação para terrapleno. Esta fase ocorre com o auxílio de cabos de aço que puxam a plataforma;
- 7º Fase: preparação do acesso à embarcação, fornecimento de água, luz;
- 8º Fase: operação de reparação da embarcação (trabalhos executados à responsabilidade do armador);
- 9º Fase: colocação da embarcação em picadeiro ou transferência de linha. Esta fase pode ocorrer quando a estadia for prolongada ou é necessária linha para a recepção de nova embarcação.

A operação de arriagem de embarcações contempla os seguintes passos:

- 1º Fase: Reposição da embarcação em cima dos berços. Esta fase ocorre quando a embarcação esteve em picadeiro;
- 2º fase: deslocação da embarcação para o elevador. Esta fase ocorre com o auxílio de cabos de aço que puxam a plataforma;
- 3º fase: descida da embarcação no elevador/plataforma;
- 4º fase: saída da embarcação da plataforma;
- 5º fase: subida do elevador/plataforma e retirada do berço;
- 6º fase: desmanche do berço (esta fase ocorre em estaleiro).

**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

### 3. REFERÊNCIAS

- DL n.º 50/2005 de 25 de Fevereiro;
- Lei n.º 70/2014 de 1 de Setembro;
- Lei n.º 102/2009 de 10 de Setembro.

### 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

Varagem – fase de elevação da embarcação e colocação em terra.

arriagem – fase de descida da embarcação e colocação em mar.

Picadeiro – estrutura em madeira que suporta a embarcação.

### 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Quedas a níveis diferentes / em altura / ao mar;
- Queda de objectos/materiais;
- Esmagamento/entalamento;
- Colapso de estruturas;
- Sobre-esforços ou posturas inadequadas;
- Projecções de partículas, pancadas e cortes por objectos ou ferramentas;
- Atropelamento;
- Rotura e projecção de cabos;
- Pressões anormais;
- Incêndio/Explosão/Derrame de hidrocarbonetos.

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Trabalho desorganizado;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas nessa zona;
- Falhas de comunicação;
- Circulação de pessoal a trabalhar ou a passar no local;
- Utilização incorrecta de escadas/plataformas;
- Utilização de material impróprio para o trabalho a ser efectuado;
- Iluminação inadequada;
- Trabalhar em condições atmosféricas adversas;
- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;
- Utilização de meios mecânicos de forma inadequada;
- Utilização de equipamentos de protecção não adequados ao trabalho;
- Condições hiperbáricas;
- Trabalhadores externos e utentes sem formação e informação adequada em matéria de segurança.

## 7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO

### 7.1. Requisitos materiais

Os materiais de trabalho utilizados nas operações devem ser homologados segundo as normas CE.

### 7.2. Regras de actuação gerais

7.2.1. O operador do elevador deve:

- Respeitar as normas;
- Conhecer as capacidades do equipamento;
- Garantir o equilíbrio da embarcação durante a subida e descida;
- Parar imediatamente a operação caso seja detectada alguma anomalia, que possa pôr em causa a sua segurança e de terceiros;

### 7.2.2. Durante a operação:

- Todo o pessoal deve estar equipado com a protecção individual adequada às condições de trabalho e em conformidade com as funções e tarefas a realizar e a operação a executar;
- Sentido de precaução durante as operações (responsabilidade, velocidade adequada, atenção, cuidado);
- Proceder à delimitação da área de trabalho através da colocação de fita sinalizadora ou vedação;
- Não deverão circular junto á operação pessoas estranhas á operação, caso contrário a operação deverá ser abortada até estarem reunidas condições de segurança;
- Parar imediatamente a operação caso seja detectada alguma anomalia, que possa pôr em causa a sua segurança e de terceiros;
- Garantir que a manobra é efectuada com auxílio de um elemento "sinaleiro" que, através de gestos convencionais ou preferencialmente por via rádio, dará as indicações precisas ao operador;
- Garantir um sistema de comunicação eficaz, nomeadamente entre o operador da plataforma e o elemento auxiliar junto das escalas;
- A utilização de andaimes, escadas e plataformas de trabalho devem obedecer às regras de segurança em vigor.
- Definição/delimitação das zonas de perigo e das áreas de trabalho;
- Não são permitidas alterações aos componentes de fábrica, relativos à segurança do equipamento que lhe retire ou possa retirar fiabilidade;
- Garantir que os equipamentos, cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios possuam certificação CE e estão em bom estado;
- O trabalho deve ser suspenso quando as condições atmosféricas forem extremas;
- É proibido o consumo de álcool ou estupefacientes;
- Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifiquem.

### 7.2.3. Regras de actuação específicas - operações de mergulho:

- As operações de mergulho exigem profissionais encartados (deverá ser apresentada a Caderneta de mergulhador profissional);
- O mergulhador profissional deve conhecer o Código Internacional de Sinais, procedimentos, deveres e instruções em vigor na operação de mergulho.
- O mergulhador profissional deve identificar de forma inequívoca a sintomatologia associada à doença de descompressão e acidentes barotraumáticos.
- O mergulhador profissional não pode consumir álcool ou drogas que possam reduzir as suas capacidades psicofísicas, pelo menos nas 72 horas anteriores ao início de qualquer operação de mergulho.
- O mergulhador profissional deve, em especial:
  - a) Informar quando não se sentir em condições psicofísicas para mergulhar;
  - b) Verificar todo o equipamento individual necessário para efectuar o mergulho antes do seu início;
  - c) Verificar o funcionamento do seu equipamento após entrar na água e antes de imergir;
  - e) Não se deslocar em meio aéreo durante as 24 horas após ter terminado um mergulho com paragens de descompressão.

### 7.2.4. Regras ambientais específicas:

- A embarcação deverá ter apenas 10% da sua capacidade de combustível no momento da varagem/arriagem;
- As águas de lastro, águas oleosas ou outros poluentes devem ser retirados antes da varagem/arriagem;
- Em terrapleno, deve ser feita uma correcta e adequada gestão dos resíduos produzidos.



#### **a. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Bóias sinalizadores (mergulho);
- Bóias salva vidas;
- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de aviso de perigos existentes;
- Sinais de trânsito, se necessário.

#### **b. Equipamentos de Protecção Individual**

##### De uso obrigatório:

- Capacete de protecção;
- Óculos de protecção (ocasional);
- Colete reflector;
- Colete salva-vidas (ocasional);
- Luvas de protecção mecânica;
- Calçado de protecção.

#### **c. Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

#### **d. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem informação / formação sobre o presente procedimento de segurança.

#### **e. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores (internos) deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

## **8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

Garantir a existência de uma caixa de 1ºs socorros no local com o respectivo material em condições.

Garantir a existência de meios de extinção portáteis (extintores) no local durante a realização das operações.

## **9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – Operações de varagem e arriagem de embarcações.

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de amarração/desamarração de embarcações nos cais, duques de alba ou qualquer outra plataforma dedicada para esse efeito acarreta inúmeros riscos para a integridade física dos amarradores pela perigosidade da tarefa e pelos locais onde esta ocorre. É objectivo deste documento estabelecer um procedimento de segurança com o fim de minimizar todos esses riscos. O âmbito deste documento abrange todos os colaboradores internos e externos da Portos dos Açores que estejam afetos ao serviço de amarração/desamarração de embarcações.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DAS DIVERSAS OPERAÇÕES

### 1 – Acesso e permanência ao local de amarração/desamarração sobre o cais

Os colaboradores deverão aceder á zona de operação devidamente munidos com os equipamentos de protecção individual obrigatórios e permanecer dentro da zona esterilizada numa área devidamente resguardada e afastada dos perigos imediatos. Só deverão aproximar-se da borda do cais aquando da necessidade de recolha das linhas de retenida, devendo fazê-lo de forma cuidadosa e com a máxima atenção. De igual modo deverão proceder aquando o processo de desamarração do navio.

### 2 – Preparação para a operação de amarração

Recomenda-se aos colaboradores que estejam afectos à operação que façam previamente exercícios de aquecimento muscular, de modo a preparar o corpo para o esforço que se irá desenvolver.

### 3 – Recolha de linha da retenida e cabo de amarração sobre o cais

Esta fase de recolha e passagem de cabos requer uma atenção e concentração máxima por parte do amarrador por ser uma das etapas mais perigosas.

Começa pela necessidade de estabelecer um contacto visual com as pessoas que a bordo enviam a linha e a pinha da retenida, pelo facto da pinha ser um objecto pesado e

susceptível de provocar lesões. De igual modo dever-se-á ter sempre uma noção dos espaços e dos obstáculos que se encontram no raio onde a pinha cairá, evitando-se assim quedas ou embates nessa zona.

Durante a recolha da linha de retenida com o cabo do navio, o amarrador deverá adoptar uma postura defensiva junto á borda do cais que consiste em baixar o seu centro de gravidade e adiantar um pé de modo a evitar sacões bruscos e eventuais quedas, incluindo ao mar, assim como deverá ter muita atenção na recolha da linha para que esta não se embrulhe nas suas pernas, o que pode potenciar os perigos por arrastamento, esmagamento ou queda ao mar.

#### **4 – Encapelamento de cabos nos cabeços de amarração sobre o cais**

A recolha do cabo de amarração do navio deverá ser feita de modo a garantir uma folga de cabo suficiente em cima do cais para que isso permita o seu encapelamento em segurança e sem grande esforço físico.

O amarrador terá em conta que o movimento de aproximação ao cabeço deve ser feito sempre olhando para onde o cabo vai tendo sempre em mão a alça do próprio cabo, não devendo nunca transportar o cabo virando costas à operação.

O acto de encapelamento requer redobrada atenção pelo perigo de esmagamento dos membros superiores e inferiores.

Nos casos em que é necessário “furar” outros cabos, o amarrador deverá adoptar uma posição defensiva junto ao cabeço e aos outros cabos, devendo preferencialmente a manobra ser feita por duas ou mais pessoas e puxando sempre pelo chicote da alça evitando passar as mãos pelo interior dos outros cabos o máximo possível.

#### **5 – Largar cabos (desamarração) sobre o cais**

Tal como no processo de amarração é fundamental manter uma distância de segurança razoável aos cabeços e aos cabos, prestando sempre muita atenção á comunicação com os marinheiros de bordo.

A aproximação ao cabeço só se deverá efectuar após o cabo ser folgado, tendo sempre em conta os esforços a que os outros cabos possam estar sujeitos. Novamente será importante o amarrador manter uma postura defensiva e executar o movimento de

desencapelamento sempre voltado para o cabo de forma rápida e cuidadosa, reduzindo ao mínimo o tempo em que os membros superiores permanecem no interior das alças dos outros cabos, e a proximidade a cabos em tensão.

Sempre que for possível os amarradores segurarão a alça em cima do cais até que esta possa ser içada para o navio de modo a evitar-se desnecessariamente cabos na água e possíveis idas à hélice do navio.

#### **6 – Escadas de portaló no cais**

Sempre que seja necessário intervenção humana instalar ou desinstalar a escada de portaló num navio o amarrador obrigatoriamente deverá ter em conta todas recomendações de segurança estabelecidas para a movimentação mecânica de cargas suspensas.

#### **7 – Recolha de cabos do navio para a lancha de amarração**

Todos os pressupostos anteriormente referidos para a recolha dos cabos em cima do cais mantém-se, tendo apenas em atenção que na lancha a plataforma será mais escorregadia e instável devido ao balanço, além de que o espaço de trabalho é limitado. O amarrador deverá ter uma maior atenção à dinâmica lancha – navio.

#### **8 – Fixação do cabo na lancha de amarração para reboque**

Mantém-se os pressupostos do encapelamento em terra tendo apenas em atenção que na lancha a plataforma será mais escorregadia e instável devido ao balanço, além de que o espaço de trabalho é limitado. O amarrador deverá ter uma maior atenção à dinâmica lancha – navio. Terá de haver atenção para evitar que o cabo vá ao hélice da lancha.

#### **9 – Passagem de cabo á bóia através de lancha de amarração**

A passagem de um cabo á bóia é uma operação de elevado risco, pressupõe que a lancha esteja suficientemente estabilizada junto á bóia de modo que o acesso do amarrador para esta seja feita da forma mais segura possível. Mantém-se os pressupostos do encapelamento em terra tendo apenas em atenção que na bóia a superfície é instável, podendo ser escorregadia agravando a perigosidade da operação.

**10 – Embarque/desembarque em cais ou no duque d`Alba**

Os amarradores só deverão embarcar ou desembarcar na lancha de amarração quando esta estiver suficientemente estável para que a subida/descida/transbordo se processe de forma segura. Caso a oscilação vertical da lancha seja exagerada deverá ser evitado o embarque/desembarque procurando melhor posição para o fazer.

É importante ter em conta sempre o aspecto e estado das plataformas a que se pretende aceder, especialmente o seu piso, devendo sempre adoptar uma postura defensiva.

**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

**3. REFERÊNCIAS**

- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro;
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro;
- SOLAS (Safety of Life at Sea - International Convention for the Safety of Life at Sea);

**4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS**

Pinha de retenida – *Peso na extremidade de uma linha guia com o fim de permitir lançar o chicote de um cabo a uma maior distância.*

Encapelar - *enfiar uma alça de um cabo num cunho, num cabeça, etc., que podem estar no cais ou na embarcação, passar o seio de um cabo por uma argola, um olhal, etc.*

Furar um cabo – *Ato de passar uma mãozinha por dentro de outra num cabeça de amarração.*

Alça de um cabo ou espia – *Olhal na extremidade de um cabo.*

Calema – *Termo utilizado para definir ondulação que origina movimentos abruptos nos navios.*

Cabeço de amarração – *Coluna de ferro de pequena altura na beira do cais, tendo por fim de nela se fixarem as espias dos navios.*

Escada de portaló – *Escada de acesso ao navio pelo cais.*

## 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Queda ao mar (afogamento) /Golpes e cortes (hélices);
- Ruptura e projecção de cabos;
- Quedas a níveis diferentes;
- Queda de objectos/materiais;
- Esmagamento;
- Atropelamento;
- Lesões musculó-esqueléticas
- Queimaduras (abrasão) e cortes (cabos);
- Incêndio/Explosão (lança).

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Práticas inadequadas no cais (distração, consumo de estupefacientes e álcool, etc);
- Falhas de comunicação;
- Aproximação a cabos de amarração / Chicotada pelo rebentamento do cabo;
- Manuseamento cabos de aço / existência de limalhas nos cabos normais;
- Iluminação inadequada;
- Trabalhar em condições atmosféricas adversas (mar alteroso, vento e chuva);
- Lançamento da retenida (Ofuscamento por reflexo da luz solar);
- Circular na presença de cabos / cordas da retenida;
- Falta de aderência de superfícies;
- Falta de limpeza em zonas de circulação;
- Sobre esforços ou posturas inadequadas;
- Ausência de meios de socorro;
- Sobre-aquecimento de Equipamentos eléctricos (lanchas).

**7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO****a. Regras de actuação gerais**

- Sentido de precaução durante as operações (responsabilidade, velocidade adequada, atenção, cuidado);
- Utilizar os EPI's adequados e de uso obrigatório;
- Manter as zonas de circulação limpas;
- Consumo proibido de álcool ou estupefacientes;
- Adopção de posturas correctas e esforços excessivos aquando da execução das tarefas; Antes de iniciar o trabalho fazer exercícios de aquecimento;
- Nos dias mais quentes, ingerir água em quantidade adequada;
- Usar protecção contra o sol (vestuário, cremes protectores, etc.)
- Deverá ser garantido periodicamente a manutenção respectiva de cada equipamento de salvamento (balsas, coletes salva-vidas, acessórios de emergência, etc.);
- Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifique durante as operações à chefia e ao gabinete de segurança.

**b. Regras de actuação específicas - Operações de amarração**

- Na amarração e desamarração dos cabos, o amarrador deverá certificar-se de que ninguém esteja próximo dos lugares perigosos da manobra;
- As pessoas que não estiverem envolvidas na operação deverão ficar afastadas da zona de operação;
- Durante as manobras deve-se ter especial atenção aos cabos em tensão, logo na medida do possível afaste-se para lugar seguro;
- Segurar o máximo possível o cabo no cais durante a operação de desamarração, tendo especial atenção aos “springs” da popa;
- Atenção aos lançamentos das retenidas e á forma como esta é retirada;
- Muito cuidado com as mãos e os pés dentro das alças dos cabos;
- Nunca colocar-se por dentro dos cabos, porque o cabo ao esticar pode atirar o amarrador para o mar;



- Evitar ficar de costas na borda do cais;
- “Furar os cabos” sempre que possível;
- O coordenador deverá fazer-se acompanhar sempre pelo rádio VHF ligado no canal 14;
- Deve utilizar os EPI’s adequados (capacete, colete salva vidas, colete reflector, luvas, calçado de protecção);
- Não deixar a operação sem o piloto chegar a terra ou ter sido ditada o fim da operação por parte do coordenador;

### **c. Regras de actuação específicas - Operações de amarração em lancha**

- O equipamento só poderá ser operado por pessoa autorizada e competente (mestre). Os sistemas de segurança (radares, comunicações) deverão estar em pleno funcionamento;
- Ter sempre em mente que estamos numa embarcação, o manuseio dos cabos acarreta sempre o risco de queda ao mar, usar sempre que possível o croque para “apanhar” um cabo na água;
- Extrema cautela deve estar presente em circunstâncias de ser necessário passar cabo a uma bóia, especialmente quando o amarrador tiver que subir em cima dela. Deve evitar movimentos bruscos para impedir que a bóia adorne repentinamente;
- Deve utilizar os EPI’s adequados (capacete, colete salva vidas, colete reflector, luvas, calçado de protecção);
- Os cabos de amarração ao serem enviados para a lancha, devem ser recolhidos por parte dos amarradores de forma ampla sem voltas, afim de permitir a sua entrega no cais, “duques de alba” ou bóias de forma rápida e segura;
- Em nenhuma circunstancia a lancha deve permitir excesso de cabo na água, afim de evitar sua proximidade com as hélices;
- O cabo deverá sempre ser transportado de forma esticada até ao cais, “duque de alba” ou bóia;
- Para passar um cabo dobrado, em que a mão do cabo volta para o navio e o seio fica no cabeça, os amarradores deverão colher uma quantidade de cabo tal, que

seja possível ficar com a mão do cabo estabelecida a bordo da lancha e enviar a retenida para terra com o seio do cabo.

- Ter muita atenção no embarque/desembarque da lancha quer para o cais, como para os “duques de alba”;
- O Mestre da embarcação é responsável pela segurança da embarcação e tripulação. Deverá sempre comunicar via VHF ao piloto (canal 14) qualquer situação que possa pôr em risco a segurança;
- A lancha deve manter resguardo de segurança á popa e somente aproximar-se quando obtiver autorização por VHF por parte do piloto;

#### **c. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Bóias salva vidas;
- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de aviso de perigos existentes.

#### **d. Equipamentos de Protecção Individual**

De uso obrigatório e permanente:

- Capacete de protecção;
- Colete reflector;
- Colete salva-vida;
- Luvas de protecção;
- Calçado de protecção.

#### **f. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem informação e formação sobre o presente procedimento de segurança.

#### **g. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.


**8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

**9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos\_DOP\_Serviços terrestres aos navios\_amarração – desamarração em terra;

Anexo B – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos\_DOP\_Serviços terrestres aos navios\_amarração – desamarração marítima;

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 1 de 12

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de embarque e desembarque de contentores e cargas gerais em navios acarreta inúmeros riscos para a integridade física de quem executa as operações e possíveis avarias nas cargas. É objectivo deste documento estabelecer um procedimento de segurança para as operações de embarque e desembarque em navios nos Portos comerciais da Portos dos Açores.

Este é um documento com as condições mínimas a ter em conta nestas actividades, no âmbito da segurança, sendo aceite e até recomendável que sejam apresentados por entidades externas desenvolvimentos ao presente documento.

Outro tipo de operação/modo de embarque/desembarque que não se encontre descrito neste documento, deverá ser criado um procedimento específico de segurança pelo requerente e submetido a prévia validação da autoridade portuária.

Este documento destina-se às entidades directa e indirectamente envolvidas nas operações portuárias e movimentação de cargas, nomeadamente o Operador Portuário, Armadores, Agentes, Transportadores, Recebedores e Carregadores de mercadorias, e qualquer outra entidade externa que possa intervir na operação.


## 2. CARACTERIZAÇÃO DAS DIVERSAS OPERAÇÕES

### 1 – Descarga de graneis secos utilizando a grua portuária.

Esta operação consiste na descarga dos graneis do navio para a tremonha (funil de descarga), apresentando diferentes passos, que a seguir se apresentam:

**Passo 1 – Recolha de graneis do navio:** é efectuado pelo aparelho de carga (concha) da grua portuária que aproximando-se do porão do navio recolhe o granel através de um processo de fecho hidráulico sem intervenção dos estivadores.

**Passo 2 – Transferência da carga do porão até á tremonha e regresso da concha ao porão:** este movimento é efectuado pelo operador da grua portuária e consiste na colocação da concha em posição favorável quer seja na tremonha ou no porão do navio. Este movimento deve ser acompanhado pelos estivadores da prumada da grua (auxiliares) que dão instruções gestuais e/ou por rádio UHF ao operador da grua portuária.

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 2 de 12

**Passo 3 – Descarga do cereal na tremonha:** é efectuado pelo operador da grua portuária através da abertura hidráulica da concha saindo o granel por acção de gravidade. Posteriormente um estivador procede à abertura de uma válvula manual do fundo da tremonha para descarga do granel directamente nos camiões.

Nota: em situações pontuais, dadas as características específicas de uma carga ou dos processos mecânicos referentes á sua movimentação, poderão ser adoptadas medidas pontuais de excepção desde que com a aceitação do coordenador de segurança do operador portuário.

## 2 – Embarque e desembarque de contentores utilizando a grua portuária.


Esta operação efectua-se utilizando a grua portuária e contempla duas fases distintas, que são, o embarque do contentor (movimento feito do cais para o navio) e o desembarque do contentor (movimento feito do navio para o cais). Em cada fase ocorrem os seguintes passos:

**Passo 1 - Engate e desengate do contentor no cais ou no navio:** se for efectuado com o aparelho de carga (spreader automático da grua) o engate/desengate do contentor é mecânico sem intervenção humana. Se for efectuado através do aparelho de carga (spreader manual) obriga à intervenção dos estivadores sendo o seu engate/desengate manual. Se forem utilizados o aparelho de carga composto por cabos de aço com “martelos”, manilhas ou “gatos” de suspensão implica a intervenção dos estivadores e o seu engate/desengate é manual.

**Passo 2 - Movimento do navio para o cais e vice-versa:** é efectuado pelo operador da grua portuária e consiste na colocação do contentor na posição final quer seja no cais ou na célula do navio. Este movimento deve ser acompanhado pelos estivadores da prumada da grua (auxiliares) que dão instruções gestuais e/ou por rádio UHF ao operador da grua portuária.

## 3 – Embarque e desembarque de carga geral utilizando a grua portuária.

No caso da carga geral a movimentação também se divide em duas fases distintas o embarque e o desembarque, e à semelhança da operação de contentores também cada

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 3 de 12

operação se subdivide em 3 passos distintos, o engate/desengate da carga no cais, a deslocação da carga de e para o navio e o desengate/engate da carga no navio.

Mas sendo carga geral, ou seja carga sem dimensões standard, esta implica maior cuidado na definição dos pontos de engate para posterior elevação e movimentação em segurança e estabilidade.

Quando é julgado conveniente a equipa de estivadores no cais (normalmente 2) é reforçada com mais dois elementos para que a cada elemento esteja destinado um cabo de fixação (normalmente 4), impedindo assim que fiquem cabos "soltos", o que poderá provocar avaria na carga ou lesões nos estivadores.

**Passo 1 – Engate/desengate da carga geral no cais:** O operador da grua portuária estabiliza o movimento dos cabos ou cintas para que estes sejam alcançados pelos estivadores em segurança, seguidamente os estivadores segurando os cabos aproximam-se da carga sendo esta fixa ou liberta.

Dependendo das características da carga pode-se utilizar o denominado empilhador "sobe-e-desce" para que os estivadores possam ser transportados até à posição da carga de modo a alcançar em segurança os pontos de fixação.


Nesta operação também é necessário ter em atenção eventuais tensões inesperadas dos cabos, tal como acontece na operação de contentores, mas neste caso o perigo de esmagamento pelos cabos é maior, dada a configuração de determinadas cargas e dos seus pontos de fixação que poderão estar em locais de difícil acesso.

**Passo 2 - Movimento do navio para o cais e vice-versa:** é efectuado pelo operador da grua portuária procedendo-se à colocação da carga geral na posição pretendida, quer seja no cais ou no navio.

A movimentação de cargas soltas ou desmontadas obriga a maior atenção devido a eventuais partes soltas.

