

PLANO DE CONTROLE DE EMERGÊNCIAS (PCE)

**Em atendimento à NR 29 – Segurança e
Saúde do Trabalho Portuário**



Junho/2018

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO	11
2 – OBJETIVO	12
3 – ESCOPO / APLICAÇÃO.....	13
4 – REFERÊNCIAS E PRESSUPOSTOS LEGAIS	14
5 – DEFINIÇÕES	17
5.1 – SIGLAS	21
6 – DETALHAMENTO DO PLANO	22
6.1 – CARACTERÍSTICAS DA REGIÃO.....	22
6.1.1 – Localização Geográfica	22
6.1.2 – Características Climatológicas.....	23
6.1.3 – Caracterização Do Empreendimento	28
6.1.3.1 Infraestrutura do Porto de Itajaí	28
A. Instalações Operacionais	30
A.1. Terminal de Passageiros	30
A.2. Instalações de Acostagem	32
A.3. Instalações de Armazenagem.....	33
A.4. Área Primária do Porto Público.....	34
A.5. Recinto Alfandegado Contíguo – RAC.....	35
A.6. Área Segregada	36
B. Instalações Não Operacionais	37
B.1. Terrenos RAC	37
B.2. Sede Administrativa	38
B.3. Centro de Treinamento Portuário de Itajaí – CTPI.....	38
B.4. Base de Emergência.....	38
B.5. Centro Integrado de Atendimento – CIA	38
B.6. Casa da Inspeção.....	38
B.7. Centro Comercial Portuário – CCP	39
6.1.3.2 – Localização e Acessos	39
A. Acesso Rodoviário	39
B. Acesso Aquaviário	41

C. Acesso Aéreo	42
6.1.3.3 – Produtos Químicos Presentes	43
7 – PONTOS DE ENCONTRO	43
8 – TIPOS DE ALERTAS SONOROS (ALARMES DE EMERGÊNCIA).....	44
9 – ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DE RESPOSTA (EOR)	44
9.1 – NÍVEIS EMERGENCIAIS	44
9.2 – ATRIBUIÇÕES E COMPETÊNCIAS	47
9.2.1 – Comando Unificado	47
9.2.2 – Coordenador do PCE	48
9.2.3 – Gerência da Segurança Portuária	51
9.2.3.1 – Gerente de Segurança Portuária	51
9.2.3.2 – Centro de Controle e Comunicação – CCCOM	52
9.2.3.3 – Inspetor da Guarda Portuária.....	53
9.2.3.4 – Chefe de Equipe da Guarda Portuária	53
9.2.3.5 – Guarda Portuário.....	54
9.2.4 – Gerência de Operação da SPI	54
9.2.5 – Assessor de Comunicação Social	55
9.2.6 – Operador Portuário.....	56
9.2.7 – Órgão Gestor da Mão de Obra – OGMO	57
9.2.8 – Equipe de Combate a Emergência.....	58
10 – MEIOS DE ACIONAMENTO DO PCE.....	59
10.1 – NOTIFICAÇÃO DA EMERGÊNCIA	59
10.1.1 – Comunicação Inicial	60
10.1.2 – Sistema de Alerta	61
10.1.3 – Fluxograma de Acionamento.....	63
11 – CENÁRIOS ACIDENTAIS	65
12 – EQUIPAMENTOS E MATERIAIS PARA EMERGÊNCIAS	68
13 – KITS DE EMERGÊNCIA DO PCE.....	68

13.1 – Base de Emergência	70
14 – PROCEDIMENTOS E AÇÕES PÓS-EMERGENCIAIS.....	72
15 – TREINAMENTO DO PLANO DE CONTROLE DE EMERGÊNCIAS.....	72
16 – SIMULADOS.....	73
16.1 – PLANEJAMENTO DOS EXERCÍCIOS SIMULADOS	73
16.2 – RESPONSABILIDADE PELA ELABORAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SIMULADO.....	74
16.3 – AVALIAÇÃO DO SIMULADO.....	74
17 – REVISÃO E ATUALIZAÇÃO	75
18 – CUIDADOS DE SAÚDE E SEGURANÇA	75
19 – CONDUTA INDIVIDUAL	75
20 – EQUIPE TÉCNICA.....	76
20.1 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO PCE - SUATRANS	76
20.2 – PORTO DE ITAJAÍ – ÁREA NÃO ARRENDADA.....	76
21 – ANEXOS	77