É recomendável a utilização de cabos "guia" na extremidade da carga para que os estivadores a possam guiar à distância e colocar na posição pretendida.

**Passo 3 – Engate/desengate da carga geral no navio:** o operador da grua estabiliza os cabos ou cintas para que estes sejam alcançados pelo estivador em segurança, seguidamente os estivadores aproximam-se da carga fixando ou libertando-a dos cabos.

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 4 de 12

A bordo do navio não é possível utilizar o empilhador sendo utilizada quando necessário uma escada de alumínio.

Em toda esta operação é também necessário ter atenção a eventuais tensões inesperadas dos cabos á imagem do que acontece também nos contentores sendo que o perigo de esmagamento é maior dada a configuração das cargas e dos seus pontos de fixação, por vezes em locais de difícil acesso.

É também uma agravante o facto de o espaço de trabalho ser normalmente mais reduzido, limitando as áreas de fuga ou segurança.

Outra condicionante é adicionada pelo risco de oscilação do navio devido à ondulação ou movimentação de cargas criando tensões abruptas no aparelho de carga.

#### **4 – Embarque e desembarque de contentores ou cargas gerais utilizando a grua do navio.**


Este processo é idêntico ao processo quando utilizada a grua portuária, no entanto deve-se ter atenção às seguintes situações:

- o operador da grua pertence à empresa das operações portuárias (estiva);
- as gruas do navio não possuem spreaders automáticos, logo todo o processo implica a operação manual dos estivadores, aumentando os riscos;
- dada a posição e a dimensão das gruas dos navios o operador da grua tem uma visibilidade sobre a operação mais reduzida, dependendo muito das indicações visuais ou por rádio dos estivadores e auxiliares de manobra.

#### **5 - Operação com duas gruas (tandem)**

À operação com as duas gruas aplica-se em regra à carga-geral sendo aplicados todos os cuidados referentes a este tipo de carga. Normalmente a montagem da "balança" (ou spreader) é efectuada por toda a equipa de estivadores, mas é o dono da balança, neste caso o navio que supervisiona e orienta a montagem da mesma.

Nota importante, sendo uma operação com duas gruas é necessário uma boa coordenação e conveniente comunicação entre todos (os dois grueiros e o auxiliar de manobra) através da sinalética correcta e ou via rádio.

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 5 de 12

## 6 - Operação com carga viva

A operação de embarque e desembarque de carga viva (bovina, cavalar e suína) em contentor apenas difere do referenciado no ponto 2 pelo facto de esta mercadoria não ser inerte. O facto de se transportar animais vivos agrava o risco pela sua natureza.

Todo o trajecto desde a entrada até ao parque é idêntico a um contentor normal, no entanto por se tratar de carga viva o parqueamento é segregado e requer acondicionamento especial, especificamente numa zona arejada e fora de zona de habitual circulação de pessoas.

Sendo normalmente a última carga a embarcar no navio o trânsito de parque até á prumada e consequente embarque processa-se de forma imediata. A elevação e consequente estiva a bordo constituem o momento mais crítico da operação sendo válida para o processo inverso (descarga).

**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

## 3. REFERÊNCIAS

- SOLAS (Safety of Life at Sea - International Convention for the Safety of Life at Sea)
- IMO (International Maritime Organization)
- IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code)
- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro

## 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS


Normas CE – Normas da Comunidade Europeia.

“Spreader” – aparelho de engate semiautomático ou automático no contentor.

“Sobe e desce” – Empilhador de garfos com cesto engatado para elevar e baixar os estivadores ao topo dos contentores e chão respectivamente.

“Calema” – Termo utilizado para definir ondulação que origina movimentos abruptos nos navios.



	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 6 de 12

*“Contentores open side” – Termo utilizado para definir os contentores com gradeamentos amovíveis nos painéis laterais.*

*“IMDG Code” – International Maritime Dangerous Goods Code.*


*“Auxiliar de prumada” – Estivador que auxilia dando instruções ao operador de equipamento portuário quando a visibilidade é reduzida ou nula.*

## 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Quedas a níveis diferentes e em altura;
- Queda ao mar;
- Queda de objectos/materiais/carga viva;
- Desprendimento da carga dos aparelhos de elevação;
- Esmagamento/entalamento;
- Colapso de estruturas;
- Atropelamento;
- Pancadas e cortes por objectos ou ferramentas;
- Projecção de partículas;
- Sobre-esforços ou posturas inadequadas;
- Insolação;
- Incêndio/Explosão (cargas IMO, etc.).

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Práticas inadequadas (distracção, consumo de estupefacientes e álcool, etc);
- Trabalho desorganizado;
- Danos na carga contentorizada;
- Falhas de comunicação;
- Locomoção sobre os contentores;
- Circulação de carga sobre pessoal a trabalhar ou a passar no local;
- Utilização incorrecta de escadas/plataformas;
- Trabalho a velocidade excessiva;
- Utilização de material impróprio para o trabalho a ser efectuado;

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 7 de 12

- Iluminação inadequada;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas nessa zona;
- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;
- Utilização de meios mecânicos de forma inadequada;
- Utilização de equipamentos de protecção não adequados ao trabalho;
- Ofuscamento por reflexo da luz solar;
- Condições atmosféricas adversas;
- Trabalhadores externos e utentes sem formação e informação adequada em matéria de segurança.


## 7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO

### a. Requisitos materiais e de equipamentos


Os materiais e equipamentos de trabalho utilizados nas operações de carga e descarga de navios devem ser homologados segundo as normas CE.

### b. Regras de actuação gerais (operador de equipamento portuário / estivador / coordenador / auxiliares)

- Não deverão circular junto á operação veículos e pessoas estranhas á operação, caso contrário a operação deverá ser suspensa até estarem reunidas condições de segurança;
- Todo o pessoal deve estar equipado com a protecção individual adequada às condições de trabalho e em conformidade com as funções e tarefas a realizar e a operação a executar;
- Sentido de precaução durante as operações (responsabilidade, velocidade adequada, atenção, cuidado);
- Todas as pessoas envolvidas no manuseamento de mercadorias perigosas do Código IMDG usem do maior cuidado para evitar danificar as embalagens/contentores;
- Na eventualidade de alguma mercadoria perigosa escapar de uma embalagem/contentor devem ser adoptadas todas as acções possíveis para evitar danos para a saúde das pessoas na área;

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 8 de 12


- Não são permitidas alterações aos componentes de fábrica, relativos à segurança dos equipamentos que lhe retire ou possa retirar fiabilidade;
- Garantir que os cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios estão e manter-se-ão em bom estado;
- Verificar se o contentor em utilização encontra-se em adequadas condições de conservação e utilização. Caso não esteja comunique ao superior;
- Utilização de escadas, plataformas certificadas com todos os aspectos de segurança implementados, como os meios de acessos adequados, partes integrantes completas e escoramentos adequados;
- As peças/cabos que vão ser soltos, devem ser desengatados sem conduzirem os trabalhadores a movimentos bruscos, devendo ser retiradas com cuidado. Não devem, em caso algum, ser arrancadas com o auxílio de máquinas pesadas;
- Ter o máximo de cuidado aquando da permanência e/ou circulação nas zonas de manobra de veículos motorizados (empilhadores, camiões, automóveis, etc);
- Circular com a devida prudência;
- Ter o máximo de cuidado aquando da deslocação no cimo dos contentores estabilizados na superfície;
- Não passar por cima ou permanecer sobre os cabos folgados engatados no contentor porque em caso de oscilação do navio o cabo será esticado e poderá atingi-lo;
- É proibida a elevação e circulação sobre contentores que estejam a ser movimentados;
- Não circular por baixo das cargas suspensas;
- Executar a fixação da plataforma ao balote dos garfos para não sair/escorregar dos mesmo (realize um teste a ver se está correctamente presa);
- Nunca ultrapassar os limites da plataforma, principalmente apoiar-se na estrutura de protecção anti-queda (varandins);
- O equipamento (tremonha) deverá estar equipado com guarda-corpos/costas, corrimões e estes deverão estar em bom estado. Não deverão existir espaços sem protecção contra quedas em altura. Em último recurso utilizar o arnês de segurança;

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 9 de 12


- Evitar trabalhar na proximidade da berma do cais. Sempre que não for possível adoptar uma atitude cuidadosa e defensiva;
- Ter atenção à proximidade de contentores com carga viva, pois os animais podem ser agressivos e por outro lado as grades laterais poderão desprender-se e atingi-lo;
- O trabalho deve ser suspenso quando as condições atmosféricas forem extremas;
- Adoptar posturas correctas e evitar esforços excessivos aquando da execução das tarefas;
- Fazer pequenas pausas no tempo de trabalho;
- Nos dias mais quentes, ingerir água em quantidade adequada;
- É proibido o consumo de álcool ou estupefacientes;
- Usar protecção contra o sol (vestuário, etc.)
- Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifiquem à chefia.

**c. Regras de actuação específicas (operador de equipamento portuário)**

- Conhecer as capacidades do equipamento;
- Nunca ultrapassar/exceder os limites de carga;
- Garantir o equilíbrio do equipamento durante a subida, descida e rotação no transporte das cargas, e na deslocação;
- Ter sempre em pleno funcionamento a buzina, o sinal sonoro e sinal luminoso;
- Conhecer as regras de circulação dentro da área portuária e sinalização existente (sinais manuais, luminosos e sonoros);
- Cargas pesadas ou de grande dimensão (pouca visibilidade, ex: contentor 40, contentor de madeira) realizar a operação em marcha – atrás;
- Contentores 40 pés cheios efectuar operação apenas com empilhadores telescópicos (reachstackers);
- Os empilhadores de garfos só podem transportar contentores de 40 pés vazios e se possuir pockets (bolsas) para ter efeito (informação no contentor indica “empty lif only”);
- Nunca transportar dois contentores de altura - Apenas e sempre um de cada vez;

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 10 de 12

- Evitar embater com os contentores nos cabeços (reportar ocorrência);
- É proibido o transporte/elevação de pessoal no spreader ou em equipamentos impróprios para tal;
- Não ande nem permita passageiros nos garfos ou em qualquer outra parte das máquinas;
- Encaixar os garfos nas aberturas por baixo da plataforma de elevação;
- Executar a fixação da plataforma ao balote dos garfos para não sair/escorregar dos mesmo (realize um teste a ver se está correctamente presa);
- Respeitar a carga máxima da plataforma/cesto;
- Nunca ultrapassar os limites da plataforma, principalmente apoiar-se na estrutura de protecção anti-queda (varandins);
- Nunca estabilizar as sapatas da grua sobre tampas de caleiras, pits, etc;
- Quando não houver visibilidade no porão ou sobre a operação que está a ser feita solicitar sempre o auxiliar de apoio de prumada;
- Verificar se o contentor em utilização encontra-se em adequadas condições de conservação e utilização. Em caso de dúvida comunicar ao superior;
- Circular com a devida prudência;
- O operador de equipamento portuário deverá ter em consideração a oscilação do navio, e com isso folgar o máximo possível os cabos ao pousar a carga no cais;
- Deve ser rigorosamente proibida a elevação ou movimentação de pessoal, excepto nos equipamentos dedicados e devidamente certificados para tal;
- Durante a operação com carga viva evitar acelerações, travagens bruscas e impactos com o contentor;
- Não efectuar cargas ou descargas para camião dentro da zona de protecção (dentro da linha amarela do parque) – Apenas estão autorizados a circular dentro dessa zona de protecção máquinas e veículos da PA autorizados;
- É proibido o uso de dispositivos móveis (telemóveis, tablets, etc) durante as operações com máquinas;
- O operador de equipamento portuário deve alertar o coordenador da estiva e/ou sua chefia directa caso verifique que existem cargas sensíveis que podem ser alvo de danos por outras cargas desembarcadas primeiro, podendo mesmo

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 11 de 12

recusar executar o movimento se for sua convicção de que resultara daí avarias para a carga, o navio, pessoas ou equipamentos.

#### **d. Regras de actuação específicas (agentes / recebedores)**

- A observação em segurança das operações deverá ser feita sempre fora da zona esterilizada dedicada á operação, no local definido pela autoridade portuária na pessoa do coordenador de serviço ao navio (existência de sinalização a indicar “zona de observação da operação”);
- É estritamente proibida a interferência na operação, caso contrário a operação deverá ser suspensa até estarem reunidas condições de segurança;
- Deve estar equipado com o equipamento de protecção individual adequado às condições de observação (mínimo capacete de protecção, colete reflector);
- Circular com a devida prudência no interior da instalação portuária.

#### **e. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Bóias salva vidas;
- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de trânsito;
- Sinais de aviso de perigos.


#### **f. Equipamentos de Protecção Individual**

##### De uso obrigatório e permanente:

- Capacete de protecção;
- Colete reflector;
- Luvas de protecção mecânica;
- Calçado de segurança.

##### De uso ocasional:

- Arnês de segurança;
- Máscara de protecção respiratória (Nível P2 contra partículas sólidas)
- Óculos de protecção;

	<b>FICHA DE PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA</b> <b>OPERAÇÕES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE EM NAVIOS CONTENTORES E DE CARGA GERAL</b> <b>NOS PORTOS</b>		
	FPS003	Fevereiro de 2016 (v1)	Página 12 de 12

- Colete salva-vidas;

#### **g. Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

#### **h. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação e informação sobre o presente procedimento de segurança.

#### **i. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores internos deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

### **8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

### **9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos\_Operações Portuárias;

Anexo B – Planta de circulação do Porto.

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação com as cargas perigosas constantes no código IMDG acarreta inúmeros riscos. É objectivo deste documento estabelecer um procedimento de segurança para as operações com cargas perigosas constantes no código IMDG na Portos dos Açores.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DAS DIVERSAS OPERAÇÕES

### 1 – Operação com cargas IMDG (matérias perigosas)

A operação com cargas constantes no código IMDG está resumida a dois modos distintos, a saber: carga/descarga de combustíveis líquidos por pipeline (gasóleo, gasolina, fuel, Jet e gás butano liquefeito) e substâncias perigosas contentorizadas, incluindo contentores cisterna.

Existem também dois modos distintos, a carga/descarga de combustíveis líquidos por pipeline (gasóleo, gasolina) e substâncias perigosas contentorizadas, incluindo contentores cisterna.

No que respeita à operação e suas precauções encontra-se sob o controlo dos operadores respectivamente, cabendo a cada Porto assegurar o controlo de acessos e delimitação das áreas segregadas necessárias à operação e respectiva colocação de sinalética de avisos e proibição.

Em relação ao segundo modo a movimentação de substâncias perigosas contentorizadas é idêntica a toda a outra carga contentorizada, excepto no que respeita à necessidade de segregação em parque desses contentores de acordo com as tabelas de segregação IMDG e tendo em conta os avisos contantes na Janela Única Portuária (Declaração HAZMAT) para a presença desses produtos nos contentores em causa. Compete ao Departamento de Operações Portuárias estabelecer a grelha de segregação dessas cargas de acordo com o código IMDG.

Constitui um caso especial o embarque e desembarque de contentores contendo explosivos (Classe IMO 1) pois estes requerem um tratamento diferenciado dado o seu elevado risco, sendo o primeiro ou o último movimento a ser efectuado de e para o navio. O seu parqueamento requer uma área isolada e esterilizada, estando esta definida em todos os Portos.



**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

### 3. REFERÊNCIAS

- SOLAS (Safety of Life at Sea - International Convention for the Safety of Life at Sea)
- IMO (International Maritime Organization)
- IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code)
- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro

### 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

*IMDG Code – International Maritime Dangerous Goods Code.*

### 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Incêndio/Explosão (cargas IMDG);
- Fugas acidentais;
- Rotura na rede de distribuição;
- Danos na carga contentorizada;
- Quedas a níveis diferentes;
- Queda ao mar;
- Queda de objectos/materiais
- Projecção de componentes, cabos, partículas, etc.;
- Atropelamento;
- Lesões musculó-esqueléticas.

### 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Práticas inadequadas (distracção, consumo de estupefacientes e álcool, etc);
- Trabalho desorganizado;
- Falhas de comunicação;

- Trabalho a velocidade excessiva;
- Utilização de equipamento, material inadequado;
- Desprendimento da carga dos aparelhos de elevação em mau estado
- Iluminação inadequada;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar acessos;
- Operações próximas da borda dos cais;
- Utilização de meios mecânicos de forma inadequada;
- Utilização de equipamentos de protecção não adequados ao trabalho;
- Ausência de meios de emergência;
- Adopção de posturas incorrectas / sobre esforços;
- Condições atmosféricas adversas.

## 7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO

### a. Regras de actuação gerais

- Não deverão circular junto á operação veículos e pessoas estranhas á operação, caso contrário a operação deverá ser suspensa até estarem reunidas condições de segurança;
- Todo o pessoal deve estar equipado com a protecção individual adequada às condições de trabalho e em conformidade com as funções e tarefas a realizar e a operação a executar;
- Dotar os veículos de buzina, luzes indicadoras de marcha e outros sinais sonoros que indiquem determinadas manobras perigosas. Ex.: sinal sonoro para a manobra de marcha-atrás.
- Sentido de precaução durante as operações (responsabilidade, velocidade adequada, atenção, cuidado);

### b. Manuseamento e armazenagem de contentores, veículos cisterna ou tanques portáteis com mercadorias do Código IMDG

- a) Assegurar-se que os contentores, tanques portáteis e veículos usados para transporte de mercadorias perigosas do Código IMDG estejam aprovados de

acordo com a INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (ICSC) de 1972, quando aplicável, ou em conformidade com as disposições das Secções 12 e 13 da Introdução Geral do Código IMDG, ou por certificação, ou da Autoridade competente;

- b) Verificar, por exame externo, das condições físicas de cada contentor, tanque portátil ou veículo, no que respeita à sua resistência e quanto à presença de sinais de fugas. Qualquer deficiência detectada que possa afectar o manuseamento ou armazenagem segura de contentores, tanques portáteis ou veículos deve ser submetida a uma inspecção cuidada para determinar se está em condições para utilização futura;
- c) Verificar que cada contentor, tanque portátil ou veículo contendo mercadorias perigosas se encontra correctamente etiquetado de acordo com o Código IMDG ou com as regras nacionais e internacionais aplicáveis ao modo de transporte marítimo. Quando aplicável, devem ser portadores de um “CONTAINER PACKAGE CERTIFICATE” ou um “VEHICLE DECLARATION”;
- d) Assegurar-se que ninguém, sem razão plausível, abra ou interfira de outro modo com contentores, tanques portáteis ou veículos contendo mercadorias perigosas do Código IMDG;
- e) Sempre que qualquer contentor, tanque portátil ou veículo for aberto para que uma pessoa autorizada proceda a um exame ao seu conteúdo assegurar-se que a pessoa em questão seja conhecedora dos perigos possíveis resultantes das mercadorias perigosas;
- f) Proceder à vigilância sistemática das áreas onde são depositados os contentores, cisternas ou embalagens e sua inspecção regular para detecção de eventuais derrames ou avarias;
- g) Evitar todo e qualquer dano nas embalagens;
- h) Tomar todas as medidas necessárias para o manuseamento e armazenagem em segurança das mercadorias perigosas do Código IMDG, incluindo a segregação devida a incompatibilidade entre cargas de acordo com as regras do mesmo Código;
- i) Garantir que as áreas onde as embalagens se encontram depositadas estejam

correctamente supervisionadas e que sejam regularmente inspeccionadas para verificação de danos ou fugas. Qualquer dano ou fuga deverá ser conduzida sob a orientação de um responsável;

- j) Todas as pessoas envolvidas no manuseamento de mercadorias perigosas do Código IMDG usem do maior cuidado para evitar danificar as embalagens;
- k) Sejam adoptadas as necessárias precauções para evitar a entrada de pessoal não autorizado na área de manuseamento, enquanto se procede ao manuseamento de mercadorias perigosas do Código IMDG;
- l) Na eventualidade de alguma mercadoria perigosa escapar de uma embalagem devem adoptadas todas as acções possíveis para evitar danos para a saúde das pessoas na área;
- m) Os contentores com mercadorias perigosas do Código IMDG só poderão ser armazenados em zonas apropriadas;
- n) Quando não existam zonas exclusivas para armazenagem de contentores com mercadorias perigosas do Código IMDG estes poderão ser armazenados junto da carga geral desde que se cumpram regras específicas:
- o) É interdita a armazenagem de contentores com as mercadorias adiante descritas em zonas de contentores de carga geral, devendo ser armazenadas em zonas especialmente concedidas para o efeito e que cumpram determinadas regras de segurança;
  - a. Peróxidos orgânicos – classe 5.2 do Código IMDG
  - b. Oxigénio líquido – classe 2.2 do Código IMDG
  - c. Materiais oxidantes – classe 5.1 do Código IMDG
  - d. Venenos – classe 6.1 do Código IMDG
  - e. Sólidos inflamáveis perigosos quando húmidos – classe 4.3 Cód. IMDG
  - f. Materiais radioactivos – classe 7 do Código IMDG
- p) Explosivos – classe 1 do Código IMDG (de acordo com o Edital da Capitania, não podem ser armazenados);
- q) Não podem ser sobrepostas cisternas ou tanques portáteis contendo gases liquefeitos;
- r) Contentores ou tanques vazios que tenham transportado mercadorias perigosas

do Código IMDG e que ainda não tenham sofrido operações de limpeza são considerados como tendo essas mercadorias;

- s) No local de armazenagem são consideradas as seguintes regras:
- a. Explosivos IMDG 1 Não se podem armazenar \*
  - b. Gases inflamáveis IMDG 2.1 Locais abertos
  - c. Gases tóxicos IMDG 2.3 Locais abertos
  - d. Gases não inflamáveis IMDG 2.2 Locais abertos ou fechados, ventilados
  - e. Líquidos inflamáveis IMDG 3.1 e 3.2 Locais abertos
  - f. Líquidos inflamáveis IMDG 3.3 Locais abertos ou fechados ventilados
  - g. Sólidos inflamáveis IMDG 4.1 Locais abertos ou fechados
  - h. Substâncias susceptíveis de combustão espontânea IMDG 4.2 Locais abertos secos
  - i. Substâncias em contacto com água libertam gases inflamáveis. IMDG 4.3 Locais abertos secos
  - j. Agentes comburentes IMDG 5.1 Locais abertos \*\*
  - k. Peróxidos orgânicos IMDG 5.2 Não se podem armazenar
  - l. Substâncias tóxicas IMDG 6.1 Locais abertos ou fechados ventilados
  - m. Substâncias radioactivas IMDG 7 Não se podem armazenar
  - n. Substâncias corrosivas IMDG 8 Locais abertos ou fechados ventilados
  - o. Substâncias perigosas diversas IMDG 9 Locais abertos ou fechados ventilados

\* de acordo com o Edital da Capitania

\*\* em pequenas quantidades podem armazenar-se em locais fechados

- t) Na armazenagem de contentores é obrigatório respeitar as distâncias de segregação dadas pela tabela correspondente do IMDG;
- u) Na armazenagem das embalagens é obrigatório respeitar as distâncias de segregação dadas pela tabela correspondente do IMDG;
- v) Toda e qualquer armazenagem de contentores e de embalagens com mercadorias perigosas do Código IMDG, deverá obedecer depois de analisada, a autorização prévia do Departamento de Operações Portuárias DGPTG;
- w) Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifiquem

à chefia.

#### **b. Categorias especiais – Explosivos**

- 1 - São consideradas as precauções para a carga e descarga de explosivos indicadas na Introdução à Classe 1 do Código IMDG;
- 2 - Os explosivos não podem ser levados para o cais, para embarque, sem que o navio esteja pronto para os receber. Igualmente não podem ser desembarcados sem que os meios de transporte para o exterior da área portuária estejam prontos para os receber;
- 3 - A área do Terminal onde estejam a ser manuseados explosivos deve ser claramente assinalada como área protegida e postas em execução todas as precauções contra incêndios;
- 4 - As operações de carga/descarga de explosivos em embalagens separadas só poderão ser efectuadas manualmente e o pessoal empregue nesse serviço não pode usar calçado com pregos ou protectores metálicos;
- 5 - Quando forem autorizados meios mecânicos de carga/descarga (paus de carga, guindastes), os estropos de suspensão serão de cabo de fibra vegetal e haverá o máximo cuidado na preparação da lingada;
- 6 - Certificar que as condições meteorológicas não aumentam o risco de manuseamento, tendo especial atenção às condições de tempo húmido;
- 7 - São proibidas as transmissões radar e rádio a menos de 50 metros da área de manuseamento;
- 8 - É proibido qualquer abastecimento de combustível e mantimentos ao navio durante o manuseamento de explosivos ou enquanto as escotilhas dos espaços de carga contendo explosivos estiverem abertas;
- 9 - Quando o carregamento estiver concluído o Navio ou o veículo terá de sair o mais depressa possível do Terminal.

#### **c. Categorias especiais – Substâncias radioactivas**

- 1- Não podem transitar na área portuária embalagens contendo substâncias radioactivas a menos que estejam em conformidade com as “REGULATIONS FOR

SAFE TRANSPORT OF RADIOACTIVE MATERIALS” da ATOMIC ENERGY AGENCY’S (IAEA) ou com Regulamentos Nacionais similares;

2- Todas as embalagens que contenham substâncias radioactivas terão de ser armazenadas ou estivadas de modo a evitar efeitos nocivos para as pessoas e eventual interacção entre embalagens.

#### **d. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Bóias salva vidas;
- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de trânsito;
- Sinais de aviso de perigos existentes.

#### **e. Equipamentos de Protecção Individual**

De uso obrigatório e permanente:

- Colete reflector;
- Luvas de protecção;
- Calçado com biqueira e palmilha de aço e rasto anti-derrapante.

De uso ocasional:

- Capacete de protecção.

#### **f. Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

#### **g. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação sobre o presente procedimento de segurança.

#### **h. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

**8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

**9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – Operações Portuárias\_Carga/descarga de combustíveis líquidos por pipeline (gasóleo, gasolina, fuel, Jet e gás butano liquefeito);

Anexo B – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – Operações Portuárias\_Operação com carga/descarga substâncias perigosas contentorizadas.



## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A circulação na área portuária acarreta inúmeros riscos para a integridade física de quem, por via das suas funções, é obrigado a exercer actividades nos terraplenos e cais comerciais da Portos dos Açores.

É objectivo deste documento estabelecer um procedimento de segurança para os acessos e circulação nas áreas portuárias.

Este documento destina-se às entidades oficiais e outras externas que direta e indiretamente estão envolvidas nas operações portuárias, movimentação de cargas e abastecimento a navios, nomeadamente o Operador Portuário, Armadores, Agentes, Transportadores, Recebedores e Carregadores de mercadorias, ou qualquer outra que possa intervir nessas operações.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DAS DIVERSAS OPERAÇÕES

A circulação nos Portos é caracterizada por dois tipos:

- a) Circulação a pé de todas as pessoas, internas e externas, passageiros, utentes/clientes e fornecedores que necessitam de se deslocar de um ponto ao outro através dos terraplenos ou cais.
- b) Circulação de todas as viaturas internas ou externas, que necessitam de se deslocar nos terraplenos e cais, seja para entrega/recepção de cargas, ou qualquer outra prestação de serviço nessas áreas. Incluem-se também a circulação de viaturas para embarque ou desembarque nos navios, porta contentores ou ferry Ro-Ro.

**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

## 3. REFERÊNCIAS

- IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code)
- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro

**4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS**

Navios RO/RO (Roll on / Roll off) – são navios especialmente concebidos para o transporte cargas com meios próprios de movimentação.

IMDG Code - International Maritime Dangerous Goods Code

**5. PRINCIPAIS RISCOS**

- Atropelamento;
- Queda ao mar;
- Queda ao mesmo nível;
- Colisão entre viaturas.

**6. CONDIÇÕES PERIGOSAS**

- Práticas inadequadas (distracção, consumo de estupefacientes e álcool, etc.);
- Circulação de pessoas e viaturas nas áreas de operação
- Velocidade excessiva;
- Aproximação da borda dos cais;
- Controlo de pessoas/trafego inadequado;
- Falhas de comunicação;
- Trabalhadores externos e utentes sem formação e informação adequada em matéria de segurança.
- Ausência de colete refletor

**7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO****7.1 Acesso de pessoas**

O acesso aos terraplenos e cais comerciais é permitido às seguintes pessoas:

- a) Pessoal da Portos dos Açores (quando em serviço);
- b) Entidades oficiais (Capitania, Polícia Marítima, Guarda fiscal, SEF, Alfândega, Polícia de Segurança Pública, Polícia Judiciária, Bombeiros Voluntários e Protecção

Civil);

c) Pessoal dos sindicatos portuários;

d) Pessoas de empresas ou organismos ligados à actividade portuária (agências e empresas de navegação, operadores portuários, despachantes, importadores e exportadores de mercadorias, fornecedores de navios, empresas de abastecimento de combustíveis, empresas de reparações navais, empresas de transportes e outras), quando se deslocarem comprovadamente em serviço;

e) Tripulantes de navios nos locais em que estes se encontrem atracados;

f) Passageiros ou pessoas que vão receber ou expedir bagagens, nas áreas respectivas;

g) Alunos de estabelecimentos de ensino e seus acompanhantes, quando autorizados, nas zonas que forem destinadas à visita.

**Todas as pessoas para terem acesso aos terraplenos e cais comerciais carecem de uma autorização do Oficial de Protecção da Instalação portuária, sendo ainda necessária uma autorização por parte do Serviço de Estrangeiros e fronteiras para acesso à Zona Internacional do Porto.**

## **7.2 Acesso de viaturas**

Só é permitido acesso de viaturas conduzidas em serviço por pessoas cujo acesso ao Porto esteja autorizado, sejam velocípedes motorizados ou simples, viaturas automóveis ligeiras e pesadas, quando se destinem à carga descarga ou embarque/desembarque de navios porta contentores ou ferry Ro-Ro.

A circulação é obrigatoriamente feita com os médios e os quatro piscas ligados.

**Todas as viaturas para terem acesso aos terraplenos e cais comerciais carecem de uma autorização do Oficial de Protecção da Instalação portuária.**

## **7.3 Estacionamento de viaturas**

O estacionamento de viaturas não utilizadas na exploração portuária será apenas

permitida nos parques dedicados/demarcados para o efeito.

Para facilidade de evacuação, em caso de emergência, aconselha-se que o estacionamento se efectue orientando a frente da viatura para a via de circulação.

As viaturas excepcionalmente estacionadas no cais a onde decorrem operações de descarga/carga de combustíveis devem permanecer sempre viradas para a direcção da saída, ficando com a chave na ignição e com as portas destrancadas.

É proibido o estacionamento de qualquer viatura nas seguintes situações:

- a) Nas zonas de depósito ou armazenagem de mercadorias, salvo quando se trate de viaturas utilizados no transporte de mercadorias existentes.
- b) Nas vias de circulação assinaladas;
- c) Nas zonas de trabalho, mesmo para as viaturas que têm acesso, quando aí permanecerem para além do tempo indispensável ou se perturbam o bom andamento das operações portuárias;
- d) Em qualquer área previamente sinalizada para o efeito.

#### **7.4 Velocidade permitida nos recintos portuários**

- a) A velocidade máxima instantânea permitida às viaturas ou equipamentos que transitem no interior dos recintos portuários, é de 30Km/hora, sem prejuízo de limite inferior que se encontre localmente assinalado.
- b) Os condutores das viaturas devem obedecer a todos os sinais de trânsito, placas de aviso e de informação, colocados na zona portuária e suas acessibilidades, sendo ainda responsáveis pelas condições de segurança das suas viaturas.
- c) Tudo o que não estiver regulamentado pela Administração seguir-se-á o disposto no Código das Estradas.

#### **7.5. Regras de actuação geral**

- Por razões de segurança e eficácia dos trabalhos portuários, poderão os agentes da Administração proibir ou condicionar o acesso a quaisquer zonas de trabalho das viaturas autorizadas a circular nessas zonas;
- As pessoas e viaturas autorizados a entrar nos recintos portuários deverão dirigir-se apenas para os locais a que se destinam, acatar as instruções e indicações que

lhes forem transmitidas pelos agentes da Administração devidamente identificados, respeitar a sinalização existente, as regras de circulação e estacionamento estabelecidas;

- Não deverão circular junto à operação, viaturas e pessoas estranhas à operação, caso contrário a operação deverá ser suspensa até estarem reunidas condições de segurança;
- Permanência de pessoas nas plataformas de acostagem: durante as manobras de atracação e largada dos navios, só podem permanecer nas plataformas dos postos de acostagem as autoridades marítimas, os agentes da Brigada Fiscal, o pessoal directamente ligado às operações e segurança e o pessoal da manutenção devidamente autorizado.
- Os motores das viaturas devem ser mantidas em funcionamento apenas pelo período necessário para o acesso e estacionamento, evitando deste modo a emissão excessiva de gases poluentes.
- Todo o pessoal deve estar equipado com a protecção individual adequada às condições de trabalho em conformidade com as funções e tarefas a realizar e a operação a executar;
- Todo os condutores devem aplicar o sentido de precaução durante a circulação e manobras (responsabilidade, velocidade adequada, atenção, cuidado);
- Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifiquem;

---

### **Equipamentos de Protecção Coletiva**

- Bóias salva vidas;
- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de trânsito;
- Sinais de aviso de perigos.

**Equipamentos de Proteção Individual**

De uso obrigatório e permanente:

- Colete refletor.

De uso obrigatório eventual:

- Capacete de proteção (áreas de operação);
- Calçado de segurança (áreas de operação).

**Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do DL 50/2005.

**Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação e informação sobre o presente procedimento de segurança.

**Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores internos deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

**8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

**9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos nas Operações Portuárias dos Portos da Portos dos Açores;

Anexo B – Planta de circulação do Porto;

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de inspecção de equipamentos de amarração acarreta inúmeros riscos para a integridade física de quem executa a operação. É objectivo deste documento estabelecer o procedimento de segurança para a respectiva operação de inspecção e avaliação do estado dos sistemas de amarração, para todas as infra-estruturas portuárias sob jurisdição da Portos dos Açores.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A operação está caracterizada no Manual de inspecção de equipamento de amarração.

**Nota:** Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.

## 3. REFERÊNCIAS

- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro;
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro.

## 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

Cabeço – *Coluna metálica onde enrolam cabos e espias.*

## 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Rotura e projecção de materiais/equipamentos;
- Rotura da tubagem hidráulica;
- Quedas a níveis diferentes;
- Quedas ao mar;
- Queda de objectos/materiais;
- Esmagamento;
- Entalamentos;
- Pancadas e cortes por objectos ou ferramentas;
- Atropelamento;
- Sobre-esforços ou posturas inadequadas.

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Práticas inadequadas (distracção, consumo de estupefacientes e álcool, etc);
- Danos no equipamento de amarração;
- Trabalho desorganizado;
- Distância de segurança inadequada;
- Falhas de comunicação;
- Não utilizar os equipamentos de protecção individual;
- Movimentação mecânica de cargas;
- Colocação incorrecta das cintas/cabos de elevação;
- Trabalho a velocidade excessiva;
- Utilização de material/equipamento inadequado para o trabalho a ser efectuado;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas de estranhos à operação na zona de operações;
- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;

## 7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO

### 7.1. Regras de actuação gerais

- Sentido de precaução durante as operações (responsabilidade, velocidade adequada, atenção, cuidado);
- Não deverão circular junto á operação veículos e pessoas estranhas á operação, caso contrário a operação deverá ser abortada até estarem reunidas condições de segurança;
- Antes do início das operações deve ser inspeccionado todo o equipamento de teste e a sua adequabilidade às cargas de teste;
- Durante a movimentação de cargas (montagem da estrutura metálica) utilizar corda guia;
- Não passar junto ou por baixo das cargas a serem movimentadas;
- Os cabeços não devem apresentar sinais exteriores de degradação ou falha



antes de se efectuar o teste de carga;

- Garantir a limpeza e organização da zona alvo das operações;
- Garantir que os cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios estão em bom estado e possuem certificação;
- Durante a operação manter uma distância mínima de segurança de 25 metros;
- Adoptar uma atitude cuidadosa e defensiva na proximidade da berma do cais utilizando sempre o colete salva vidas;
- Parar imediatamente a operação caso seja detectada alguma anomalia, que possa pôr em causa a sua segurança e de terceiros;
- Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifiquem à chefia.

#### **c. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Bóias salva vidas;
- Extintor abc (pó químico);
- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de aviso de perigos existentes.

#### **d. Equipamentos de Protecção Individual**

De uso obrigatório:

- Capacete de protecção;
- Óculos de protecção (ocasional);
- Colete reflector;
- Colete salva-vidas;
- Luvas de protecção mecânica;
- Calçado de protecção.

#### **e. Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

**f. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação sobre o presente procedimento de segurança.

**g. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

**8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno de cada Porto.

**9. ANEXOS**

Anexo A – Manual de inspecção de equipamento de amarração;

Anexo B – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – Inspeção de equipamentos de amarração.

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de montagem, desmontagem e enchimento de pneus acarreta diversos riscos a integridade física de quem executa estas tarefas.

É objectivo deste documento estabelecer um procedimento de segurança, tendo por fim identificar e minimizar todos estes riscos.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DAS DIVERSAS OPERAÇÕES

### **Desmontagem do Pneu:**

- 1) A máquina é deslocada até à oficina para um local desimpedido e plano;
- 2) Com a ajuda de um empilhador de garfos (KALMAR), o equipamento é levantado de modo a colocar o calço de madeira para substituir o pneu;
  - a. Pneu frontal – calço no interior do pneu
  - b. Pneu traseiro – calço no centro do chassi do equipamento
- 3) São removidas as porcas do respetivo pneu com uma chave pneumática, e de seguida o mesmo é retirado;
- 4) Coloca-se o pneu numa base fixa e procede-se à desmontagem (separação do pneu da jante) com uma máquina própria de desmontar pneus (descoladora pneumática de pneus);
- 5) Depois da jante ser retirado do pneu, é limpa com uma escova de arame e depois é aplicado sabão (método usado para fácil colocação da jante no pneu);

### **Enchimento dos pneus:**

- 6) De seguida monta-se a jante;
- 7) Depois de já montado, o mesmo é transportado com a ajuda do empilhador de garfos pequeno, até à jaula;
- 8) Dentro dessa jaula é feito o enchimento do mesmo com o manómetro até atingir o 10 bar;

### **Montagem de Pneus:**

- 9) O mesmo depois de cheio é transportado novamente pelo empilhador de garfos até junto da máquina;

- 10) Procede-se à montagem do mesmo colocando de seguida as respetivas porcas, ajustadas com a chave dinamométrica;
- 11) De novo com a ajuda do empilhador de garfos (KALMAR), é retirado o calço de madeira e a mesma desce até ao solo.

**Equipamentos utilizados:**

- Descolador pneumático de pneus;
- Jaula;
- Empilhador de garfos (KALMAR);
- Empilhador pequeno;
- Chave dinamométrica;
- Chave pneumática.

**Nota:** Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.

### 3. REFERÊNCIAS

- Lei nº 102/2009 de 10 de Setembro – Regime jurídico da promoção e prevenção da SST;
- Decreto de Lei nº 50/2005 de 25 de Fevereiro – Máquinas e equipamentos de trabalho;
- Decreto de Lei n.º 320/2002 de 28 de Dezembro – Meios de elevação e movimentação;
- Decreto de Lei n.º 348/93 de 1 de Outubro – Equipamentos de proteção individual (EPI's);
- Decreto de Lei n.º 330/93 de 25 de Setembro – Movimentação manual de cargas;

### 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

- Não aplicável.

## 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Quedas ao mesmo nível;
- Esmagamento;
- Atropelamento;
- Entalamento;
- Queda de objetos;
- Projeção de partículas;
- Queda do equipamento;
- Capotamento do equipamento.

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Práticas inadequadas (distração, consumo de estupefacientes e álcool, etc.);
- **Pneus em mau estado;**
- Falhas de comunicação;
- Falta de limpeza e organização no local de trabalho;
- Circulação no raio da máquina;
- Não utilização dos devidos equipamentos de proteção individual;
- Utilização de equipamentos não adequados para a desmontagem de pneus;
- Transporte inadequado do pneu.

## 7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO

### a. Regras de actuação gerais

#### Montagem e desmontagem

A montagem, desmontagem, enchimento e equilíbrio devem ser realizados com o material apropriado e manejados por pessoal qualificado, com o fim de assegurar entre outros aspectos:

- o respeito às recomendações do fabricante do veículo quanto à escolha dos pneus: categoria, estrutura, dimensão, código de velocidade, índice de carga;
- a verificação do aspecto exterior e interior do pneu antes de ser montado;

- o respeito pelos procedimentos de montagem, desmontagem, equilíbrio e enchimento do pneu e a substituição sistemática da válvula;
- ter em conta a informação que figura nos flancos dos pneus (sentido de rotação ou sentido de montagem);
- respeitar as pressões de utilização recomendadas pelo fabricante do veículo, pelo fabricante do pneu ou pelo preparador profissional (transformador);
- ter em conta as particularidades de alguns pneus específicos (pneu para rodagem sem ar...);
- Depois da montagem das rodas no veículo, recomenda-se o aperto com chave dinamométrica, aplicando o binário definido pelo fabricante do veículo.

### **Manutenção e armazenamento dos pneus**

#### **Devem ser armazenados:**

- em lugar ventilado, seco com uma temperatura amena, evitando a luz directa do sol e a intempérie.
- afastados de qualquer substância química, dissolvente ou hidrocarboneto susceptível de alterar a borracha.
- longe de qualquer objecto que possa penetrar na borracha (pontas de metal, madeira,...)
- Não armazená-los em pilhas durante um longo período, salvo conjuntos montados e inflados. Evitar o esmagamento dos pneus sob outros objectos.
- Afastar das fontes de calor, com chamas ou incandescentes e de qualquer aparelho que possa provocar faíscas ou descargas eléctricas (carregador de bateria, máquina de soldar...).
- Recomenda-se a manipulação dos pneus com luvas de protecção.

### **Vigilância e manutenção**

- Verificar as pressões mensalmente e sempre antes de efectuar uma longa viagem (não esquecer de verificar o pneu suplente). Corrigi-las se estas não correspondem às estabelecidas pelo fabricante. As pressões dos pneus devem ser verificadas a frio (veículo com mais de 2 horas sem rodar ou que só tenha rodado menos de 3 km. a velocidade reduzida). Se verificadas em quente, acrescentar 0,3 bar à pressão recomendada (300gr).

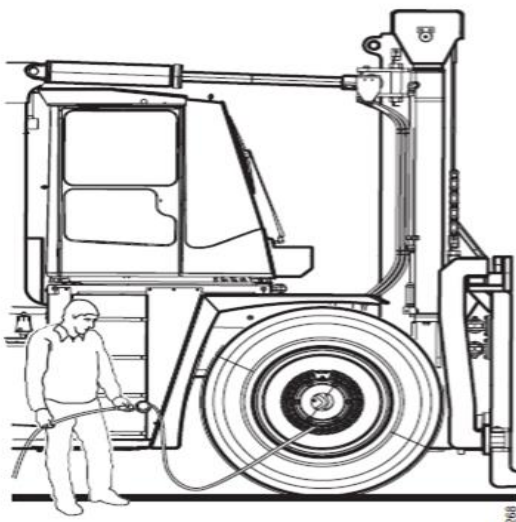
- O enchimento com nitrogénio não elimina a verificação periódica da pressão dos pneus.
- Em caso de perda anormal de pressão, mandar verificar o interior e o exterior do pneu, o estado da jante e da válvula.
- Verificar o nível de desgaste dos pneus (substituí-los quando se alcance o limite legal), e consultar um especialista quando se observem desgastes anormais ou uma diferença de nível de desgaste entre os pneus num mesmo eixo.
- Todas as perfurações, cortes, deformações visíveis devem ser examinadas por um profissional. Nunca utilizar um pneu danificado ou que tenha rodado sem ar, sem a verificação prévia de um especialista.
- Nos pneus que permitam em algumas condições a rodagem sem ar, devem-se respeitar imperativamente as recomendações do fabricante do pneu.
- Todas as manifestações anormais tais como vibrações, ruído, desvio lateral, devem ser objecto de uma verificação imediata por si mesmo e por parte de um profissional.
- Todos os pneus que apresentem alguma manifestação de envelhecimento ou de fadiga (borracha gretada) devem ser objecto de um exame por parte de um profissional, ainda que o pneu não tenha rodado ou rodado muito pouco (exemplo: roda suplente, caravana, reboque, autocaravana...)
- Durante a montagem/desmontagem não circular entre o pneu e o empilhador (entre a grade de proteção do empilhador);

### **Enchimento (pneus)**

- Siga sempre as indicações relativas ao enchimento de pneus, para prevenir acidentes;
- Use apenas componentes de jantes devidamente aprovados;
- Se o pneu estiver estado sem ar é necessário desmontar o pneu e examinar a jante quanto a existência de danos;
- Nunca monte componentes de jantes com martelo durante o bombeamento;
- Nunca bata num pneu total ou parcialmente bombeado, ou num pacote de jante;
- Não bombeie o pneu sem que todas as peças estejam no devido lugar;
- As rodas devem ser bombeadas na máquina ou num dispositivo de proteção concebido e dimensionado de modo a oferecer resistência ou dissipar a onde de

pressão derivada de um rebentamento e que seja capaz de reter os pedaços dele resultantes;

- Não exceda a pressão de pneu prescrita. Havendo mudança de modelo de pneu ou jante, a pressão do ar pode ser diferente, informe-se na Kalmar Industries;
- Verifique se todas as peças estão nos devidos lugares quando a pressão do pneu é de 30 kPa;
- Nunca permaneça em frente da roda quando está a ser esvaziada ou enchida. A cunha e os ressalto de segurança podem desprender-se e saltar quando se altera a pressão (conforme imagem abaixo).



#### c. Equipamentos de Protecção Colectiva

- Jaula metálica;
- Sinais de aviso de perigos existentes.

### 8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

### 9. ANEXOS

**Anexo A** – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – IMP30 – GAHST\_02\_Operações de Pneus.



## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

A operação de desmontagem e montagem da lança da grua portuária acarreta inúmeros riscos para a integridade física de quem executa as operações. É objectivo deste documento estabelecer o procedimento de segurança para a operação.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A operação terá a duração de 2 meses e contempla os seguintes passos:

- Posicionamento da lança;
- Desmontagem dos elementos eléctricos/electrónicos e mecânicos (cabos de aço);
- Ligar meios elevação (grua) aos elementos da lança;
- Desmontagem da lança da estrutura principal da grua;
- Operações de decapagem e pintura da lança (procedimento de segurança específico);
- Ligar meios elevação (grua) aos elementos da lança;
- Montagem da lança à estrutura principal da grua;
- Ensaio da grua.

**Nota:** Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.

## 3. REFERÊNCIAS

- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro;
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro.

## 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

*Não aplicável.*

## 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Desequilíbrio e queda dos elementos ou da carga;
- Queda da carga, por rotura dos cabos ou outro elemento;
- Quedas de altura;

- Choque com objectos;
- Choque da carga com objectos;
- Esmagamento/entalamento;
- Atropelamento;
- Pancadas e cortes por objectos ou ferramentas.

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Trabalho desorganizado;
- Falhas de comunicação;
- Movimentação de carga pesada sobre pessoal a trabalhar ou a passar no local;
- Utilização incorrecta de escadas/plataformas elevatórias;
- Trabalho a velocidade excessiva;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas nessa zona;
- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;
- Utilização de meios mecânicos de forma inadequada;
- Utilização de equipamentos de protecção não adequados ao trabalho;
- Iluminação inadequada;
- Trabalhar em condições atmosféricas adversas.

## 7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO

### 7.1. Regras de actuação gerais

- Antes de iniciar os trabalhos deve planear toda a intervenção tendo em conta os seguintes requisitos:
  - Materiais e equipamentos necessários á execução do trabalho;
  - Delimitação e sinalização das áreas previstas para içar materiais, bem como de outras áreas susceptíveis de serem afectadas;
  - Condições climáticas expectáveis;
  - Necessidade de montar protecções colectivas;

- O colaborador deve efectuar uma vistoria a todos os equipamentos de trabalho a utilizar, nomeadamente escadas, plataformas elevatórias, aparelhos de elevação, e até mesmo ao próprio material de segurança;
- O colaborador deve certificar-se de que dispõe de todos os equipamentos de segurança adequados.
- Tratando-se de uma zona com uma movimentação bastante considerável de viaturas e cargas pesadas, prevê-se a identificação de uma área de trabalho, que garanta a segurança dos trabalhadores. Para tal será posicionada na área em causa, uma vedação que identifique e restrinja o acesso a esta zona de pessoas não afectas à operação;
- Antes do início de qualquer tipo de trabalho deverão estar disponíveis no local, meios de combate a incêndios – extintores, e meios de contenção de derrames de hidrocarbonetos – material absorvente;
- Garantir que, caso seja necessária sinalização de manobra, esta será efectuada com auxílio de um "sinaleiro" que, através de gestos convencionais ou por via rádio, dará as indicações precisas ao manobrador;
- Vigiar permanentemente as operações de elevação de cargas suspensas com total segurança, manter distância de segurança;
- Proibição de permanência de pessoas sob as cargas que estão sendo movimentadas;
- Garantir que os cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios estão e manter-se-ão em bom estado;
- Utilização de escadas, plataformas certificadas com todos os aspectos de segurança implementados, como os meios de acessos adequados, partes integrantes completas e escoramentos adequados;
- Cumprimentos das regras de segurança aplicáveis no manual do equipamento de elevação;
- Nos trabalhos em altura, todos os trabalhadores devem obrigatoriamente usar arnês com cinto de segurança amarrado a um elemento que ofereça resistência suficiente;
- Adoptar posturas correctas e evitar esforços excessivos aquando da execução das

tarefas;

- O trabalho deve ser suspenso quando as condições atmosféricas foram adversas (vento forte, chuva intensa, etc);
- Parar, imediatamente, o trabalho, caso detecte alguma anomalia, que possa pôr em causa a sua segurança e de terceiros.

### **Movimentação da cargas:**

#### 1. Preparação:

- Conhecer o peso e centro de gravidade de carga;
- Determinar qual Linga e se necessário preparar proteção para os cantos vivos;
- Preparar o local de destino.

#### 2. Informar ao operador o peso da carga.

#### 3. Colocar o gancho do meio de elevação perpendicularmente sobre o centro de gravidade da carga.

#### 4. Acoplar a Linga à carga. Se não for utilizar uma das pernas da Linga, acoplá-la ao elo de sustentação para que não possa se prender a outros objetos ou cargas. Quando necessário, pegar a Linga por fora e deixar esticar lentamente.

#### 5. Sair da área de risco.

#### 6. Avisar a todos os envolvidos no processo de movimentação e a todos que estiverem nas áreas de risco.

#### 7. Sinalizar ao operador. A sinalização deve ser feita por uma única pessoa.

#### 8. Ao iniciar a movimentação devemos verificar:

- se a carga não se ganchou ou prendeu;
- se a carga está nivelada ou corretamente suspensa;
- se as pernas têm uma carga semelhante.

#### 9. Se a carga pender mais para um lado, abaixá-la para prendê-la corretamente.

#### 10. Movimentação da carga.

#### 11. No transporte de cargas assimétricas ou onde haja influência de ventos deve-se usar um cabo de condução que seja longo o suficiente para que se fique fora da área de risco.

12. Abaixar a carga conforme indicação do movimentador.
13. Certificar-se de que a carga não pode se espalhar ou tombar.
14. Desacoplar a Linga.
15. Prender os ganchos da Linga no elo de sustentação.
16. Ao levantar a Linga verificar se ela não pode se prender a nada.

#### **c. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de trânsito, se necessário;
- Sinais de aviso de perigos existentes.

#### **d. Equipamentos de Protecção Individual**

##### De uso obrigatório e permanente:

- Capacete de protecção;
- Arnês de segurança;
- Colete reflector;
- Luvas de protecção mecânica;
- Calçado de protecção.

##### De uso ocasional:

- Óculos de protecção;

#### **e. Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

#### **f. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem informação sobre o presente procedimento de segurança.

#### **g. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

### **8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

### **9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos

Anexo B – Plano de trabalhos

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

Este procedimento visa estabelecer critérios e padrões para a manutenção, em veículos, ferramentas, máquinas e equipamentos da Portos dos Açores, SA.

Este procedimento tem o objetivo de assegurar a integridade física dos funcionários que realizam atividades de manutenção em geral.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

No decurso das operações de manutenção, as condições de trabalho podem ser muito diferentes, apresentando novos riscos, uma vez que estas operações não fazem parte das tarefas quotidianas no que se refere à utilização dos equipamentos e podem abranger desde um simples controlo diário de funcionamento até ao restauro do próprio edifício das instalações fabris.

Por este motivo e de uma maneira geral, é utilizada uma grande variedade de ferramentas, máquinas, equipamentos de movimentação, de elevação, de controlo, etc., o que obriga a uma vasta gama de conhecimentos.

Ao fazer-se uma manutenção de uma máquina ferramenta são necessários não só conhecimentos mecânicos, eléctricos, electrónicos, pneumáticos mas também conhecimentos de lubrificação e até de pintura.

Pelo exposto, é vasto e complexo o campo da manutenção, obrigando por tal motivo a adotarem-se procedimentos de segurança muito rigorosos, quer se trate de uma simples manutenção de rotina ou de uma operação de manutenção bastante profunda de uma máquina automática, na qual seja necessário substituir peças, inclusive partes completas da máquina.

**Nota: Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.**

## 3. REFERÊNCIAS

- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro;
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro.

## 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

Não aplicável.

**5. PRINCIPAIS RISCOS**

- Rotura e projecção de materiais/equipamentos;
- Rotura da tubagem hidráulica;
- Quedas a níveis diferentes;
- Quedas ao mesmo nível;
- Queda de objetos/materiais;
- Esmagamento;
- Entalamentos;
- Pancadas e cortes por objectos ou ferramentas;
- Atropelamento;
- Sobre-esforços ou posturas inadequadas.

**6. CONDIÇÕES PERIGOSAS**

- Práticas inadequadas (distracção, consumo de estupefacientes e álcool, etc);
- Danos no equipamento de amarração;
- Trabalho desorganizado;
- Distância de segurança inadequada;
- Falhas de comunicação;
- Não utilizar os equipamentos de protecção individual;
- Movimentação mecânica de cargas;
- Colocação incorrecta das cintas/cabos de elevação;
- Trabalho a velocidade excessiva;
- Utilização de material/equipamento inadequado para o trabalho a ser efectuado;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas de estranhos à operação na zona de operações;
- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;
- Utilização de equipamentos ou mau estado de conservação da instalação elétrica;
- Manuseamento de materiais/peças/etc.;
- Exposição ao Ruído;
- Presença de líquidos no pavimento (óleos, água, etc.);
- Exposição a fumos/gases tóxicos;



- Projecção de partículas;
- Adoção de posturas forçadas;
- Trabalhos a alturas superiores a 2m;
- Exposição iluminação deficiente ou inadequada;
- Utilização de equipamentos/ferramentas em mau estado / de forma incorreta;
- Utilização de mangueiras de ar comprimido de forma incorreta.

## **7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO**

### **FERRAMENTAS MANUAIS**

- a) Devido ao amplo uso de ferramentas manuais e à quantidade e gravidade dos acidentes por elas provocados deverá, aquando do seu uso, ter-se em consideração os seguintes pontos:
- a. Selecionar a ferramenta correta para o trabalho a executar, nunca ultrapassando a sua capacidade;
  - b. Utilizar sempre ferramentas em bom estado. Verificar os cabos e pegas das ferramentas, não caindo na tentação de os fixar de forma artesanal com emendas, pregos ou parafusos, braçadeiras ou de qualquer outra maneira menos correta, pois são sempre pontos fracos que, cedendo, podem ser a causa de acidentes;
  - c. Usar as ferramentas corretamente;
  - d. Guardar as ferramentas em locais apropriados, não devendo ficar amontoadas em caixas ou prateleiras mas deverão ter o seu local próprio e perfeitamente identificado;
  - e. Quando em uso, deverão ser transportadas em cintos próprios ou em bolsas agarradas à cintura dos trabalhadores, o que lhes permite ter as mãos livres para subir escadas ou andaimes;
  - f. Utilizar sempre óculos de proteção, luvas, capacetes e outros equipamentos de proteção individuais adequados ao trabalho a executar;
  - g. Proceder a inspeções periódicas por pessoal especializado verificando o funcionamento das ferramentas e detetando possíveis pontos de desgaste e de rotura. Criar para cada ferramenta uma ficha onde esteja

indicado quando foi feita a última inspeção ou reparação, do que constou, das peças substituídas e a data em que deverá ser feita nova inspeção;

- h. Nas ferramentas de corte manuais verificar sempre o estado da lâmina e os seus ângulos de corte, pois um ângulo errado pode ser responsável por um grave acidente;
- i. As ferramentas de percussão (martelos, escopros, marretas, etc.) deverão ser fabricadas em material adequado e não apresentar rebarbas que se poderão soltar, causando lesões.

### **MANUTENÇÃO ELÉCTRICA**

As reparações em circuitos e aparelhos eléctricos deverão ser sempre feitas por pessoal técnico experiente e habilitado. Só deverá utilizar-se equipamento eléctrico normalizado e certificado.

Antes de se começar qualquer trabalho de manutenção eléctrica, o pessoal que o irá executar deverá verificar e certificar-se que a alimentação eléctrica foi cortada, efetuando teste por meio de instrumento de medida adequado.

O pessoal de manutenção deverá ser instruído no uso de equipamento eléctrico de teste e de medida, devendo saber identificar pontos de teste, diagramas de circuitos, usar sondas, pinças, etc.

Alicates, chaves de parafusos, luzes de teste e outras ferramentas usadas em trabalhos de reparações eléctricas deverão ser isolados.

Quando tenham que ser realizados trabalhos de manutenção ou de reparação em condutores com corrente eléctrica, é aconselhável haver sempre dois ou mais trabalhadores a trabalharem juntos. O supervisor deverá fornecer procedimentos de trabalho detalhados para serem seguidos e verificar se as equipas de manutenção possuem e usam equipamentos de protecção adequados.

O grau de precisão do equipamento necessário deverá ser determinado pelo tipo de circuito, natureza do trabalho e as condições em que este deverá ser executado.

Uma boa prática de segurança é, não só utilizar o equipamento de segurança mas verificar se este está em condições, inspecioná-lo antes do uso e em intervalos frequentes.

### **MANUTENÇÃO MECÂNICA, HIDRÁULICA E PNEUMÁTICA**

O que anteriormente foi dito para a manutenção elétrica aplica-se na generalidade às tarefas de manutenção mecânica, hidráulica ou pneumática. A formação adequada, a execução dos trabalhos por pessoal técnico experiente, o uso de cadeados e todas as outras considerações anteriormente descritas são perfeitamente adaptáveis a estes tipos de manutenção pelo que não se julga necessário estar de novo a repeti-las.

Como em todos os trabalhos de manutenção, é fundamental avaliar previamente os riscos da tarefa que se pretende executar e efetuá-la em condições seguras, utilizando equipamentos capazes e técnicas apropriadas.

A ocorrência de acidentes durante as operações de manutenção é frequentemente motivada pela urgente necessidade de ter os equipamentos em funcionamento, não permitindo que as diversas etapas da manutenção ou reparação sejam executadas capazmente, utilizando-se assim ferramentas e métodos expeditos, por vezes os menos apropriados mas os disponíveis, que levam a descuidar a segurança das tarefas em causa.

### **SOLDADURA**

É vulgar nos trabalhos de manutenção ser necessário proceder a operações de soldadura, quer elétricas quer oxi-acetilénicas. Em ambos os casos devem ser tomadas medidas de segurança, pois são operações que envolvem riscos não só para os trabalhadores que as efetuam, como para todos aqueles que se encontram perto do local onde elas estão a ser efetuadas.

Os trabalhadores devem usar equipamentos de proteção individual como luvas, óculos ou máscara para proteger os olhos contra o arco de soldadura. De notar que o arco luminoso produzido pela soldadura é composto por raios infravermelhos e ultravioletas, pelo que os óculos ou máscaras devem possuir filtros adequados a estas radiações. Para proteger os outros trabalhadores dos efeitos do arco elétrico, o local onde a soldadura está a ser feita deverá ser isolado por divisórias.

Qualquer tipo de soldadura produz fumos bastante intensos que poderão ser tóxicos em função do tipo de solda utilizada. Por este motivo, uma boa exaustão é necessária, principalmente quando se trabalha em locais fechados.

Antes de se proceder a qualquer soldadura, deverá verificar-se se, no local ou próximo deste, não se encontram guardadas substâncias inflamáveis, pois que a execução da soldadura produz um elevado número de partículas incandescentes que poderão cair a distância apreciável, principalmente quando a soldadura está a ser realizada em pontos elevados.

Sempre que se proceda a soldaduras em tanques, contentores ou quaisquer outros recipientes usados para guardar produtos inflamáveis ou gases, deverá proceder-se à extração prévia destes e à sua cuidadosa limpeza.

O aparelho de soldadura elétrica deve estar ligado à terra.

Na soldadura oxi-acetilénica, devido à existência de gases em garrafas e de mangueiras ou condutas, é necessário ter outras precauções suplementares. As mangueiras devem ser diferenciáveis, devem estar protegidas contra o calor, objetos cortantes, sujidade, principalmente óleos ou outras gorduras, pois estas substâncias, mesmo em pequenas quantidades, podem provocar

Explosões em contacto com o oxigénio. Devem também estar providas de válvulas antirretorno de chama.

Antes de se proceder à soldadura oxiacetilénica deverá verificar-se a possibilidade de, em caso de incêndio, se retirarem rapidamente as garrafas do local e colocá-las em local seguro e protegidas do calor.

### **TRABALHOS DE MANUTENÇÃO EM ESPAÇOS CONFINADOS**

Por vezes é necessário proceder a trabalhos de manutenção em espaços fechados, tais como depósitos, cisternas, contentores, túneis, galerias, etc., onde, devido à possível existência de vapores ou gases nocivos, é necessário tomarem-se precauções adicionais. Assim, deverá fazer-se uma ventilação cuidadosa ao local, utilizar equipamento individual de segurança apropriado (máscara de circuito fechado) e estar equipado com um arnês de segurança provido dum cabo manobrado por outro trabalhador fora do espaço confinado, pronto a intervir e, em caso de necessidade, a dar o alarme.

### **LUBRIFICAÇÃO**

Uma das operações realizadas com frequência pela manutenção é a lubrificação de

máquinas, substituindo óleos e massas lubrificantes.

Apesar de estes trabalhos não evidenciarem um risco elevado existem alguns cuidados que devem ser tomados em consideração, nomeadamente:

- a) Utilizar vestuário de proteção adequado, tais como, fato de trabalho, luvas, óculos, botas, aventais e proteções para as pernas;
- b) Limpar a superfície da máquina antes de efetuar a operação, evitando-se assim que se suje, desnecessariamente, o fato de trabalho;
- c) Utilizar sempre panos ou desperdícios limpos; não meter dentro dos bolsos panos sujos de óleo;
- d) No fim de cada turno, os trabalhadores que executam operações de lubrificação deverão trocar de roupa, lavando-se se possível com água quente e com um sabão líquido não abrasivo; nunca utilizar pó de limpeza abrasivo, areia, serradura, etc., para tirar a sujidade das mãos;
- e) Utilizar um creme adequado para substituir a gordura natural da pele sempre que os trabalhadores apresentem uma tendência para pele seca; Limpar e desinfetar prontamente todas as feridas, mesmo que pequenas, ocorridas durante o trabalho de lubrificação, empregando água e sabão e aplicando em seguida um penso esterilizado ou algum tratamento indicado pelo serviços de saúde; consultar o médico do trabalho logo que se manifeste qualquer inflamação de pele, independentemente da sua localização.

#### **c. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Extintor abc (pó químico);
- Sinais de aviso de perigos existentes;
- Proteções de equipamentos.

#### **d. Equipamentos de Protecção Individual**

##### **De uso obrigatório:**

- Vestuário adequado;
- Luvas de proteção mecânica;
- Calçado de proteção.

##### **De uso ocasional:**

- Luvas de proteção específicas;

- Óculos de proteção;
- Viseira de proteção;
- Máscara de proteção;
- Capacete de proteção;
- Protetores auriculares;
- Arnês.

**Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

**f. Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação sobre o presente procedimento de segurança.

**g. Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

**8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno de cada Porto.

**9. ANEXOS**

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – IMP30.GAHST\_02\_livro: manutenções gerais de equipamentos.

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

É objectivo deste documento estabelecer um procedimento de segurança para as operações envolvendo passageiros e tripulantes no interior dos Portos dos Açores.

O âmbito deste documento abrange o embarque/desembarque e trânsito dos passageiros, e tripulantes no cais, terraplenos e gares marítimas da Portos dos Açores.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DAS DIVERSAS OPERAÇÕES

### 1 – Desembarque de passageiros e tripulantes de navios (carga, tráfego local, ferry ro-ro e paquetes)

O desembarque de passageiros e tripulantes de navio só é efectuado após o navio ter terminado as operações de amarração, estabilização ao cais e estejam garantidas todas as condições necessárias. Esse desembarque é feito por acesso seguro – escada de portaló ou rampa – devidamente vedada de acordo com as regras marítimas estabelecidas para o efeito.

Os passageiros desembarcam para uma zona de cais dedicada, assinalada e esterilizada onde todos os acessos são controlados.

### 2 – Trânsito nos terraplenos e gares marítimas

Os passageiros e tripulantes são encaminhados de forma ordenada para os locais de saída do Porto por vias devidamente assinaladas, dedicadas e protegidas de trânsito de máquinas ou viaturas.

O mesmo é válido para o sentido inverso.

### 3 – Embarque de passageiros e tripulantes para o navio

Os passageiros e tripulantes só deverão ser encaminhados para o local de embarque após garantia de que este está devidamente desimpedido, esterilizado e em segurança. O acesso dos passageiros e tripulantes ao navio será feito através de escada ou rampa devidamente vedada de acordo com as regras marítimas estabelecidas para o efeito.

#### 4 – Embarque/desembarque de passageiros em veículo próprio

O embarque/desembarque de passageiros em veículos próprios obedece às mesmas regras de segurança do embarque e desembarque de passageiros e tripulantes a pé, tendo em conta que o embarque de viaturas e de passageiros a pé não é feito simultaneamente (salvo em Portos de menor dimensão, onde o embarque simultâneo poderá ser feito sempre com a devida segurança). As viaturas deslocam-se em acesso próprios devidamente controlados, de forma ordeira quando as condições de embarque e desembarque assim o permitem. Após o desembarque, as viaturas são rapidamente encaminhadas para o exterior do porto, aquando do embarque estas aguardam indicação em parque e vias próprias para iniciarem o acesso ao navio.

**Nota:** Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.

### 3. REFERÊNCIAS

- SOLAS (Safety of Life at Sea - International Convention for the Safety of Life at Sea)
- IMO (International Maritime Organization)
- Lei nº 102/2009 de 10 de Setembro

### 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

Navios RO/RO (Roll on / Roll off) – são navios especialmente concebidos para o transporte cargas com meios próprios de movimentação.

Escada de portaló – Escada rígida móvel, fixa no navio e apoiada no cais por rodas ou rolo móvel.

Rampa de popa – Rampa fixa no navio, que por meios mecânicos baixa até ao cais onde se apoia permitindo assim o acesso ao seu interior.



## 5. PRINCIPAIS RISCOS

- Quedas a níveis diferentes;
- Queda ao mar;
- Esmagamento;
- Projecção de objectos (cabos);
- Atropelamento.

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Práticas inadequadas (distracção, consumo de estupefacientes e álcool, etc);
- Circulação de pessoas e viaturas nas áreas de operação
- Falhas de comunicação;
- Controlo de tráfego inadequado;
- Desorganização do espaço de trabalho;
- Aproximação a cabos de amarração;
- Aproximação da borda dos cais;
- Ausência de meios de socorros;
- Iluminação inadequada;
- Velocidade excessiva;
- Superfícies inseguras e/ou escorregadias;

## 7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO

- a) Um sistema de controlo de tráfego e circulação de pessoas e veículos deve ser sempre estabelecido nos diversos pontos de operação;
- b) Todo o tráfego deve ser sinalizado, delimitado por barreiras e orientado por sinaleiros/auxiliares de operação colocados em pontos de controlo adequados;
- c) Não permitir que veículos e peões não autorizados circulem em áreas de acesso restrito;
- d) São estabelecidos limites de velocidade de circulação;

- e) Seja garantida a completa separação entre veículos e peões;
- f) Estão demarcados os caminhos seguros nos pavimentos para acesso dos passageiros e veículos;
- g) Que apenas os envolvidos nas operações são autorizados a permanecer e a circular junto ao navio;
- h) A coordenação e comunicação entre o pessoal de terra/navio deve ser adequada e garantida;
- i) A localização de acessos, saídas de emergência e equipamentos de segurança estão bem identificados e mantidos;
- j) Os caminhos de trânsito perigosos ou que apresentem qualquer dificuldade à circulação devem ser sinalizados e guarnecidos com sinaleiros/auxiliares de operação de modo a garantir uma circulação segura;
- k) Durante as operações nocturnas deve ser garantida uma iluminação adequada e as viaturas devem circular com as luzes de médias acesas;
- l) Durante as operações não deve ser permitida a circulação de pessoas por entre os cabos, sobre os mesmos, zonas de operação dos cabos e nas áreas de eventual varrimento por chicotes partidos;
- m) Sentido de precaução durante as operações (responsabilidade, velocidade adequada, atenção, cuidado);
- n) É proibido o consumo de álcool ou estupefacientes;
- o) Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifique durante as operações à chefia e ao gabinete de segurança.

#### **a. Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Boias salva vidas;
- Assinalamento de vias pedestres;
- Sinais de aviso de perigos existentes.

## **8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados no Plano de Emergência Interno.

## 9. ANEXOS

**Anexo A** – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos – Operações Portuárias\_Embarque e desembarque de pessoas em navios de carga, ferry RO RO, paquetes

## 1. OBJECTIVO E ÂMBITO

É objetivo definir metodologia para cedência de equipamentos fora da área de jurisdição da Portos dos Açores.

Este é um documento com as condições mínimas a ter em conta nestas actividades, no âmbito da segurança, sendo aceite e até recomendável que sejam apresentados por entidades externas desenvolvimentos ao presente documento.

Outro tipo de operação especial que não se encontre descrito neste documento, deverá ser criado um procedimento específico de segurança pelo requerente e submetido a prévia validação da autoridade portuária.

Este documento destina-se às entidades directa e indirectamente envolvidas nas operações portuárias, gestão de equipamentos e qualquer outra entidade externa que possa intervir na operação.

## 2. CARACTERIZAÇÃO DAS DIVERSAS OPERAÇÕES

São todas as operações que se enquadram no uso natural e adaptado aos equipamentos disponibilizados.

Os sistemas seleccionados para o desempenho das mais variadas operações estão dependentes de muitos fatores. Os equipamentos de movimentação serão bem escolhidos se obtivermos, relativamente às diversas fases de operação (elevação, manobra livre e assentamento), respostas às seguintes questões:

- O quê?
- Onde?
- Quando?
- Como?
- Durante?

**O quê ?** - A carga a movimentar é estudada em todas as suas características que devem incluir o nome do material constituinte, a sua composição química, estado físico, forma, capacidade, textura, tipo de embalagem, dados de segurança, etiquetas de aviso de perigo, número de embalagens e massa total.

**Onde ?** - É necessário conhecer, com precisão, o local da carga e descarga.

**Quando ?** - A data e a hora, assim como as condições meteorológicas nos locais de carga e descarga.

**Como ?** – É necessário que durante a operação, se tenham em conta os documentos oficiais necessários, tais como, licenças para o transporte ou eventual necessidade de acompanhamento de autoridades oficiais.

**Durante ?** - Quanto tempo será necessário para efetuar o transporte e quais os meios humanos e equipamentos necessários.

**Nota:** Ver medidas de controlo e prevenção no ponto 7.

### 3. REFERÊNCIAS

- IT27\_OPP(00)\_Cedência\_Equipamento\_Fora\_Área
- DL 50/2005 de 25 de Fevereiro
- Lei 102/2009 de 10 de Setembro

### 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

Normas CE – Normas da Comunidade Europeia.

### 5. PRINCIPAIS RISCOS \*

- Choque entre viaturas/equipamentos;

- Capotagem do equipamento;
- Queda de objetos;
- Desprendimento da carga;
- Atropelamento;
- Queda ao mar;
- Incêndio/Explosão.

\*Principais riscos passíveis de ocorrer nas diversas operações. No entanto cada operação deve ser alvo de análise específica.

## 6. CONDIÇÕES PERIGOSAS

- Práticas inadequadas (distração, consumo de estupefacientes e álcool, etc);
- Trabalho desorganizado e Falhas de comunicação;
- Danos na carga;
- Circulação de carga sobre pessoal a trabalhar ou a passar no local;
- Trabalho a velocidade excessiva/inadequada;
- Utilização de material impróprio para o trabalho a ser efectuado;
- Iluminação inadequada;
- Não delimitar e sinalizar a zona de trabalhos e não controlar as entradas nessa zona;
- Não respeitar as limitações das máquinas, indicadas pelos fabricantes;
- Utilização de meios mecânicos de forma inadequada;
- Utilização de equipamentos de protecção não adequados ao trabalho;
- Condições atmosféricas adversas;
- Trabalhadores externos e utentes sem formação e informação adequada em matéria de segurança.

**7. MEDIDAS DE PREVENÇÃO E CONTROLO****a.) Circulação dos veículos no exterior da área portuária**

- Toda a circulação de equipamentos pesados deve ser acompanhada de um veículo ligeiro devidamente identificado (sinal luminoso).
- Cumprir com as regras do Código de Estrada.
- O condutor do equipamento deverá ter as habilitações adequadas para o efeito.

**b.) Requisitos materiais e de equipamentos**

- Os materiais e equipamentos de trabalho utilizados nas operações devem ser homologados segundo as normas CE e devem possuir os respectivos certificados.

**c. ) Regras de atuação gerais**

- Não deverão circular junto à operação veículos e pessoas estranhas à operação, caso contrário a operação deverá ser suspensa até estarem reunidas condições de segurança;
- Todo o pessoal deve estar equipado com a protecção individual adequada às condições de trabalho e em conformidade com as funções e tarefas a realizar e a operação a executar;
- Sentido de precaução durante as operações (responsabilidade, velocidade adequada, atenção e cuidado);
- Não são permitidas alterações aos componentes de fábrica, relativos à segurança dos equipamentos que lhe retire ou possa retirar fiabilidade;
- Garantir que os cabos, correntes, lingas ou estropos e outros acessórios estão e manter-se-ão em bom estado;
- Operações junto ao mar (cais, rampas, etc.) adotar uma atitude cuidadosa e defensiva;
- O trabalho deve ser suspenso quando as condições atmosféricas forem

extremas;

- Reportar de imediato toda e qualquer anomalia ou ocorrência que se verifiquem à chefia.

**d. )Regras de actuação específicas (operador de equipamento)**

- Zelar pela segurança do equipamento, pessoas e bens;
- Cumprir com as normas de segurança e saúde em vigor na empresa;
- Conhecer as capacidades do equipamento e o peso da carga;
- Nunca ultrapassar/exceder os limites de carga;
- Garantir o equilíbrio do equipamento durante a subida, descida e rotação no transporte das cargas, e na deslocação;
- Ter sempre em pleno funcionamento a buzina, luzes gerais, o sinal sonoro e sinal luminoso;
- Quando não houver visibilidade sobre a operação que está a ser feita solicitar sempre um auxiliar para a manobra;
- Deve ser rigorosamente proibida a elevação ou movimentação de pessoal, excepto nos equipamentos dedicados e devidamente certificados para tal;
- Recusar efetuar tarefas que estejam fora da segurança do equipamento e/ou sejam contrárias às normas de segurança da empresa.

**e. )Equipamentos de Protecção Colectiva**

- Redes de sinalização ou fita sinalizadora;
- Sinais de trânsito;
- Sinais de aviso de perigos.

**f.) Equipamentos de Protecção Individual**

De uso obrigatório e permanente:

- Capacete de protecção;
- Colete reflector;



- Luvas de protecção mecânica;
- Calçado de segurança.

De uso ocasional:

- Arnês de segurança;
- Óculos de protecção;
- Colete salva-vidas.

**g. )Requisitos de Segurança dos Equipamentos de Trabalho**

- Cumprimento do D.L: 50/2005.

**h. )Informação e formação**

Os trabalhadores recebem formação e informação sobre o presente procedimento de segurança.

**i. )Vigilância da Saúde**

A vigilância da saúde dos trabalhadores internos deve realizar-se conforme previsto no *Plano de Vigilância da Saúde dos Trabalhadores*, ou indicação do Médico do Trabalho.

## 8. PROCEDIMENTO EM SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA

Os procedimentos de emergência a aplicar nas operações devem seguir os indicados na infraestrutura ou local onde sejam executados os serviços. Se não existir deverão cumprir com os procedimentos internos da Portos dos Açores.

## 9. ANEXOS

Anexo A – Identificação de Perigos, Avaliação e Controlo dos Riscos.

## Autoridade Marítima Nacional

### Edital n.º 813/2017

José Zacarias da Cruz Martins, Capitão-de-mar-e-guerra, Capitão do Porto de Ponta Delgada, no uso das competências que lhe são conferidas pela alínea g) do n.º 4, do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 02 de Março, alterado pelos Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro e n.º 121/2014, de 7 de agosto, conjugadas com o disposto na alínea b) da Regra n.º 1, do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar — 1972 (RIEAM-72), aprovado pelo Decreto n.º 55/78, de 27 de junho, com as alterações introduzidas pelo Aviso publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 258, de 9 de novembro de 1983, e pelos Decreto n.º 45/90, de 20 de outubro, n.º 56/91, de 21 de setembro, n.º 27/2005, de 28 de dezembro e n.º 1/2006, de 2 de janeiro, faz saber que:

1 — Para além do estabelecido nas normas específicas da Autoridade Portuária (Portos dos Açores, S. A.) do Porto de São Miguel, para as respetivas áreas de jurisdição portuárias, a navegação e permanência de navios e embarcações no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada, bem como outras atividades no Domínio Público, regem-se, sem prejuízo da legislação relevante aplicável, pelo conjunto de determinações, orientações e informações que constam do anexo ao presente Edital, e eventuais alterações consideradas oportunas, do qual são parte integrante.

2 — As infrações ao estabelecido no presente Edital, independentemente das avarias e acidentes pessoais cuja responsabilidade seja imputável aos infratores, serão puníveis de acordo com a correspondente lei penal, ou tratando-se de matéria contraordenacional será apreciada

3 — De acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, n.º 263/2009, de 28 de setembro e n.º 52/2012, de 7 de março, e demais legislação relacionada, tendo presente o Regime Geral das Contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, com a redação dada pelos Decreto-Lei n.º 356/89 de 17 de outubro, n.º 244/95, de 14 de setembro, que o republicou, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

4 — Este Edital entra em vigor na data da sua publicação no *Diário da República*, revogando, na mesma data, os Editais n.º 1/2008 e n.º 2/2005 da Capitania do Porto de Ponta Delgada.

15 de setembro de 2017. — O Capitão do Porto de Ponta Delgada, José Zacarias da Cruz Martins, Capitão-de-Mar-e-Guerra.

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### 1 — Enquadramento e definições:

a) O presente Edital aplica-se a todo o espaço de jurisdição marítima da Capitania do Porto de Ponta Delgada, tal como definido no quadro n.º 1, anexo ao Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, na redação atual, incluindo a faixa de terreno do domínio público marítimo, o mar territorial e, em conformidade com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental, e compreende um conjunto de normas aplicáveis à navegação e permanência de navios e embarcações, bem como instruções e condicionantes relativas a outras atividades de caráter ambiental, desportivo, cultural, recreativo e científico, sem prejuízo das competências específicas de outras Entidades.

b) Para efeitos de proteção ambiental no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada, exceto nas áreas sob jurisdição da Administração Portuária (AP), aplicam-se as disposições constantes dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) da ilha de São Miguel, aprovados pelos Decretos Regulamentares Regionais (DRR) n.º 6/2005/A, de 17 de fevereiro e n.º 29/2007/A, de 5 de dezembro.

c) No Porto de Ponta Delgada designa-se por “Área Portuária” toda a área marítima e área terrestre, sob jurisdição da Administração da Portos dos Açores, S. A., cuja delimitação geográfica se encontra definida no Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/A, de 22 de agosto.

d) As designações “navio” e “embarcação” serão aplicadas indistintamente nestas instruções, tendo ambas o significado de «todo o veículo aquático de qualquer natureza, incluindo os veículos sem imersão e os hidroaviões, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água», conforme definição constante no RIEAM-72, na Regra 3 — Definições gerais.

e) Todas as posições geográficas indicadas neste Edital são referidas ao Datum WGS84. Para marcar estas posições nas cartas náuticas, que não são referidas ao WGS84, deverão ser aplicadas as correções representadas nas notas das respetivas cartas.

f) Os azimutes indicados são referidos ao Norte verdadeiro.

#### 2 — Documentos náuticos:

a) As cartas náuticas que cobrem os espaços de jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada, desde as aproximações, zonas costeiras e portos de Ponta Delgada, Vila Franca do Campo, Ribeira Quente, Porto Formoso, Rabo de Peixe e Capelas, na ilha de São Miguel, são as seguintes:

(1) CN 46406 — Arquipélago dos Açores — Ilha de São Miguel (Datum WGS84)

A. Porto de Ponta Delgada

(2) CN 47502 — Arquipélago dos Açores — Ilha de São Miguel (Datum WGS84)

A. Capelas  
B. Rabo de Peixe  
C. Porto Formoso  
D. Vila Franca do Campo  
E. Ribeira Quente;

b) Cartas eletrónicas de navegação

A. PT446406 — Ilha de São Miguel;  
B. PT548519 — Porto de Ponta Delgada;

c) Os avisos locais aos navegantes, para além da afixação nos locais de estilo, são publicados em <http://anavnet.hidrografico.pt/>.

#### 3 — Contactos:

a) A repartição marítima da Capitania do Porto de Ponta Delgada funciona no edifício, sito na Avenida Infante D. Henrique, 9500-768 Ponta Delgada, com o seguinte horário de atendimento ao público: das 09:00 às 12:30 e das 14:00 às 16:30 horas. Possui o telefone: 296 205 240, o fax: 211 938 591, para atendimento nos dias úteis, durante horário de expediente. Estão igualmente disponíveis, para comunicação não urgente, os seguintes endereços eletrónico: capitania.pdelgada@amn.pt.

b) Fora do horário de expediente, bem como aos fins de semana e feriados, deverá ser contactado o elemento de serviço à Capitania, através do número de telefone: 916 192 092.

c) O piquete da Polícia Marítima do Comando Local de Ponta Delgada possui atendimento permanente, através do número de telefone: 917 764 428.

## CAPÍTULO II

### Segurança da navegação

#### 1 — Normas gerais:

a) As presentes instruções não prejudicam o normativo presente no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIEAM-72), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 55/78, de 27 de junho, com as alterações introduzidas pelo Aviso publicado no *Diário da República* 1.ª série, n.º 258, de 09 de novembro de 1983, e pelos Decreto-Lei n.º 45/90, de 20 de outubro, n.º 56/91, de 21 de setembro, n.º 27/2005, de 28 de dezembro e n.º 01/2006, de 02 de janeiro.

b) Transitariamente e até à sua modificação pela Autoridade Portuária, conforme estipulado no n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março, continuam em vigor as diretivas e instruções do presente Edital, relativamente à regulação do exercício da atividade de controlo, movimentação de cargas perigosas e movimentação de navios no porto de Ponta Delgada.

c) A zona de manobra do interior do porto de Ponta Delgada é definida a norte pelo Terminal de navios de cruzeiro, denominado “Portas do Mar” e o molhe da Marina “Pêro de Teive” e a sul pelo cais comercial de atracação

d) A posição de receção do piloto está situada no azimute verdadeiro 135.º, a 1 milha náutica da ponta do molhe do porto de Ponta Delgada.

e) Por razões de segurança a velocidade máxima permitida dentro do porto de Ponta Delgada é de 6 nós. Excetua-se a movimentação de embarcações de socorro e policiais, ou situações devidamente autorizadas.

f) A navegação que entrar no porto de Ponta Delgada deverá fazê-lo sempre afastada da ponta do molhe para que os navios de saída possam passar livremente pelo seu BB e safos da cabeça do quebra-mar do molhe do porto.

g) No porto de Ponta Delgada, ao manobrar-se para os cais de atracação, todos os navios devem ter atenção às eventuais boias de delimitação da área de segurança, em torno dos navios com cargas perigosas;

h) Devido ao espaço livre de manobra do porto de Ponta Delgada, é proibida a entrada de um navio no porto enquanto outro se estiver a fazer à saída.

i) Em caso de ocorrência de um acidente marítimo, que se enquadre na tipificação estabelecida na regulamentação nacional e internacional aplicável, nomeadamente no Código de Investigação de Acidentes da Organização Marítima Internacional, no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada, o Capitão do Porto assumirá o controlo e a coordenação das operações relacionadas com a situação de emergência criada, desempenhando as funções de Comandante das Operações de Socorro (COS).

j) Consideram-se navios desgobernados, para além dos designados na alínea f) da regra n.º 3, do RIEAM-72, o trem de reboque em que o navio rebocado não disponha de propulsão e/ou capacidade de governo própria.

k) No porto de Ponta Delgada, são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos designados na regra n.º 3 do RIEAM, 1972, os navios com características especiais identificadas pela Autoridade Portuária, ou que tenham pelo menos uma das seguintes características:

- (1) Comprimento superior a 160 metros;
- (2) Boca superior a 30 metros;
- (3) Calado superior a 10 metros.

l) Visando a garantia das condições de segurança, as embarcações do tráfego local, de pesca local e costeiras, e de recreio devem dar prioridade aos movimentos dos navios com capacidade de manobra reduzida, na aproximação ao porto, no interior do porto e nas manobras de atracação/largada e aproximação ao cais, bem como deverão facilitar os movimentos dos navios de guerra, navios de comércio, e navios ou embarcações de maior porte.

m) Também por questões de segurança todas as embarcações devem dar sempre um resguardo mínimo de 30 metros aos navios de comércio que transportem carga perigosa da classe 2 e 3, assinalados de dia pela bandeira BRAVO (de cor vermelha) do Código Internacional de Sinais (CIS), e de noite por um farol vermelho.

n) Em qualquer situação, e em especial sob condições meteorológicas adversas de mar, vento, e visibilidade, nenhum navio ou embarcação deve executar manobras que possam por em risco a segurança da navegação na sua vizinhança, assim como das instalações portuárias ou quaisquer outras infraestruturas.

o) Não é permitido fundear sem autorização, pairar ou permanecer no interior dos portos por qualquer forma que possa dificultar a navegação, bem como dentro das áreas de manobra, excetuando-se os casos de emergência, situação em que os navios ou embarcações devem manter bem visível a sinalização regulamentar, dando de imediato conhecimento do facto à Capitania do Porto de Ponta Delgada, conforme apropriado, e à Autoridade Portuária se aplicável.

p) O Capitão do Porto, como Autoridade Marítima Local, perante situações, circunstâncias, atividades ou operações específicas e com vista a verificar a observância das condições de segurança das diversas atividades que decorram no seu espaço de jurisdição, pode impor o policiamento dessas mesmas atividades, em conformidade com o disposto na Portaria n.º 210/2007, de 23 de Fevereiro, com as alterações introduzidas pela Portaria 553-A/2008 de 26 de Junho, retificada pela Declaração de retificação n.º 48/2008 de 26 de Agosto.

q) Em todos os portos na área de jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada:

(1) Qualquer evento fica sujeito a prévia autorização da Capitania do Porto, quando realizado em espaços do domínio público marítimo, nos termos do Decreto legislativo Regional n.º 37/2008/A, de 5 de agosto, sem prejuízo das competências de outras entidade.

(2) A prática individual e/ou coletiva de desportos náuticos, bem como as atividades de treino de coletividades, não devem interferir com a navegação comercial, nomeadamente de transporte de mercadorias e passageiros.

## 2 — Meteorologia e avisos à navegação:

### a) Estado das barras

(1) O Capitão do Porto da Capitania de Ponta Delgada, ouvida a Autoridade Portuária, pode determinar o fecho das barras dos portos dentro do seu espaço de jurisdição ou condicionar o seu uso, por imperativos decorrentes da alteração da ordem pública ou com base em razões respeitantes às condições meteorológicas e de mar, no intuito de garantir a segurança da navegação, de pessoas e bens, e do acesso ao porto.

(2) Nestas circunstâncias, as condições possíveis do estado da barra são:

- i) Barra fechada a toda a navegação;
- ii) Barra condicionada a embarcações de comprimento inferior a 35 metros;
- iii) Barra condicionada a embarcações de comprimento inferior a 15 metros.

(3) A divulgação destas restrições impostas ao estado da barra será feita através da promulgação de Avisos aos Navegantes.

(4) Sempre que surjam dúvidas sobre o estado da barra ou outros que se relacionem com a segurança da navegação, deverão ser contactados o Piquete da Polícia Marítima do Comando Local de Ponta Delgada, ou ainda mediante consulta da ANAVNET — Avisos aos Navegantes (no sítio <http://anavnet.hidrografico.pt>).

### b) Avisos à navegação

(1) Sempre que se justificar, o Capitão do Porto da Capitania do Porto de Ponta Delgada, promulgará os necessários avisos à navegação local (segurança da navegação, assinalamento marítimo, interdição de áreas, fecho/condicionamento/abertura da barra, entre outras situações vitais), sendo afixados nas instalações da Capitania e em local de estilo de acesso público ou ainda mediante consulta da ANAVNET — Avisos aos Navegantes (no sítio <http://anavnet.hidrografico.pt>).

(2) No porto de Ponta Delgada os sinais de mau tempo são içados no mastro da torre de sinais situada a Oeste do saco do porto de Ponta Delgada (Torre do Estradinho).

(3) Os avisos de mau tempo e os avisos à navegação (vitais ou urgentes) são difundidos por “MRCC DELGADA” assim que recebidos e após o primeiro período de silêncio. Os boletins meteorológicos e os avisos à navegação (rotina/horários) são transmitidos diariamente às 09:35 e às 21:35 horas UTC (Tempo Universal Coordenado). Estas transmissões são executadas como se descreve abaixo:

i) A transmissão é executada em língua portuguesa e inglesa;

ii) São utilizados o canal 11 (VHF) e a frequência 2657KHz (HF) em radiotelefonia;

iii) São realizadas chamadas preliminares em Ch.16 e 2182KHz (VHF e HF para radiotelefonia) e em Ch.70 e 2187.5KHz (VHF e HF para DSC — Digital Selective Calling) a anunciar a transmissão subsequente;

iv) A transmissão de avisos de mau tempo e avisos à navegação (vitais ou urgentes) é sempre precedida dos sinais de alarme “Pane Pane” ou “Securité”, conforme aplicável;

(4) Os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações, podem obter diretamente na Capitania do Porto de Ponta Delgada, os Avisos aos Navegantes em vigor.

## 3 — Comunicações em VHF — Serviço móvel marítimo:

a) O plano de comunicações em vigor nos portos da Ilha de São Miguel, e demais espaços de jurisdição da Capitania de Ponta Delgada, cumpre com o estabelecido na Portaria n.º 630/2002, de 12 de junho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 26-D/2002, de 31 de julho, que aprova o Plano Nacional de Comunicações em VHF — Serviço Móvel Marítimo.

b) Na aproximação e nos portos da ilha de São Miguel, os navegantes devem, obrigatoriamente, manter escuta permanente no VHF IMM CH 13 — Segurança da navegação.

c) Para além do canal de segurança da navegação, a navegação nos portos poderá ser chamada a manter escuta nos seguintes canais:

- (1) VHF IMM CH 09/10 — Náutica de Receio (Marinas);
- (2) VHF IMM CH 12 — Operações de carga/descarga carga perigosa;
- (3) VHF IMM CH 14 — Serviço de Pilotagem (só com serviço previsto)
- (4) VHF IMM CH 16 — Canal de Chamada;

## CAPÍTULO III

### Entrada e Saída de Navios nos Portos

#### 1 — Normas a observar na aproximação e acessibilidades dos portos:

a) Os atos e procedimentos aplicáveis ao acesso e saída de navios e embarcações dos portos da ilha de São Miguel são executados na estrita observância do articulado constante dos Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, n.º 124/2004, de 25 de maio, n.º 92/96, de 12 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 286/98, de 17 de setembro, e demais legislação aplicável.

b) Compete ao Capitão do Porto recusar o acesso aos portos e fundeadouros que se encontrem no respetivo espaço de jurisdição, aos navios que tenham sido alvo de uma decisão de recusa em sede dos procedimentos legais previstos no âmbito do Port State Control (PSC).

c) O recurso ao serviço de pilotagem, de acordo com o previsto no Decreto-Lei n.º 48/2002, de 02 de março, conjugado com o Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2002/A, de 30 de agosto, é obrigatório no porto de Ponta Delgada.

d) As manobras de entrada e saída dos navios do Porto de Ponta Delgada, serão efetuadas com auxílio de rebocadores, desde que se trate de navios tanques, ou sempre que a situação o recomende. Pode ser dispensada a utilização de rebocadores quando se trate do navio tanque interilhas, se as condições meteorológicas assim o permitirem, e ouvida a opinião do piloto.

e) É obrigatória a assistência por pilotos, às manobras dos navios que demandam o porto de Ponta Delgada, na entrada, saída, acostagem, desacostagem, fundear ou executar qualquer outra movimentação dentro do porto.

f) Estão isentos da obrigação de recurso aos serviços de pilotagem:

- (1) Embarcações da Armada e auxiliares de Marinha, nacionais;
- (2) Embarcações costeiras nacionais ou outras que sejam temporariamente autorizadas a operar nesse tráfego, pertencentes à Autoridade Portuária ou ao seu serviço;
- (3) Embarcações de tráfego local, rebocadores locais e embarcações locais auxiliares;
- (4) Embarcações afetas a trabalhos portuários, no decurso dos mesmos;
- (5) Embarcações de pesca local e costeira;
- (6) Embarcações de recreio;

g) Todos os navios que transportem e movimentem cargas perigosas, deverão, à entrada, permanência e à saída dos portos, ter içada a bandeira BRAVO (de cor vermelha) do Código Internacional de Sinais (CIS), e de noite um farol vermelho, indicativo de que possuem carga perigosa a bordo.

h) O fundear ou a entrada no porto de navios com água aberta, fogo a bordo, limitações nos sistemas propulsor ou de governo e susceptíveis de provocar poluição, só é permitida com autorização do Capitão do Porto, o qual, recolhidos os pareceres da Autoridade Portuária, estabelecerá caso a caso, os requisitos de segurança de navegação a serem observados.

i) Os navios que demandam o porto de Ponta Delgada, quer no arco diurno quer no arco noturno, devem ter em atenção as indicações fornecidas pelas cartas náuticas oficiais, nomeadamente navegando por forma a respeitar os resguardos, enfiamentos e/ou sectores de entrada, definidos pelo assinalamento marítimo existente.

j) Dada a configuração do porto de Ponta Delgada, a navegação no seu acesso e dentro do porto deve ser considerada como sendo feita num canal estreito, devendo por tal motivo serem observadas as disposições constantes do RIEAM-72.

k) Os navios ou embarcações que demandam o porto de Ponta Delgada devem manter sempre uma velocidade de segurança tal que lhe permita tomar as medidas apropriadas e eficazes para evitar um abalroamento e para parar a uma distância adequada às circunstâncias e condições existentes, tendo em conta os fatores constantes da Regra 6 do RIEAM-72.

l) Toda a navegação que pretende entrar ou sair do porto de Ponta Delgada, com exceção das embarcações costeiras, locais e as de recreio, deve estabelecer contacto em VHF — canal 14 ou 16 com os Pilotos, a uma distância mínima de 2 milhas, devendo depois utilizar o canal 14 para comunicações com o piloto.

m) Na aproximação, entrada e saída dos portos de São Miguel, independentemente das condições meteorológicas os comandantes, mestres ou arrais dos navios devem:

- (1) Tomar conhecimento da previsão meteorológica e de ondulação;
- (2) Garantir que todos os equipamentos de navegação, comunicações, segurança propulsão e de governo se encontram em boas condições de funcionamento;

n) Sob condições de mar e vento adversas, na aproximação ou afastamento aos portos de São Miguel, especialmente sempre que a barra esteja condicionada ou estejam em vigor avisos de mau tempo, os comandantes, mestres ou arrais dos navios ou embarcações, devem:

- (1) Interditar a circulação de pessoas no exterior dos navios e embarcações, e ordenar que os tripulantes envergarem os coletes de salvação e se despojem de botas de borracha de cano alto ou qualquer outro equipamento/vestuário que possa condicionar a flutuabilidade;
- (2) Sempre que se verifique a circulação de pessoal no exterior do navio ou embarcação, garantir que o pessoal se mantém em locais abrigados, envergando sempre o colete salva-vidas;
- (3) Garantir, a estanqueidade do navio ou embarcação mantendo as portas, escotilhas e vigias fechadas e desobstruídas, bem como todo o material existente nos compartimentos funcionais, como artes e apetrechos de pesca, e espaços habitacionais, se encontram devidamente acondicionados e peados.

o) Informação adicional para a prática dos Portos supramencionados é veiculada através de Editais e Avisos aos Navegantes.

## 2 — Fundeadouros:

a) No espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada, existem dois tipos de fundeadouros: portuários ou de espera, sob jurisdição da Autoridade Portuária (apêndice I), e costeiros, sob jurisdição da Autoridade Marítima local.

b) Os locais destes fundeadouros constam nos documentos náuticos — Cartas e Roteiros e estão definidos no anexo II ao Decreto Legislativo Regulamentar n.º 24/2011/A, de 22 de agosto. A sua utilização depende de autorização prévia do Capitão do Porto e/ou da Autoridade Portuária.

c) Os fundeadouros portuários ou de espera destinam-se aos navios com autorização prévia de entrada no porto de Ponta Delgada que necessitam de aguardar entrada, desde que não apresentem quaisquer deficiências no aparelho de governo, aparelho propulsor, estabilidade e as condições meteorológicas e de mar presentes o permitam. Para fundear deverão obter a correspondente anuência e seguir os procedimentos que lhes forem indicados pelo serviço de pilotagem, cujo recurso aos seus serviços é obrigatório nos termos do Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2002/A de 30 de agosto.

d) Nos fundeadouros Portuários ou de espera a pilotagem é obrigatória nas manobras de fundear/suspender.

e) Para os navios na situação de arribada, quando não tinham o porto de Ponta Delgada como destino, ou para aqueles que não tenham a intenção de o vir a praticar, ou ainda para aqueles que não tenham a intenção de voltar a praticá-lo após a saída para o mar, só poderão fundear com autorização expressa do Capitão do Porto.

f) Por razões de segurança, atendendo à previsão meteorológica ou estado do mar, e sempre que determinados, os navios poderão ser ordenados a abandonar os fundeadouros portuários ou de espera, por ordem expressa do Capitão do Porto ou da Autoridade Portuária.

g) Os comandantes, mestres ou arrais dos navios ou embarcações, quando fundeados, devem assegurar presença permanente a bordo de pessoal qualificado e suficiente de modo a:

- (1) Garantir a segurança do navio ou embarcação, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, em especial no respeitante a riscos de colisão, incêndio ou alagamento;
- (2) Proceder à largada de emergência, reforço da amarra, manutenção ou alteração da posição no fundeadouro, se as circunstâncias ou o Capitão do Porto assim o impuserem;
- (3) Manter estabelecidas as luzes correspondentes à situação de navio fundeado, assim como içar e transmitir os sinais regulamentares, designadamente em caso de nevoeiro;
- (4) Manter escuta permanente no VHF CH 13/16.

h) Quando fundeados com limitações na instalação propulsora, os navios ou embarcações deverão ter obrigatoriamente e em permanência a assistência de rebocadores, salvo se dispensados pelo Capitão do Porto.

i) Os navios fundeados podem estabelecer contacto com terra depois de devidamente autorizados pelo Capitão do Porto, e demais Autoridades competentes. Depois de autorizados, os contactos com terra devem ser efetuados por embarcações licenciadas para o efeito.

j) Não é permitido arriar ou movimentar quaisquer embarcações próprias do navio, ou receber embarcações do exterior, sem prévia autorização do Capitão do Porto.

### k) Fundeadouros Portuários:

(1) Porto de Ponta Delgada: existem dois fundeadouros portuários ou de espera:

- i) Fundeadouro Exterior do Comércio: estabelecido no exterior do porto, na área compreendida entre os meridianos: 025.º 38' 30" w e 025.º 38' 00" w e os paralelos: 37.º 44' 30" N e 37.º 44' 00" N (ver apêndice I).
- ii) Fundeadouro da Franquia: estabelecido no exterior do porto, na área compreendida entre os meridianos: 025.º 40' 30" w e 025.º 39' 30" w e os paralelos: 37.º 43' 30" N e 37.º 43' 55" N (ver apêndice I).

### l) Fundeadouros costeiros:

(1) Ilha de São Miguel

- i) Vila Franca do Campo;
- ii) Ribeira Quente;
- iii) Porto Formoso;
- iv) Rabo de Peixe;
- v) Capelas;

(2) Em casos excepcionais e devidamente justificados, a manobra de fundear poderá ser autorizada e determinada pelo Capitão do Porto, em locais não previstos nos documentos náuticos — Cartas e Roteiros.

(3) Os navios, que por razões de abrigo do mau tempo, pretendam fundear nos fundeadouros estabelecidos ao longo da costa da ilha de São Miguel devem solicitar a devida autorização, indicando a posição onde pretendem fundear e as horas estimadas de chegada e saída do fundeadouro.

(4) Nas áreas dos fundeadouros é proibido depositar materiais, dragar, extrair areias ou realizar obras de qualquer natureza.

(5) As embarcações de recreio, pesca e tráfego local é permitido fundear fora das zonas de fundeadouro estabelecidas, desde que não exista impedimento nas cartas náuticas oficiais, e que não dificultem as manobras da restante navegação ou ponham em causa a sua própria segurança.

### 3 — Arribadas:

a) Define-se genericamente como arribada a demanda de um fundeadouro ou porto, não previsto como destino, por qualquer navio ou embarcação, desviando-se este assim da rota planeada, devido a, ou para:

- (1) Existência de incêndio a bordo ou água aberta e ou apresentando perigo de explosão ou poluição das águas;
- (2) Flutuabilidade, e/ou navegabilidade, e/ou manobrabilidade, e/ou estabilidade estejam parcial ou totalmente afetadas/reduzidas;
- (3) Reacondicionamento de cargas;
- (4) Necessidade de efetuar reparações de avarias inopinadas;
- (5) Necessidade de embarcar e ou desembarcar tripulantes;
- (6) Abrigar de mau tempo na zona oceânica adjacente;
- (7) Necessidade de desembarcar doentes, feridos, náufragos ou cadáveres;
- (8) Reabastecer de combustíveis, lubrificantes, água ou víveres;
- (9) Efetuar operações comerciais (carga e/ou passageiros), não previstas, cumulativamente com os motivos anteriormente mencionados.

b) Os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações que pretendam praticar o Porto de Ponta Delgada por motivo de arribada, deverão formalizar primeiramente o pedido por ofício, fax ou para o endereço de correio eletrónico da Capitania do Porto de Ponta Delgada, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios ou embarcações na Capitania do Porto, com uma antecedência mínima de 24 horas em relação à hora prevista de chegada ao fundeadouro ou ao porto, para que no âmbito da segurança da navegação, seja autorizado e estabelecidas as formas de acesso ao mar territorial ou sua interdição, indicando, no aplicável, os seguintes elementos:

- (1) Nome, tipo de navio, bandeira de registo e número IMO, arqueação (GT), comprimento e calado máximo do navio à chegada;
- (2) Motivo de arribada;
- (3) Número de pessoas embarcadas;
- (4) Existência de passageiros clandestinos;
- (5) Existência de vidas humanas em perigo ou que necessitem de assistência;
- (6) Existência de risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão ou poluição;
- (7) Existência de danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade e ou manobrabilidade do navio;
- (8) Existência de condicionantes à utilização das ajudas à navegação, radar, comunicações, cartas náuticas, agulha ou sonda;
- (9) Tipo e quantidade de carga existente a bordo e sua condição;
- (10) Existência de cargas e ou substâncias perigosas, sua classificação International Maritime Dangerous Goods (IMDG) e quantidade;
- (11) Indicação se vem rebocado e, caso afirmativo, o nome e potência do rebocador;
- (12) Hora estimada de chegada (ETA);

c) Nos termos do artigo 2.º, do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 06 de Novembro, os navios ou embarcações que solicitem arribada, estão sujeitos a vistoria técnica por perito da Capitania.

d) Nos casos de manifesta urgência, não sendo possível cumprir a antecedência mínima de 24 horas em relação à hora prevista de chegada do navio ou embarcação ao fundeadouro ou ao porto, a formalização do pedido de arribada deverá ser devidamente fundamentado.

e) Obtida a prévia autorização do Capitão do Porto para a arribada requerida, deverão os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações, subsequentemente formalizar explicitamente através da Janela Única Portuária (JUP), o respetivo aviso de chegada.

f) Na indisponibilidade da Janela Única Portuária (JUP), a declaração por motivo de arribada deverá ser entregue por ofício, fax ou para o endereço de correio eletrónico da Capitania do Porto de Ponta Delgada, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios ou embarcações.

g) Em resposta ao aviso de chegada por motivo de arribada, a Capitania do Porto emitirá através da Janela única Portuária (JUP), ou em caso de indisponibilidade desta, por ofício, telefax ou para o endereço de correio eletrónico dos comandantes, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações, com informação para a Autoridade Portuária e outras Autoridades e Entidades competentes que devam ser informadas no âmbito das suas competências, o despacho a definir as condições de acesso ao mar territorial ou a sua interdição.

h) Depois de autorizado a praticar o porto, os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações, requerem à Capitania do Porto a realização das necessárias vistorias que atestem a reposição das condições de segurança a bordo, acompanhado do respetivo relatório de mar.

i) A não declaração de arribada, ou as falsas declarações, constituem infração ao presente Edital, tendo como consequência a instauração de um processo de contraordenação.

### 4 — Aviso de chegada:

As embarcações ou navios que pretendam escalar o porto de Ponta Delgada, excetuando navios de guerra, de estado, tráfego local, pesca (exceto pesca do largo), rebocadores e auxiliares locais ou costeiros e de recreio, deverão introduzir na Janela Única Portuária (JUP), ou em caso de indisponibilidade desta, deverá ser entregue por ofício, fax ou para o endereço de correio eletrónico da Capitania do Porto de Ponta Delgada, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios ou embarcações, o respetivo aviso de chegada, com as informações que permitam tomar conhecimento das operações pretendidas. Relativamente à navegação comercial, serão obrigatoriamente fornecidas as seguintes informações, com pelo menos 4 horas de antecedência. No caso de transporte de cargas perigosas, com pelo menos 12 horas de antecedência, ou à partida do porto anterior:

- a) Nome e número IMO;
- b) Respetivo agente ou outro representante legal;
- c) Datas e horas previstas de chegada (ETA) e de saída (ETD);
- d) Tipo de navio, arqueação bruta (GT), comprimento, boca e calado máximo previsto à chegada e à saída, meios auxiliares de manobra, potência da máquina propulsora e outras informações de eventuais anomalias que possam afetar a manobrabilidade da embarcação;
- e) Porto de escala anterior e seguinte;
- f) Objetivo da escala;
- g) Declaração das mercadorias perigosas (Hazmat);
- h) Passageiros a embarcar, desembarcar e em trânsito;
- i) Tripulantes a desembarcar ou embarcar;
- j) Passageiros clandestinos;
- k) Anomalias que o navio apresenta;
- l) Havendo lugar à realização de operações comerciais, a natureza e quantidade das mercadorias a movimentar em toneladas métricas;

### 5 — Visita de entrada:

a) O controlo de navios constitui competência do Capitão do Porto como órgão local da Direção-Geral da Autoridade Marítima e autoridade competente para, nomeadamente executar atos de soberania e demais atos administrativos em matéria de visita de entrada, segurança da navegação, condições de acesso ao mar territorial, saída, detenção e desembarco de navios.

b) Qualquer navio ou embarcação que pratique o porto de Ponta Delgada na condição de arribado será sempre sujeito à visita de entrada, efetuada pela Capitania do Porto através da Polícia Marítima. Caso considere necessário, o Capitão do Porto, aos navios arribados, pode igualmente ordenar uma visita de saída.

c) Para além dos navios arribados, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 06 novembro, ficam obrigatoriamente sujeitos a visita de entrada, pela Autoridade Marítima Local, os navios e embarcações que:

- (1) Pretendam entrar no porto com avaria;
- (2) Pretendam efetuar trabalhos a bordo que ponham em causa a segurança do navio, das pessoas, das instalações ou possam originar poluição marítima;
- (3) Transportem carga ou substâncias perigosas;
- (4) Transportem clandestinos;
- (5) Arvozem bandeira de país não comunitário;
- (6) Arvorando bandeira de país comunitário, sejam provenientes de porto de país não comunitário;
- (7) Embarcações nacionais de pesca do largo e rebocadores do alto;
- (8) Pretendendo aceder a águas territoriais, águas interiores ou fundeadouros, subsistam sobre eles fundadas suspeitas quanto à tripulação, carga ou à prática de qualquer ilícito penal ou contraordenacional.

d) Os navios e embarcações que tenham avarias ou que pretendam efetuar trabalhos a bordo estão ainda sujeitos a vistoria técnica a realizar por perito da Capitania do Porto de Ponta Delgada.

e) A largada de navios e embarcações do porto de Ponta Delgada pode ser antecedida de uma visita de saída a efetuar pela Capitania.

#### 6 — Avarias a bordo de navios ou embarcações:

a) Qualquer deficiência ou avaria a bordo de um navio ou embarcação que afete, ou que reúna condições para potencialmente vir a afetar, a segurança da navegação ou causar algum dano no meio marinho, deverá ser prontamente comunicada pelos comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações, à Capitania do Porto de Ponta Delgada.

b) A entrada nos portos de navios ou embarcações com alagamento, incêndio, limitações nos sistemas de propulsão, governo e manobra, suscetíveis de comprometer a segurança do navio, ou de constituir ameaça desproporcionada para o meio marinho, só será permitida após autorização do Capitão do Porto, que estabelecerá caso a caso, as condições a observar.

c) Depois de autorizado a praticar o porto, os comandantes ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações requerem à Capitania do Porto a realização das necessárias vistorias que atestem a reposição das condições de segurança a bordo e procedem à entrega do respetivo relatório de mar, onde seja descrito pormenorizadamente o ocorrido.

#### 7 — Trabalhos a bordo:

a) Qualquer trabalho de reparação efetuados a bordo de navios, embarcações ou outro material flutuante, durante a estadia nos fundeadouros ou atracado nos portos, é exigido prévia autorização e licenciamento do Capitão do Porto.

b) A realização de trabalhos a bordo, trate-se ou não de navios arribados, que pela sua natureza e ou pelos aparelhos e equipamentos, motores propulsores ou motores auxiliares a reparar, possam pôr em causa a segurança do navio, dos seus tripulantes ou de constituir uma ameaça desproporcionada para a navegação, as instalações portuárias ou quaisquer outras infraestruturas, ou para o meio marinho, implica a necessidade de acompanhamento e vistoria prévia por perito da Capitania do Porto, sem prejuízo das competências de outras Autoridades.

c) Os requerimentos para autorização de trabalhos a bordo, devem ser remetidos à Capitania do Porto com uma antecedência de 24 horas, discriminando claramente pelos comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações, os seguintes elementos:

- (1) Tipo de avaria ou deficiência;
- (2) Tipo de trabalho a efetuar;
- (3) Local da reparação ou equipamento afetado;
- (4) Empresa reparadora;
- (5) Técnico responsável e respetivo contato;
- (6) Duração prevista para a execução (incluindo a hora de início e fim dos trabalhos);
- (7) Indicação do ponto de contacto (POC), correspondente meio de comunicação e responsável pelos trabalhos, para efeitos de coordenação e segurança.

d) Os trabalhos a fogo a efetuar em espaço confinados de máquinas, na vizinhança de ou em tanques de combustível, de carga e ou substâncias perigosas ou poluentes, ou outros compartimentos que apresentem algum perigo, deverão ser precedidas de uma análise de atmosferas perigosas, cujo resultado deverá ser apresentado à Capitania do Porto.

e) Só após o licenciamento do Capitão do Porto, normalmente precedido de vistoria técnica por peritos da Capitania, é possível iniciar os trabalhos de reparação.

f) Eventuais alterações aos trabalhos licenciados ou a necessidade de trabalhos adicionais obrigam sempre a novos pedidos de autorização.

g) Não são permitidos trabalhos de decapagem do costado em navios ou embarcações fundeadas ou atracadas. Também não são permitidas decapagens ou pinturas que provoquem a contaminação do meio ambiente, nem ruídos a níveis superiores aos permitidos pelas entidades competentes.

h) Não é permitido o lançamento ou despejo no mar, ou o abandono em domínio público marítimo de quaisquer substâncias residuais, águas contaminadas, produtos petrolíferos ou ácidos, bem como de detritos nocivos, misturas e lixos ou outras matérias resultantes ou não, da execução de trabalhos de reparação.

i) Não são permitidos trabalhos de manutenção nos navios atracados e que sejam portadores de cargas perigosas, quando estes trabalhos afetem o sistema propulsor ou a operacionalidade do navio.

j) O Comandante do navio ou embarcação alvo de acontecimento de mar, deve elaborar “Relatório de Mar” de acordo com o artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de Setembro, e apresentá-lo no prazo de 48 horas a contar do momento da atracação no Porto/Marina.

k) Qualquer navio ou embarcação sobre o qual tenha sido efetuado relatório de mar, deve ser sujeito a vistoria técnica por perito da Capitania, antes de qualquer intervenção de manutenção corretiva.

l) Uma vez concluídos os trabalhos necessários para ultrapassar as deficiências identificadas, é efetuada inspeção técnica a bordo pelo perito da Capitania do Porto para verificação da reposição das condições de segurança e operacionalidade.

#### 8 — Despacho de largada:

a) O despacho de largada é o documento que atesta que um navio que larga do porto preenche todos os requisitos respeitantes a segurança, pessoas e bens embarcados e que cumpriu todas as formalidades necessárias e obrigações pecuniárias no espaço nacional.

b) Estão isentos de despacho de largada:

- (1) Os navios das marinhas de guerra e outros navios de Estado;
- (2) Os navios e embarcações de tráfego local;
- (3) Os navios e embarcações de pesca local e costeira;
- (4) Os rebocadores e embarcações auxiliares, locais e costeiras.

c) A documentação necessária para a emissão do despacho de largada é fornecida à Capitania do Porto pelas Autoridades Portuária, Aduaneira, Sanitária e de Estrangeiros e Fronteiras, através da Janela Única Portuária (JUP) ou, em caso de indisponibilidade desta, deverá ser entregue por ofício, fax ou para o endereço de correio eletrónico da Capitania do Porto de Ponta Delgada, ou presencialmente pelos comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações.

d) Nenhum navio ou embarcação pode largar do porto sem que tenha sido emitido o respetivo despacho de largada, salvo nas situações em que esteja isento.

e) O despacho de largada é válido até às 24 horas do dia seguinte ao da assinatura pelo Capitão do Porto ou da entidade do órgão local da Autoridade Marítima Nacional em que aquele delegar competência para o efeito.

f) O pedido de emissão do despacho de largada é formalizado através da Janela Única Portuária pelo aviso de saída, considerando-se como hora de notificação a hora da emissão deste.

g) O aviso de saída é o formulário no qual os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou os representantes legais dos navios ou embarcações, solicitam à Capitania do Porto de Ponta Delgada e às Autoridades Portuária, Aduaneira, Sanitária e de Estrangeiros e Fronteiras, para largar do porto, fornecendo, para o efeito, a informação necessária, incluindo a hora estimada de largada (ETD), bem como declaração que atesta a conformidade do navio ou embarcação, da tripulação, dos passageiros e da carga.

h) Na indisponibilidade da Janela Única Portuária, o aviso de saída deverá ser entregue por ofício, telefax ou para o endereço de correio eletrónico da Capitania do Porto de Ponta Delgada, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios ou embarcações, juntamente com a declaração que atesta a conformidade do navio ou embarcação, da tripulação, dos passageiros e da carga.

i) Verificadas as condições exigidas, o Capitão do Porto ou a entidade do órgão local da Autoridade Marítima Nacional em que aquele delegar competência para o efeito, emite o despacho de largada e entrega-o ao comandante, mestre ou arrais, armador, ou ao representante legal do navio ou embarcação.

j) São proibidas quaisquer movimentações de carga ou de saída e entrada de pessoas a bordo a partir da notificação do despacho de largada ao comandante, mestre ou arrais do navio ou embarcação.

k) Entrega do despacho de largada:

(1) É entregue aos comandantes, mestre ou arrais, armadores ou aos representantes legais do navio ou embarcação, durante o horário de atendimento ao público;

(2) Fora do horário de atendimento ao público, o comandante, mestre ou arrais, armador ou representante legal do navio ou embarcação solicita abertura da Capitania do Porto para a emissão do correspondente despacho de largada;

#### 9 — Visita de saída:

a) Qualquer navio ou embarcação poderá ser sujeito a visita de saída pela Polícia Marítima, antecedendo a sua largada. Serão obrigatoriamente sujeitos a realização de visita de saída, os seguintes navios e embarcações:

- (1) Sempre que transportem cargas ou substâncias perigosas ou poluentes;
- (2) Sempre que transportem clandestinos;

(3) Caso tenha efetuado reparações de avarias no porto que pela sua natureza possam pôr em causa o navio, a segurança da navegação, o porto, ou possam constituir um foco de poluição marítima. Nestes casos e antes da visita de saída feita pela Polícia Marítima, estão também sujeitos a vistoria do perito da Capitania do Porto;

(4) Nos demais casos, quando o Capitão do Porto determinar, por decisão devidamente fundamentada.

b) Quando, no decorrer da visita de saída, se verifique qualquer anomalia em relação ao navio ou embarcação, à carga ou às pessoas embarcadas, a Polícia Marítima informa o comandante, mestre ou arrais do navio ou embarcação das anomalias ou suspeitas verificadas suscetíveis de suspender a saída do navio ou embarcação.

c) A suspensão da largada é confirmada pelo Capitão do Porto, e informada a Autoridade Portuária e as demais Autoridades ou Entidades competentes.

d) O levantamento da suspensão de largada é efetuado pelo Capitão do Porto, sob parecer da respetiva Autoridade ou Entidade competente, na esfera de cuja competência ocorreu a situação que motivou a suspensão da saída do navio.

e) Nos termos do n.º 2 do artigo n.º 8 do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, nos casos em que ocorre visita de saída, o agente da Polícia Marítima que a efetua, procede, após efetuadas as últimas verificações, à entrega do despacho de largada ao comandante, mestre ou arrais do navio ou embarcação.

## CAPÍTULO IV

### Procedimentos durante a permanência no porto

a) Os navios com cargas perigosas a bordo, quando atracados ou fundeados devem ter a instalação propulsora em regime de prontidão que lhes permita a saída do porto ou do fundeadoiro o mais célere possível, por qualquer razão inopinada. Navios com este tipo de cargas não podem estar atracados de braço dado.

b) Os navios de transporte de combustíveis e químicos, quando atracados (carregados ou em operações de trasfega) devem manter obrigatoriamente cabos de aço, de bitola adequada, passados pelas buzinas a vante e a ré, com a mãozinha a cerca de 1.5 metros acima do nível de água, prontos a serem encapelados pelos rebocadores, para uma eventual largada de emergência.

c) Às embarcações de pequeno porte é autorizada a atracação de braço dado a outra embarcação, até ao máximo de três.

d) Qualquer ação de manutenção ou reparação, que conduza à imobilização da instalação propulsora dum navio fundeado ou atracado no porto de Ponta Delgada, só pode ser executada após deferimento de requerimento dirigido ao Capitão do Porto, no qual sejam expressas as razões da necessidade da mesma.

e) Os comandantes dos navios devem assegurar a presença permanente a bordo de pessoal qualificado e suficiente, por forma a:

(1) Garantir a segurança do navio, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, especialmente nos casos de colisão, incêndio, água aberta ou mau tempo, quando fundeado;

(2) Manter a posição no fundeadoiro ou alterá-la se as circunstâncias assim o impuserem;

(3) Proceder à vigilância ou eventual reforço da amarração quando atracado;

f) Não é permitido arriar ou movimentar quaisquer embarcações próprias do navio, sem prévia autorização do Capitão do Porto.

g) Os navios só poderão ter içada a bandeira da sua nacionalidade, outros sinais previstos no Código Internacional de Sinais e no RIEAM-72, o distintivo da companhia armadora e a bandeira portuguesa.

## CAPÍTULO V

### Cargas e substâncias perigosas

#### 1 — Regras a observar:

a) Os navios com cargas perigosas são navios cuja carga pode afetar o meio ambiente e seus recursos ou pôr em risco a segurança dos bens e/ou de outros utilizadores dos espaços de jurisdição marítima.

b) De acordo com o Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (código IMDG), da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization — IMO), são consideradas cargas e substâncias perigosas, todas as especificadas nas classes de 1 a 9 deste código.

c) Pela sua maior perigosidade, recaem sobre os navios que transportam as seguintes cargas e/ou substâncias perigosas do código IMDG da IMO, condições de segurança excecionais:

- (1) Classe 1 (Explosivos);
- (2) Classe 2 (Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sobre pressão);
- (3) Classe 3 (Líquidos inflamáveis);
- (4) Classe 4 (Sólidos inflamáveis);
- (5) Classe 5 (Substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos);
- (6) Classe 6 (Substâncias venenosas/tóxicas e infecciosas);
- (7) Classe 7 (Substâncias radioativas);
- (8) Classe 8 (Substâncias corrosivas);
- (9) Classe 9 (Substâncias e artigos perigosos diversos).

d) São também consideradas perigosas as cargas e ou substâncias constantes no Capítulo 17 do Código Internacional Relativo à Construção e ao Equipamento dos Navios Destinados ao Transporte de Substâncias Químicas Perigosas a Granel (código IBC) e do Capítulo 19 do Código Internacional Relativo à Construção e Equipamento de Navios Utilizados no Transporte de Gases Liquefeitos a Granel (código IGC), incluindo os materiais radioativos incluídos no Código Internacional para a Segurança do Transporte de Combustível Nuclear Irradiado, do Plutónio e de Resíduos Altamente Radioativos em Barris a Bordo de Navios (código INF) e as Mercadorias Poluentes, os hidrocarbonetos, as substâncias líquidas ou sólidas nocivas e as substâncias prejudiciais, como vêm definidas respetivamente nos anexos n.º 1, 2 e 3 da Convenção MARPOL, ou outras cargas ou substâncias definidas em diretivas ou legislação específica.

e) Os comandantes, armadores, ou representantes legais dos navios ou embarcações que transportem cargas e/ou substâncias perigosas em trânsito, que pretendam demandar o Porto de Ponta Delgada, ou que neste pretendam efetuar embarque ou desembarque de tais cargas, devem informar, com uma antecedência mínima de 48 horas, a Capitania do Porto de Ponta Delgada, para além da Autoridade Portuária e outras Autoridades ou Entidades competentes, nos termos do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, alterado pelos Decreto-Lei n.º 236/2004, de 18 de dezembro, n.º 51/2005, de 25 de fevereiro e n.º 263/2009, de 28 de setembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 52/2012, de 7 de março, e pelo Decreto-Lei n.º 121/2012, de 19 de junho, declarando na JUP a carga e ou substâncias perigosas. Em caso de indisponibilidade da JUP, os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações deverão realizar essa declaração por ofício, telefax ou correio eletrónico, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios na Capitania do Porto.

f) A declaração da carga e/ou substâncias perigosas embarcadas deverá ser sempre entregue antes da entrada em águas territoriais, para que, no âmbito da segurança da navegação, sejam estabelecidas eventuais formas de acesso ao mar territorial ou a sua interdição, assim como outras instruções que se revelem necessárias.

g) No caso do transporte deste tipo de cargas entre ilhas, a Capitania deve ser informada com pelo menos 12 horas de antecedência, ou à partida do porto anterior.

h) O manifesto da carga e ou substâncias perigosas deve, entre outros, indicar os seguintes elementos:

- (1) Nome e tipo de navio, bandeira de registo, número IMO, arqueação (GT), comprimento e calado máximo do navio à chegada;
- (2) Número de pessoas embarcadas;
- (3) Tipo e quantidade de carga e ou substâncias perigosas e respetiva(s) classificação(ões) do código IMDG da IMO, assim como a sua composição, de acordo com ficha de segurança de produto;
- (4) Hora estimada de chegada (ETA);

i) Em resposta ao manifesto da carga de substâncias perigosas, o Capitão do Porto emitirá um despacho a definir as condições de acesso ao mar territorial e/ou as medidas de segurança a adotar para acesso ao porto, informando a Administração Portuária.

j) Os navios ou embarcações que transportem cargas e/ou substâncias perigosas, não poderão atracar de braço dado com outro qualquer navio. Devido à configuração do porto de Ponta Delgada, os navios butaneiros e tanques (que transportam substâncias da classe 2 e 3 do código IMO), deverão atracar aproados para a saída do porto, de modo a facilitar a manobra de saída, em caso de emergência.

k) As operações de carga, descarga e trânsito de substâncias perigosas, devem obedecer ao seguinte:

(1) Só podem ser executadas após vistoria por perito da Capitania, e com acompanhamento da Polícia Marítima, tendo em atenção as condições especiais de segurança aconselhadas para estas operações;

(2) A carga, descarga e movimentação de carga de substâncias perigosas, ainda que em trânsito, será objeto de despacho do Capitão do Porto,

relativamente ao acompanhamento a ser feito pela Polícia Marítima, tendo em conta cada caso concreto, e nos seguintes moldes:

- i) Embarque: Desde o início da carga até à largada do navio do porto;
- ii) Desembarque: Desde que o navio atraca até à descarga da carga;
- iii) Em trânsito: Com a carga a bordo, desde que o navio atraca até à largada do porto.

(3) No caso de substâncias explosivas (Classe 1 do código IMO), as operações portuárias deverão ser efetuadas sob a direção de um oficial de bordo e na sua presença. Por razões de segurança, o trânsito destas substâncias no interior do Porto será sempre acompanhado pela Polícia Marítima, em modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto.

(4) A operação de carga e descarga de substâncias radioativas, qualquer que seja a quantidade e natureza, requer a autorização da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança, e Serviços Marítimos — DGRM, para além das autorizações do Instituto Tecnológico e Nuclear, I. P., integrado no Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa e da Direção-Geral da Saúde.

l) A não declaração da carga de substâncias perigosas, de condicionantes, ou as falsas declarações, constituem infração contraordenacional ou criminal.

m) Os Comandantes dos navios devem manter a bordo o grau de prontidão adequado ao material que transportam e pessoal existente, de forma a:

- (1) Poder efetuar uma largada de emergência;
- (2) Ter capacidade para combater focos de incêndios a bordo, com rapidez e eficácia ou dar resposta a qualquer incidente que ocorra com carga e ou substâncias perigosas.

n) Sempre que se verifiquem factos ou situações que coloquem em risco o meio marinho ou que afetem a segurança da navegação na sua vizinhança, assim como das instalações portuárias ou quaisquer outras infraestruturas, o Capitão do Porto poderá restringir movimentos ou impor restrições aos navios causadores de tal risco;

o) Devido aos riscos acrescidos que podem ocorrer da utilização de engenhos pirotécnicos (very-lights ou foguetes e fogo de artifício) que possam ser lançados por motivos festivos ou outros, não serão efetuadas movimentações de cargas da classe 1 a 4 do código IMO, em navios atracados no porto durante os períodos em que estes lançamentos ocorrerem dentro da área portuária, nem poderão estar atracados navios tanques ou butaneiros carregados no porto;

p) A execução de tiros de salva dentro da área portuária, a partir de bordo ou de terra, carece de autorização do Capitão do Porto, sem prejuízo das demais autorizações de outras entidades;

q) As operações portuárias que envolvam cargas de pó de cimento a granel, por se tratar de uma matéria nociva quando inalada e facilmente transportada pelo vento, só poderão ser efetuadas com condições meteorológicas de vento favoráveis e poderão ser sujeitas a policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto. São excluídos da imposição de policiamento os navios que efetuem cargas e descargas de pó de cimento em circuito fechado e para instalações apropriadas para o efeito.

2 — Trasfega de combustíveis fora de terminais especializados (cargas perigosas classe 3):

a) O abastecimento de navios ou embarcações, de combustíveis ou lubrificantes, para consumo próprio, com recurso a camião cisterna, ou a trasfega a partir de latas e ou bidões, que ocorram fora de terminais especializados, bem como a descarga e receção de resíduos poluentes gerados nos navios ou embarcações, ou de resíduos de carga, por razões de segurança são precedidos de vistoria, a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e eventual policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto.

b) Os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações que pretendam efetuar o embarque de combustíveis ou lubrificantes, para consumo próprio, com recurso a camião cisterna ou a trasfega a partir de latas e ou bidões, fora de terminais especializados, devem requerer, com a antecedência mínima de 8 horas, autorização à Capitania do Porto, sem prejuízo das demais autorizações requeridas.

c) No abastecimento de combustíveis ou lubrificantes, bem como a descarga de resíduos poluentes gerados nos navios ou embarcações, ou de resíduos de carga, deverão ser adotadas as seguintes normas de segurança:

(1) Içar a bandeira Bravo do Código Internacional de Sinais (CIS), de dia e uma luz vermelha à noite, durante as operações;

(2) Instituir a bordo a proibição de fumar ou fazer lume;

(3) No interior da área de segurança delimitada, será apenas permitida a permanência de pessoal necessário à operação, que não deve ser portador de fósforos, isqueiros, armas de fogo, calçado com solas cardadas, nem fazer uso de telemóvel;

(4) Todas as viaturas que necessitem circular dentro da área de segurança, ou nela estacionar, deverão estar munidas de tapa-chamas ou proteção de escape;

(5) As tomadas de combustível do navio ou embarcação, bem como os respiradouros dos tanques recetores, deverão estar munidos de tabuleiros de retenção de fugas de líquidos;

(6) Manter estanque as ligações às tomadas de bordo. Caso contrário, é necessário dispor de válvula de disparo automático;

(7) O circuito de incêndios do navio ou embarcação deve estar em carga e pronto a ser utilizado. No caso de embarcação sem circuito de incêndios, deverá existir pelo menos dois homens a bordo com extintores prontos a intervir em caso de necessidade;

(8) Os embornais que existirem, devem estar tapados de forma a evitar qualquer derrame para a água;

(9) Em todos os abastecimentos com camião cisterna, deve ser estabelecido um perímetro de segurança, com postes e corrente ou fitas, com pelo menos 3 metros de afastamento do camião cisterna;

(10) Caso a embarcação a abastecer se encontre atracada de braço dado a outra, a operação só pode ser realizada com autorização expressa por escrito do proprietário ou armador da outra embarcação.

3 — Trasfega de combustíveis em terminais especializados (cargas perigosas classe 3):

a) O abastecimento a navios ou embarcações, de combustíveis para consumo próprio nos terminais especializados existentes nos cais 10, 12 e cais oeste das portas do mar, por razões de segurança são precedidos de vistoria, a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto.

b) Os comandantes, armadores ou representantes legais dos navios que pretendam efetuar o embarque de combustíveis, para consumo próprio, em terminais especializados, devem requerer, com a antecedência mínima de 8 horas, autorização à Capitania do Porto, sem prejuízo das demais autorizações requeridas.

c) No abastecimento de combustíveis, deverão ser adotadas as seguintes normas de segurança:

(1) Cumprir os pontos de (1) a (8) da alínea c) do n.º 2 do Capítulo V;

(2) Estabelecer uma área de segurança em torno do navio com pelo menos 20 metros de afastamento, definida por vedação feita com postes e corrente ou fita;

4 — Trasfega de combustíveis e gás em terminais especializados a navios petroleiros e de transporte de gás (cargas perigosas classe 2 e 3):

a) A trasfega de combustíveis e gás a navios tanques ou de gás, é feita nos terminais especializados existentes nos cais 10, 12 e cais oeste das portas do mar para combustíveis, e cais 6 para gás. Por razões de segurança é precedida de vistoria a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto.

b) Os comandantes, armadores ou representantes legais dos navios que pretendam efetuar este tipo de operação, devem requerer com a antecedência mínima de 8 horas, autorização à Capitania do Porto, sem prejuízo das demais autorizações requeridas.

c) Neste tipo de trasfegas, deverão ser adotadas as seguintes normas de segurança:

(1) Cumprir os pontos (1) e (2) da alínea c) do n.º 3 do Capítulo V;

(2) Do lado do mar é interdita a aproximação de navios a menos de 30 metros do navio em operação. Esse resguardo será assinalado por boias sinalizadoras fundeadas no espelho de água antes do início da operação e retiradas após o final da operação, pela Polícia Marítima;

(3) Distância entre navios tanques atracados e outros navios tem de ser superior a 30 metros;

(4) É proibida a circulação de guindastes ou gruas, do navio ou do porto, na área de segurança durante a operação, bem como outro tipo de trasfegas em simultâneo;

(5) Estar presente no cais um piquete de bombeiros em prontidão, com meios adequados de combate a incêndios enquanto decorrem este tipo de operações, excepto para operações com Fuel Oil;



(6) Nas situações em que tal seja determinado pelo Capitão do Porto, deverá estar um rebocador em prontidão, com meios de combate a incêndios, enquanto decorrem as operações de carga/descarga dos navios tanques;

d) O início da operação só poderá ter lugar depois de inspecionadas e asseguradas as condições de segurança pela Autoridade Portuária, pelo operador (entidade responsável pela movimentação do produto), pelo representante do comandante do navio, pelo responsável dos bombeiros presente e pela Polícia Marítima.

e) Os navios tanques atracados, quando carregados, deverão ter uma área de segurança de pelo menos 20 metros do lado do cais, em todo o comprimento do navio.

#### 5 — Movimentação de explosivos (cargas perigosas classe 1):

a) A movimentação deste tipo de cargas, por razões de segurança é precedida de vistoria a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso em concreto;

b) Os comandantes, armadores ou representantes legais dos navios que pretendam efetuar este tipo de operação, devem requerer com a antecedência mínima de 8 horas, autorização à Capitania do Porto, sem prejuízo das demais autorizações requeridas.

c) Na movimentação de explosivos, deverão ser adotadas as seguintes normas de segurança:

(1) No caso de substâncias explosivas (Classe 1 do código IMO), as operações portuárias deverão ser efetuadas sob a direção de um oficial de bordo e na sua presença. Por razões de segurança, o trânsito destas substâncias no interior do Porto será sempre acompanhado pela Polícia Marítima, em modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso em concreto;

(2) Sempre que houver cargas ou descargas de material explosivo, não poderão simultaneamente, a menos de 200 metros, haver navios tanques carregados no porto, nem operações de reabastecimento de navios ou embarcações

(3) As cargas de material explosivo serão sempre as primeiras a desembarcar e de imediato retiradas para fora do porto. No caso de embarque serão as últimas a embarcar, vindas diretamente do exterior do porto. Este procedimento aplica-se também às cargas em trânsito. Ou seja, não existe movimentação de nenhuma outra carga, enquanto existirem explosivos a bordo;

#### 6 — Movimentação de cargas perigosas (Classes 4, 5, 6, 8 e 9):

a) A movimentação deste tipo de cargas, por razões de segurança é precedida de vistoria a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto.

b) Os comandantes, armadores ou representantes legais dos navios que pretendam efetuar este tipo de operação, devem requerer com a antecedência mínima de 8 horas, autorização à Capitania do Porto, sem prejuízo das demais autorizações requeridas.

## CAPÍTULO VI

### Poluição

a) De acordo com a legislação em vigor constitui contraordenação de poluição do meio marinho, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de Setembro, toda a descarga ou derrame de produtos poluentes suscetível de provocar alterações às características naturais do meio marinho, bem como toda a operação de imersão não autorizada, e ainda qualquer prática que introduza ou deposite no meio marinho direta ou indiretamente, substância ou organismo que contribua para a degradação do ambiente e possa fazer perigar ou danificar bens jurídicos, nomeadamente:

(1) Que produza danos nos recursos vivos e no sistema ecológico marinho;

(2) Que cause prejuízo às outras atividades que nos termos da lei se desenvolvam no meio marinho.

b) Sempre que as ocorrências envolvam agressões de grandes proporções ao meio marinho, designadamente graves prejuízos para o ecossistema ou perigo de contágio para as vidas humanas, poderá de acordo com os Artigos 278.º, 279.º e 280.º do Código Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 400/82, de 23 de setembro, revisto e publicado pelo Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de maio, alterado e republicado pela Lei

n.º 59/2007 de 4 de setembro, na redação atual, observados os preceitos legais e em determinadas situações, configurar crime.

c) Em caso de poluição, sem prejuízo de eventual crime, para além das coimas que venham a ser aplicadas pela entidade responsável, são ainda devidos os pagamentos das despesas resultantes das medidas tomadas no seu combate ou ações de limpeza, bem como o pagamento de eventuais indemnizações.

d) É expressamente proibido, sob pena de coima, o lançamento ou despejo nas águas dentro e fora dos portos, bem como nas zonas balneares, de quaisquer águas nocivas ou substâncias residuais, bem como de quaisquer outras substâncias ou resíduos, que de algum modo possam poluir as águas, tais como hidrocarbonetos ou misturas que os contenham.

e) É também proibido o depósito e/ou abandono de quaisquer objetos, nomeadamente, bidons, paletes, madeiras ou outros de igual teor, os quais constituam ou possam vir a constituir poluição quer em terra quer no mar.

f) É igualmente proibido o lançamento à água, tanto de bordo das embarcações como do cais ou margens, dentro ou fora das áreas dos portos, de quaisquer destroços, detritos, objetos ou materiais (plásticos, redes, madeiras, embalagens, etc.) flutuantes ou não, que possam poluir, as águas ou contribuir para o assoreamento dos portos.

g) Qualquer incidente de poluição de que se tenha conhecimento deve ser prontamente comunicado à Capitania do Porto.

h) A fim de evitar a poluição indiscriminada por meios químicos de combate à poluição, que poderão provocar formas ainda mais graves de contaminação, devem ser observadas as seguintes disposições:

(1) O uso de dispersante é completamente interdito nos portos e em águas pouco profundas, por constituir numa fonte adicional de poluição do meio marinho;

(2) O uso de dispersante nas restantes águas não referidas na alínea anterior deve ser precedido de autorização da Autoridade Marítima, devendo tal utilização ser analisada, caso a caso;

(3) Os dispersantes só deverão ser aplicados se for totalmente impossível retirar para depósitos, por meios mecânicos ou outros, os agentes poluentes, ou se houver perigo imediato de incêndio que afete os navios.

i) Os lastros permanentes e o segregado só poderão ser bombeados para as águas do mar se não estiverem contaminados com qualquer produto poluente e após prévia autorização da Capitania do Porto, com o aval da Autoridade Portuária. Em caso de dúvida será exigida amostra do lastro, que deverá ser selada na presença do legal representante do navio, da Autoridade Marítima e da Autoridade Portuária.

j) O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser bombeado para terra.

## CAPÍTULO VII

### Outras atividades

#### 1 — Trabalhos de mergulho profissional:

a) A execução de trabalhos subaquáticos em navios, embarcações ou material flutuante no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada carece de prévia autorização e licenciamento da Capitania do Porto, devendo o respetivo requerimento ser antecipadamente entregue pelos comandantes, mestres ou arrais, armadores, ou representantes legais dos navios ou embarcações ou pela empresa de mergulho, no qual deverão indicar a seguinte informação sobre o serviço a executar:

(1) Identificação do navio, embarcação ou material flutuante a reparar;

(2) Data de realização dos trabalhos subaquáticos;

(3) Período horário da realização dos trabalhos subaquáticos;

(4) Local de execução dos trabalhos subaquáticos;

(5) Identificação dos mergulhadores profissionais;

(6) Categoria profissional dos mergulhadores profissionais;

(7) Profundidade a que se realizam os trabalhos subaquáticos;

(8) Datas de validade das inspeções médicas periódicas dos mergulhadores profissionais;

(9) Indicação das embarcações de apoio (se aplicável).

(10) Indicação do ponto de contacto e correspondentes meios de comunicação e responsável pelos trabalhos, para efeitos de coordenação e segurança.

b) Quando os trabalhos ocorrerem na área de jurisdição da Autoridade Portuária, deverá também ser obtida autorização da Autoridade Portuária.

c) Para permitir a execução dos trabalhos subaquáticos, garantindo a segurança de pessoas e bens, a Capitania do Porto procederá à promul-

gação de um Aviso aos Navegantes Locais e definirá as condições de navegação na proximidade do local dos trabalhos.

d) Para apoio e segurança das equipas de mergulhadores, deverão ser observadas as normas legais para o mergulho profissional, previstas na legislação aplicável.

e) Após a realização de trabalhos subaquáticos em navios, embarcações ou material flutuante, o responsável pela sua execução deverá remeter à Capitania do Porto, no período máximo de 5 dias úteis, um relatório sumário da intervenção e dos resultados obtidos.

## 2 — Vistorias a navios e embarcações:

No âmbito da atividade de vistoria, a Capitania do Porto de Ponta Delgada, como órgão local da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), assegura os seguintes atos técnicos e administrativos:

a) Vistorias de manutenção, para renovação ou prorrogação dos certificados de navegabilidade, certificados de navegabilidade especiais, certificados de linhas de água carregada, vistorias às inscrições no casco e quando aplicável a emissão de respetivos certificados das seguintes embarcações nacionais:

- (1) Embarcações de pesca local e costeira inferior a 24 m de comprimento;
- (2) Embarcações de recreio tipos 4 e 5;
- (3) Embarcações registadas no tráfego local, com exceção das que transportam mais de 12 passageiros;
- (4) Embarcações auxiliares locais e costeiras, incluindo marítimo-turísticas;
- (5) Rebocadores locais e costeiros;
- (6) Embarcações auxiliares costeiras, incluindo embarcações marítimo-turísticas, e rebocadores costeiros, exceto param emissão de certificados de lotação de segurança.

b) Vistoria para efeitos de demolição ou desmantelamento de embarcações nacionais, comunitárias ou de países terceiros;

c) Vistorias de registo das seguintes embarcações:

- (1) Motas de água e jet-skis;
- (2) Embarcações de recreio tipos 4 e 5.

d) Vistorias de verificação de condições de segurança em embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros, de qualquer tipo, que tenham sido afetadas em resultado de sinistro ou solicitado trabalhos cuja natureza afete a sua segurança (por ex.: encalhe, colisão, intervenções no aparelho propulsor, trabalhos a fogo na vizinhança de ou em tanques de combustível);

e) Vistoria de condições de segurança às embarcações de pesca com pavilhão não nacional, de comprimento superior a 24 metros;

f) Vistorias para verificação de condições de segurança em embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros, de qualquer tipo, que tenham solicitado uma arribada forçada por motivo de avaria;

g) Vistorias a embarcações e outro material flutuante, de pavilhão não nacional, envolvidas em obras portuárias (dragagens, por exemplo) para efeitos da emissão de certificados de navegabilidade;

h) Vistorias para arqueação de embarcações do tráfego local (com exceção das que transportem mais de 12 passageiros), auxiliares locais sem motor e pesca local, desde que estejam dispensadas da apresentação de projeto de construção ou modificação (arqueação inferior a 10 TAB);

i) Vistorias com vista à emissão de certificados de navegabilidade especiais, que incluem os requisitos impostos para a viagem, designadamente no que respeita a reforço da lotação de segurança, meios de bordo e condições de mar e tempo, para as embarcações locais poderem efetuar navegação costeira.

## 3 — Reboques:

a) O serviço de reboque no porto de Ponta Delgada regula-se pelo preceituado no Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro.

b) O serviço de reboque na área de jurisdição portuária é considerado serviço de interesse público, nos termos do Artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro.

c) Os trens de reboque que demandem ou larguem do Porto de Ponta Delgada estão sujeitos a vistoria pela Capitania do Porto.

d) Na área de jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada só é permitido o exercício do serviço de reboque por rebocadores, salvo condições excecionais e por razões estritas de segurança da navegação ou das instalações portuárias ou quaisquer outras infraestruturas, devidamente autorizadas pelo Capitão do Porto.

## CAPÍTULO VIII

### Pesca profissional e lúdica, e mergulho recreativo

#### 1 — Pesca profissional:

a) O exercício da pesca profissional é regulado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 29/2010/A, de 9 de novembro, alterado e republicado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 31/2012/A, de 6 de julho.

b) Os portos da Classe D, nos termos do definido pelo artigo 5.º do Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/, de 22 de agosto (aprova o sistema portuário dos Açores), bem como as áreas destinadas à pesca profissional nos Portos das classes A, B e C (núcleos de pesca), são espaços que se encontram sob a jurisdição do departamento do Governo Regional responsável pelas pescas, regendo-se a sua prática pela Portaria n.º 17/2014, de 28 de março (regulamento de gestão dos portos de pesca e núcleos de pesca da Região Autónoma dos Açores), assim como por regulamentação complementar estabelecida particularmente para cada porto ou núcleo de pesca.

c) O exercício da pesca é proibido:

(1) Nos canais e áreas de aproximação aos portos de São Miguel e dentro dos portos, portinhos e marinas, ou outros locais que causem prejuízos à segurança da navegação;

(2) Nas proximidades de esgotos, zonas balneares, acessos a estabelecimentos de aquicultura e as zonas de produção natural de recursos vivos.

#### 2 — Pesca lúdica:

a) O exercício da pesca Lúdica e desportiva é regulado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 9/2007/A, de 19 de abril.

b) No exercício da pesca lúdica é proibido deter, transportar ou manter a bordo outras artes de pesca que não as previstas no diploma regulador da sua prática.

c) Não é permitido aos praticantes de pesca lúdica abandonar nas zonas portuárias ou costeiras partes ou sobras dos iscos e engodos utilizados.

d) A prática da pesca lúdica embarcada é proibida, no interior de todos os portos e portinhos sob jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada.

e) A utilização de embarcação tipo caiaque ou canoa, com registo de embarcação de recreio, para o exercício da pesca lúdica, só é permitida durante o período diurno, até uma hora antes do ocaso do sol, não podendo a embarcação afastar-se para além de meia milha da linha de costa, com boa visibilidade e bom tempo. O praticante deve manter sempre envergado colete de salvação ou um auxiliar de flutuação.

#### 3 — Pesca submarina:

a) O exercício da pesca submarina ou caça submarina é regulado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 9/2007/A, de 19 de abril.

b) A pesca submarina só pode ser exercida com instrumentos de mão ou de arremesso.

c) No exercício da pesca submarina é proibido o transporte ou a manutenção a bordo de embarcação, em simultâneo, de qualquer aparelho de respiração artificial ou auxiliar conjuntamente com armas de pesca submarina, à exceção de um tubo respirador (snorkel).

d) As armas utilizadas na pesca submarina só podem ter como projétil uma haste ou arpão com pontas.

e) É expressamente proibido o porte fora de água de armas de pesca submarina carregadas em condições de disparo imediato, bem como em zonas onde o exercício da pesca submarina seja proibido.

f) O exercício da pesca submarina é assinalado à superfície, obrigatoriamente, com uma boia de cor amarela, laranja ou vermelha, de forma esférica ou cilíndrica, munida de uma bandeira, de qualquer material.

g) A pesca submarina não pode ser exercida a menos de 300 m nem no interior dos portos comerciais, de transporte de passageiros e de pescas, classificados nas classes A, B e C da rede de portos da Região ou a menos de 100 m e no interior dos portos classificados na classe D e dos portinhos.

h) A pesca submarina não pode ser exercida no Parque arqueológico subaquático do Dôri, bem como a menos de 100 m de áreas balneares ou áreas frequentemente utilizados como zonas de banhos, durante o período de época balnear.

i) Nas águas oceânicas e nas águas interiores marítimas sob jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada é proibida a pesca submarina no período compreendido entre o pôr e o nascer do sol.

## 4 — Prática de mergulho recreativo:

a) Ao abrigo da legislação que regula a prática do mergulho recreativo, a Lei n.º 24/2013, de 20 de março, conjugadas com outras restrições previstas em legislação específica, na área de jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada, por razões de segurança dos praticantes e de segurança da navegação, é proibida a prática do mergulho recreativo nos seguintes locais:

(1) Nos canais/áreas de aproximação aos portos de São Miguel e dentro dos portos, portinhos e marinas;

(2) Em áreas classificadas ou áreas protegidas ao abrigo da legislação aplicável, rege-se de acordo com o regime jurídico relativo à prática desportiva e recreativa nesses locais.

(3) Ao mergulhador, antes de cada mergulho, assiste o dever de verificar junto da Capitania do Porto, a existências de eventuais interdições ou outro tipo de restrições na área onde pretende mergulhar.

## CAPÍTULO IX

## Diversos

## 1 — Náutica de recreio:

a) Nos termos do estipulado na alínea f), do Artigo 2.º do Regulamento da Náutica de Recreio, publicado em anexo ao Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de maio, conjugado com a alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º do decreto-lei Regional n.º 35/2004/A, de 27 de agosto, os Portos de Ponta Delgada, Vila Franca do Campo, Povoação e Rabo de Peixe na ilha de São Miguel, são considerados portos de abrigo para a navegação de recreio.

b) A prática do Windsurf, Kitesurf ou outra classe de embarcação à vela desprovida de registo, na área de jurisdição desta Capitania, fora do porto, está condicionada ao cumprimento das seguintes disposições:

(1) Só é permitida durante o período diurno, até uma hora antes do ocaso do sol e com boa visibilidade;

(2) Os praticantes de Windsurf e Kitesurf que se afastem mais de 1 milha da linha de costa deverão fazê-lo respeitando as condições de segurança aconselháveis, nomeadamente estar em grupo, utilizar fatos de proteção térmica com capacidade de flutuação e devendo ainda estar equipados com comunicações;

(3) Todas as pranchas de Windsurf deverão dispor de vela com uma secção de tela transparente que permita a visibilidade para sotavento;

(4) Durante a época balnear não é permitida a prática de Windsurf e Kitesurf nas zonas de banhos a menos de 100 (cem) metros da praia;

(5) Durante a época balnear, nas zonas de banhos, os praticantes de Windsurf e Kitesurf, para largar ou abicar à praia, utilizarão obrigatoriamente, quando existam, os corredores demarcados destinados às embarcações de recreio e sempre fora das zonas de banhos.

## c) Utilização de motas de água e pranchas motorizadas (jet ski)

(1) Só é permitida durante o período diurno, até uma hora antes do pôr-do-sol e com boa visibilidade;

(2) Durante a época balnear, não é permitida a utilização de motas de água e pranchas motorizadas nas zonas de banhos a menos de 300 (trezentos) metros da praia;

(3) Durante a época balnear, junto das zonas de banhos, os utilizadores de motas de água e pranchas motorizadas (jet ski) utilizarão obrigatoriamente para largar ou abicar à praia, os corredores demarcados destinados às embarcações de recreio. No caso de não existirem os referidos corredores, deverão fazê-lo sempre fora da zona demarcada de banhos;

(4) As motas de água e pranchas motorizadas (jet ski), desde que as condições do tempo o permitam e não se apresentem de forma isolada, podem navegar em toda a orla costeira da ilha até uma distância não superior a 3 milhas da costa;

(5) Quando naveguem de forma isolada, as motas de água e pranchas motorizadas (jet ski) só podem afastar-se até 1 milha da costa e até 4 milhas de um porto de abrigo.

d) Ao abrigo das competências específicas do Capitão do Porto, atendendo às condições climatéricas e geofísicas predominantes, e por questões de salvaguarda da segurança da navegação e de pessoas e bens, às embarcações do tipo canoa ou caiaque que reúnam os requisitos para serem registados como embarcações de recreio, somente lhes é permitido operar até meia milha da linha de costa, durante o arco diurno, com boa visibilidade e com boas condições de tempo e de mar.

e) As embarcações de recreio estrangeiras são obrigadas a comunicar a sua saída, nos termos do n.º 7 do artigo 44.º do Regulamento da Náutica de Recreio, e as embarcações de recreio nacionais dos tipos 1, 2 e 3, nos termos do artigo 40.º do mesmo regulamento, em viagens de duração superior a 72 horas, devem visar na capitania a lista de embarque — documento de largada.

f) A permanência em águas nacionais de embarcações de pavilhão comunitário ou extra comunitário, por um período de 183 dias seguidos, é facto gerador de imposto único de circulação (IUC) nos termos do n.º 2 do artigo 6.º do Código do Imposto Único de Circulação.

## 2 — Embarcações de Alta Velocidade (EAV's)

a) São consideradas embarcações de alta velocidade (EAV), aquelas que possuam sustentação dinâmica e utilizem um aparelho propulsor que satisfaça qualquer das seguintes condições:

(1) Aparelho propulsor de três ou mais motores, sendo a potência efetiva de qualquer um deles igual ou superior a 125 c.v. (92 Kw);

(2) Aparelho propulsor com qualquer número de motores, sendo a potência efetiva em cavalos vapor superior a qualquer um dos seguintes valores:

i) 175 c.v. (129 Kw), no caso de embarcações com menos de 6 metros de comprimento;

ii) 350 c.v. (257 Kw) ou mais, no caso de embarcações com mais de 6 metros de comprimento fora a fora;

iii) O valor resultante da aplicação da fórmula  $65 \times L - 300$  (c.v.) ou  $(65 \times L - 300) \times 0,7355$  (Kw), sendo L o comprimento fora a fora em metros, no caso das embarcações com mais de 10 metros de comprimento fora a fora.

b) Entende-se por Potência Efetiva a potência máxima que os fabricantes dos motores a utilizar neste tipo de embarcações fizerem constar da respetiva documentação e especificações técnicas, em resultado de provas efetuadas nos motores em bancos de ensaios.

c) São igualmente consideradas EAV aquelas embarcações que, pela sua estrutura, característica do seu sistema de propulsão ou relação peso/potência efetiva, se diferenciem claramente das restantes embarcações e sejam suscetíveis de representar um perigo para a navegação.

d) Contém legislação específica sobre EAV o Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de Agosto, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 274/93, de 4 de Agosto.

e) As EAV estão obrigadas a despacho de largada (desembaraço) nos termos da legislação em vigor, sendo ainda obrigadas a:

(1) Informar o Capitão do Porto da hora prevista de chegada (ETA) com, pelo menos, duas horas de antecedência;

(2) Apresentar ao Capitão do Porto comunicação de chegada no prazo máximo de uma hora após a atracação;

(3) Permanecer atracadas entre as 21:00 e as 07:00 horas locais, salvo autorização expressa, por escrito, do Capitão do Porto;

(4) Solicitar ao Capitão do Porto autorização de saída do porto com, pelo menos, duas horas de antecedência.

## 3 — Eventos culturais ou desportivos:

a) Nos termos da alínea n) do n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 02 de Março, para a realização de quaisquer eventos de natureza desportiva ou cultural, que ocorram em espaços de jurisdição marítima, é necessária a respetiva autorização especial do Capitão do Porto, devendo o requerimento dar entrada na Repartição Marítima respetiva com pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da realização do evento. Esta autorização não dispensa a de outras entidades com competência em razão da matéria ou do espaço.

b) Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, em área de jurisdição da Autoridade Portuária ou na área de intervenção dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira, a Capitania dará conhecimento à respetiva entidade administrante e estabelecerá as condições que os mesmos deverão obedecer, nomeadamente o eventual acompanhamento por agentes da Polícia Marítima.

c) É interdita a prática de natação, no interior dos portos e marinas, à exceção da área delimitada para o efeito, e denominada de “Pesqueiro” no porto de Ponta Delgada, ou nas situações que seja expressamente autorizada no âmbito de eventos desportivos.

d) É interdita a prática do mergulho amador e caça submarina no interior das zonas portuárias.

e) A prática de desportos náuticos motorizados e não motorizados dentro das áreas portuárias não deverá nunca condicionar o movimento portuário dos navios mercantes ou de guerra.

f) As atividades náuticas recreativas, com meios motorizados e não motorizados, poderão ser praticadas dentro do porto de Ponta Delgada, nas áreas estabelecidas para o efeito. Fora dessas áreas estabelecidas, poderão ser igualmente praticadas atividades com meios não motorizados, desde que salvaguardadas as condições de segurança e não condicionem o movimento portuário.

#### 4 — Lançamento de fogo-de-artifício:

a) O lançamento de fogo-de-artifício em espaço de jurisdição marítima carece de licença emitida pela Capitania, sem prejuízo de outras licenças que, nos termos de legislação aplicável, devem ser acauteladas.

b) Por razões de segurança o lançamento de fogo-de-artifício poderá estar sujeito a vistoria por perito da Capitania e policiamento pela Polícia Marítima, a decidir, caso a caso, pelo Capitão do Porto.

#### 5 — Boias de amarração ou de viveiros de pesca:

a) A c — o colocação de boias para amarração e viveiros de pesca, nos espaços sob jurisdição da Capitania do Porto de Ponta Delgada, carece de parecer e certificação do Capitão do Porto, conforme estatuído nos Decretos-Leis n.ºs 44/2002, de 02 de março, 265/72, de 31 de Julho, e no Decreto Legislativo Regional n.º 22/2011/A, de 04 de Julho.

b) A posição geográfica final do aparelho de amarração, dimensões e assinalamento se aplicável, devem ser comunicadas à Capitania do Porto, para elaboração de Aviso aos Navegantes e introdução nas publicações náuticas, caso seja considerado necessário.

c) Nos espaços da responsabilidade da Autoridade Portuária, o licenciamento para estabelecer amarrações fixas deverá ser dirigido à Autoridade Portuária, nos termos da alínea i) do artigo 2.º do DL 46/2002, de 02 de março.

d) Obtido o licenciamento, o titular da licença deve entregar na Repartição Marítima da capitania do Porto:

- (1) Licenciamento/autorização da Administração Portuária;
- (2) Esquema geral da amarração;
- (3) Memória descritiva da amarração.
- (4) O aparelho de amarração do flutuador será vistoriado pela Capitania do Porto, que terá um prazo de validade de um ano;
- (5) Após o primeiro ano a amarração carece de certificação do seu estado;
- (6) Caso o aparelho não esteja certificado poderá o mesmo ser levantado coercivamente, sendo os custos imputados ao titular da licença.

e) No caso dos viveiros de pesca, o procedimento é idêntico devendo os requerentes obter respetiva autorização/licença do Departamento do Governo Regional responsável pelas pescas.

f) Disposições gerais:

- (1) A amarração fixa só poderá ser utilizada com boas condições de tempo;
- (2) A responsabilidade civil por danos provocados pela amarração fixa/viveiro pesca cabe ao titular da licença;
- (3) Todas as boias que não estiverem devidamente identificadas poderão ser coercivamente levantadas.

#### 6 — Parque Arqueológico Subaquático do Dori:

a) A área do Parque Arqueológico Subaquático do Dori, está estabelecida no Decreto Regulamentar Regional n.º 12/2012/A, de 8 de maio, tendo o seu centro nas coordenadas 37.º 44,602' N e 025.º 37,695' W, e está sinalizado com uma boia de amarração localizada sensivelmente no centro da sua área.

b) No interior do Parque estão interditas as seguintes atividades:

- (1) Recolha de bens do património subaquático fora do âmbito de trabalhos arqueológicos devidamente licenciados pela entidade competente em matéria de cultura;
- (2) A pesca, qualquer que seja a arte ou modalidade;
- (3) Escavação, dragagens, depósitos de areias ou outros resíduos;
- (4) Colheita de material geológico ou arqueológico ou a sua exploração sem autorização competente;
- (5) Prática de atividades desportivas suscetíveis de causarem danos nos elementos naturais da área;
- (6) Fundear no interior do Parque. As embarcações que se desloquem ao seu interior transportando praticantes de mergulho amador, deverão amarrar à boia aí existente para esse fim;

(7) Trânsito de embarcações em redor da mencionada boia de amarração, junto à qual normalmente os mergulhadores descem e sobem, deve ser feita com extrema precaução e respeitando a bandeira ALFA, sinalizadora da presença de mergulhadores.

#### 7 — Área Marinha da Ribeira Quente:

a) As regras específicas para o exercício da pesca na área marinha da Ribeira Quente, bem como a sua localização, estão estabelecidas na Portaria n.º 54/2016, de 21 de junho;

b) No interior da área marinha da Ribeira Quente é proibido o exercício da pesca comercial com artes de armadilha e redes de emalhar e palangre de fundo;

#### 8 — Achados no mar e na orla marítima:

a) Qualquer indivíduo que, no mar, na orla marítima ou em qualquer outro local sob jurisdição da Autoridade Marítima encontrar objeto cuja aparência leve a admitir tratar-se de animal marinho resto de naufrágio, produto de narcotráfico, material de guerra ou engenho explosivo, deverá:

- (1) Abster-se de lhe tocar ou de o meter a bordo se o achado for no mar;
- (2) Assinalar, se possível, o local, registar a posição geográfica e providenciar, tanto quanto as circunstâncias lho permitam, para que ninguém dele se aproxime;

Comunicar o achado, com a maior brevidade, à Autoridade Marítima, descrevendo o objeto e sua localização, o melhor que puder.

b) Qualquer indivíduo que achar ou localizar um objeto que testemunhe a presença humana, possuidor de valor histórico, artístico ou científico, situado em espaço de jurisdição desta Capitania, deverá comunicar este facto pela via mais rápida, no prazo de 48 horas, sob pena de perder os direitos de achador consignados na lei.

c) De acordo com o artigo 2.º da Lei n.º 121/99, de 20 de agosto, conjugado com a alínea g) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 96/2007, de 29 de março, a emissão de licenças de utilização de detetores de metais é da competência da Direção-Geral do Património Cultural, sem prejuízo de eventuais competências regionais, não sendo autorizada a utilização de tais equipamentos no espaço de jurisdição da Capitania de Ponta Delgada sem que tal licenciamento seja garantido.

#### 9 — Transporte de animais vivos a bordo de navios de passageiros interilhas:

a) O transporte deve ser acompanhado por uma autorização dos competentes Serviços Agrários, nos termos do n.º 1 do anexo I do DL 265/2007, de 24 de julho, para, pelo menos, o transporte rodoviário em causa:

b) Os animais não devem de estar mais de 8 horas embarcados. No caso de ser previsível mais de 8 horas até ao destino final, mas escalando um porto intermedio, os animais serão desembarcados e reembarcados posteriormente antes do navio largar desse porto intermedio.

c) Os veículos rodoviários utilizados no transporte devem ser peados nos termos do anexo I, capítulo II, n.º 3 do regulamento (CE) n.º 1/2005 do conselho, de 22 de dezembro de 2004.

d) O transporte deve ser realizado por via de reboque ou atrelado, nunca em contentores ou jaulas.

e) Quando o transporte demore mais do que 3 horas, deve existir um responsável pelo acompanhamento adequado ao animal em causa.

#### 10 — Transporte de armas e munições a bordo de navios de passageiros interilhas:

O transporte e armazenamento de armas de fogo e munições a bordo dos navios de passageiros interilhas são permitidos, desde que cumpridas as seguintes normas:

a) O transporte de armas de fogo deverá ser feito exclusivamente num compartimento fechado, designado para o efeito, cuja chave deverá estar na posse do comandante do navio;

b) Não é permitido o transporte de armas dentro das viaturas ou noutro local de acesso publico;

c) As armas e munições são rececionadas pela Polícia Marítima, até 01h30 m antes da largada do navio, que fará a entrega ao comandante do navio e assegura que as mesmas são colocadas em lugar seguro e fechado a bordo;

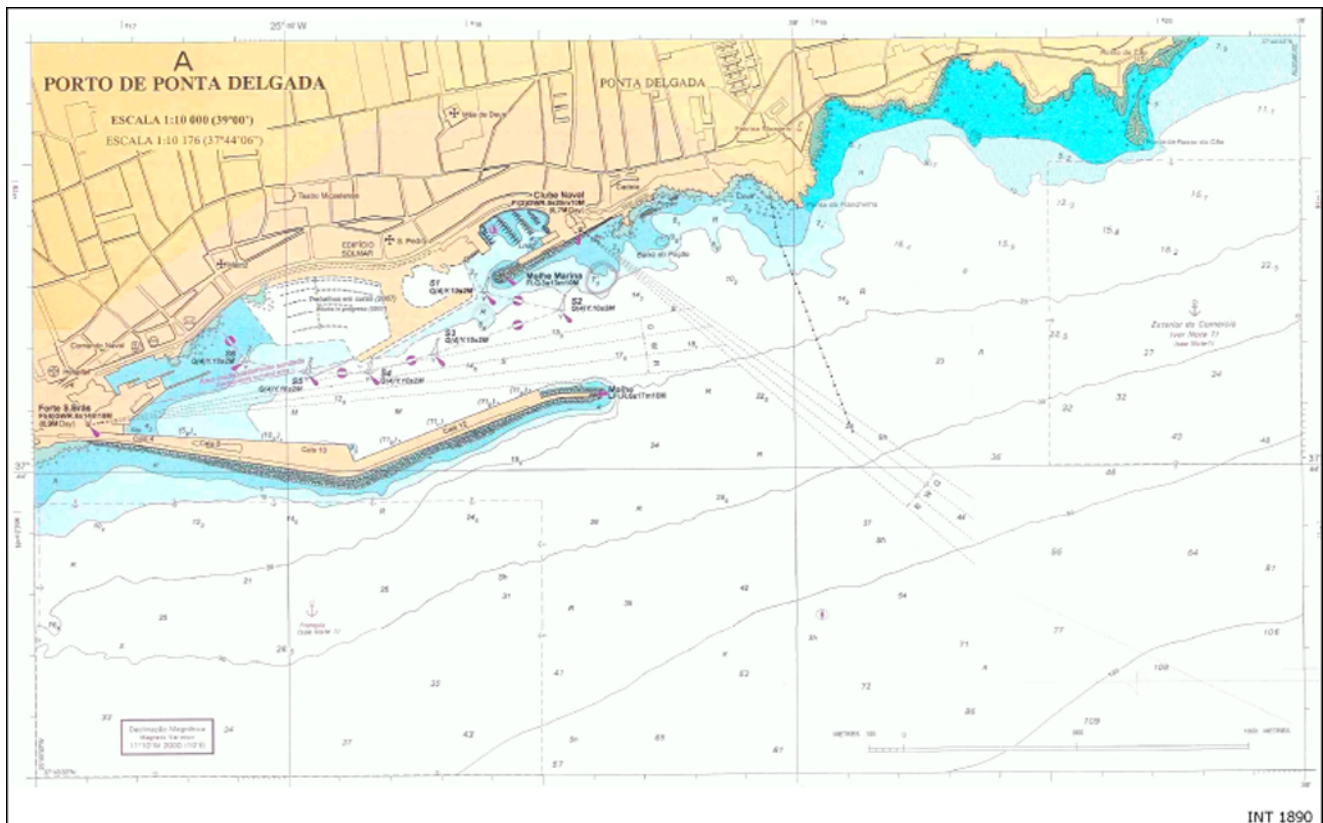
d) É proibida a detenção ou o porte de arma de fogo sob influência do álcool ou de outras substâncias estupefacientes ou psicotrópicas.

e) No porto de destino, as armas e munições deverão ser entregues aos seus proprietários na presença da Polícia Marítima.

## APÊNDICE I

## Plano do Porto de Ponta Delgada — Carta Náutica Oficial n.º 46.406, do Instituto Hidrográfico

(referido Capítulo III, n.º 2)



310834474

## Estado-Maior-General das Forças Armadas

## Hospital das Forças Armadas

## Aviso n.º 12415/2017

Em cumprimento do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º da Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, torna-se público que, nos termos do artigo 99.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, conjugado com as disposições dos artigos 6.º e 8.º da Lei n.º 25/2017, de 30 de maio, por despacho de 7 de agosto de 2017 do Diretor do HFAR, Brigadeiro-General, António Lopes Tomé, emitido ao abrigo da competência nele delegada pelo despacho de 3 de novembro de 2016 do General Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 266, de 24 de novembro, foi autorizada a consolidação de mobilidade na categoria do Assistente Hospitalar Graduado, Especialista em Pneumologia, NMec 91003313, Joaquim António Magalhães Castanheira Abreu, afeto ao Mapa de Pessoal do INA — Pessoal em Requalificação, para integrar o Mapa de Pessoal Civil do Hospital das Forças Armadas, com efeitos reportados a 7 de agosto de 2017, ficando posicionado na 2.ª posição remuneratória, índice 160.

6 de outubro de 2017. — O Chefe do Departamento de Recursos Humanos do HFAR, *Fernando José Teixeira Rocha*, Tenente-Coronel de Infantaria.

310832943

## Marinha

## Escola Naval

## Aviso n.º 12416/2017

**Procedimento concursal para Professor Auxiliar na área de Engenharia Eletrotécnica, com ênfase em máquinas elétricas**

De acordo com o despacho de 7 de agosto, de Sua Ex.ª o Chefe do Estado-Maior da Armada na proposta n.º 14/2017 da Escola Naval de

1 de agosto de 2017, foi autorizada a abertura de concurso documental internacional, de acordo com o artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 205/2009, de 31 de agosto, pelo prazo de trinta dias úteis, a contar do dia imediato ao da publicação do presente aviso no *Diário da República*, sem prejuízo da divulgação na Bolsa de Emprego Público, nos sítios da Internet da Fundação para a Ciência e a Tecnologia e da Marinha, conforme determina o artigo 62.º-A do Estatuto da Carreira Docente Universitária (ECDU), republicado pelo Decreto-Lei n.º 205/2009, de 31 de agosto, e alterado pela Lei n.º 8/2010, de 13 de maio, doravante designado por ECDU. Neste sentido, faz-se saber que está aberto concurso de recrutamento para um posto de trabalho de Professor Auxiliar, na área de Engenharia Eletrotécnica, com ênfase em máquinas elétricas na modalidade de contrato de trabalho por tempo indeterminado, para o Mapa de Pessoal Civil Docente da Escola Naval. O candidato deverá assegurar a docência das unidades curriculares da área de máquinas elétricas, bem como outras da área da eletrotécnica e eletrónica, ou eventualmente da física e matemática. O candidato deverá igualmente integrar o centro de investigação da Escola Naval, apoiando os projetos em curso na área das máquinas elétricas. O presente concurso tem carácter internacional e rege-se pelo ECDU.

1 — Em conformidade com o artigo 37.º do ECDU, ao presente concurso poderá candidatar-se quem seja titular do grau de Doutor, na área da Engenharia Eletrotécnica ou áreas afins, em conformidade com o artigo 41.º-A do ECDU.

2 — Candidatura:

2.1 — As candidaturas deverão ser entregues, pessoalmente, durante o horário, das 09h30 às 12h30 e 14h30 às 16h30, na morada a seguir indicada, ou remetidas pelo correio, registado com aviso de receção, até ao termo do prazo, para a Secretaria da Escola Naval, com a seguinte morada: Escola Naval, Alfeite, 2810001 Almada, Portugal.

2.2 — O requerimento de admissão ao concurso é instruído obrigatoriamente com os seguintes documentos:

a) Requerimento dirigido ao Presidente do Júri do concurso, solicitando a admissão ao concurso, onde constem os seguintes elementos: nome completo, filiação, número e data de validade do bilhete de identidade ou cartão de cidadão e serviço que o emitiu, data e local de nascimento, nacionalidade, residência, contacto telefónico, endereço eletrónico com a indicação do seu consentimento para que as comuni-