FIGURAS

Figura 6.1.1-1 – Localização do Porto de Itajaí	22
Figura 6.1.2-1 – Climograma de Itajaí	24
Figura 6.1.2-2 – Gráfico de temperaturas de Itajaí (temperatura do ar)	24
Figura 6.1.2-3 – Velocidade Do Vento	25
Figura 6.1.2-4 – Direção Do Vento.....	25
Figura 6.1.2-5 – Temperatura de Ponto de Orvalho	26
Figura 6.1.2-6 – Precipitação	26
Figura 6.1.2-7 – Pressão	27
Figura 6.1.2-8 – Radiação	27
Figura 6.1.2-9 – Temperatura.....	28
Figura 6.1.3.1-1 – Estruturas e obras de apoio e segurança da navegação	29
Figura 6.1.3.1-2 – Localização dos Berços e das áreas não arrendada (berços 3 e 4) e arrendada (berços 1 e 2) do Porto de Itajaí	30
Figura 6.1.3.1-3 – Localização do Terminal de Passageiros.....	31
Figura 6.1.3.1-4 – Vista do Terminal de Passageiros.....	31
Figura 6.1.3.1-5 – Instalações internas do Terminal de Passageiros.....	32
Figura 6.1.3.1-6 – Características dos berços de atracação	33
Figura 6.1.3.1-7 – Características gerais das instalações de armazenagem	33
Figura 6.1.3.1-8 – Instalações de Armazenagem.....	34
Figura 6.1.3.1-9 – Vista geral do Porto Público	34
Figura 6.1.3.1-10 – Armazém AZ3 na Área Pública	35
Figura 6.1.3.1-11 – Recinto Alfandegado Contíguo – RAC.....	35
Figura 6.1.3.1-12 – Pátio do Recinto Alfandegado Contíguo – RAC.....	36
Figura 6.1.3.1-13 – Área Segregada locada da Valeport	37
Figura 6.1.3.2-1 – Posição geográfica no centro da região Sul.....	39
Figura 6.1.3.2-2 – Principais rodovias para o acesso ao Porto de Itajaí	40
Figura 6.1.3.2-3 – Canal de Acesso aquaviário ao Porto de Itajaí	42
Figura 7-1 – Mapa dos Pontos de Encontro do Porto de Itajaí.....	43
Figura 9.2.2-1 – Fluxograma 07 – Ações do Coordenador do PCE	50
Figura 10.1.3-1 – Fluxo de acionamento emergencial	64

Figura 13-1 – Mapa dos kits de emergência na área não arrendada do porto de Itajaí.....	69
Figura 13-2 – Kits para emergências.....	70
Figura 13.1-1 – Localização da Base de Emergência, que atende a área não arrendada, em Itajaí	71
Figura 13.1-2 – Base de Emergência, que atende a área não arrendada, em Itajaí.....	71

QUADROS

Quadro 6.1.3.3-1 – Relação de Químicos Presentes – Área não arrendada	43
Quadro 8-1 – Tipos de Alertas Sonoros Presentes na Unidade.....	44
Quadro 8-2 - Tempo d toques dos Alertas Sonoros Presentes na Unidade.....	44
Quadro 9-1 – Estrutura Organizacional de Resposta do Porto de Itajaí (Área não arrendada).....	46
Quadro 11-1 – Procedimentos operacionais gerais aplicáveis ao PCE do Porto de Itajaí.....	65
Quadro 11-2 – Hipóteses acidentais aplicáveis ao PCE do Porto de Itajaí	66

TABELAS

Tabela 6.1.2-1 – Médias climáticas de Itajaí – SC.....	23
Tabela 6.1.3.1-1 – Ficha Técnica do Terminal de Passageiros.....	32
Tabela 6.1.3.2-1 – Sistema viário de acesso ao Porto de Itajaí.....	40
Tabela 6.1.3.2-2 – Descrição da distância aproximada entre os aeroportos próximos ao Porto de Itajaí	42

1 – INTRODUÇÃO

O presente Plano de Controle de Emergências – PCE estabelece as diretrizes necessárias para atuação em situações emergenciais nas áreas internas e externas às instalações e operações portuárias no Porto de Itajaí.

Este Plano de Controle de Emergências trata dos cenários e procedimentos de resposta associados única e exclusivamente à área não arrendada do Porto de Itajaí. A área arrendada, sob responsabilidade do **Arrendatário**, conta com seu PCE específico. No entanto, os procedimentos adotados pelo Porto de Itajaí devem ser observados e incorporados também pelo **Arrendatário** na área arrendada.

O PCE, elaborado conjuntamente pela Superintendência do Porto de Itajaí, estabelece as diretrizes necessárias para atuação sobre eventos emergenciais que possam ocorrer a partir das operações realizadas durante o desenvolvimento das atividades portuárias no Porto de Itajaí, no município de Itajaí – SC, na área não arrendada.

Sua elaboração visa o cumprimento dos preceitos estabelecidos na NR 29, tendo como premissa, o controle e eficácia no tratamento de eventos que desviem dos procedimentos operacionais de regime normal do Porto, de forma a propiciar as condições necessárias para o pronto atendimento às emergências e a mitigação dos danos, visando à rápida retomada das operações.

O PCE considera também os critérios de conteúdo mínimo apresentados na Norma CETESB P4261 – Risco de Acidente de Origem Tecnológica – Método para decisão e termos de referência (CETESB, 2011).

O Plano de Controle de Emergência–PCE, define os procedimentos de resposta a serem adotados em situações emergenciais como:

- I - Incêndio
- II - Explosão
- III -Vazamento de substâncias perigosas
- IV - Queda de homem no estuário
- V - Danos ambientais
- VI - Socorro assistencial e recuperativo, destinados a evitar ou mitigar as consequências danosas de caráter pessoal, patrimonial e ambiental.

2 – OBJETIVO

O Plano de Controle de Emergências (PCE) do Porto de Itajaí tem como objetivo estabelecer diretrizes para atendimento das situações de emergência, a fim de fornecer as informações necessárias para o acionamento dos recursos humanos e materiais descritos em seu conteúdo para evitar, minimizar ou neutralizar os efeitos de liberação de produtos perigosos, energia ou condições perigosas que possam causar danos às pessoas, ao ambiente e/ou ao patrimônio.

O Plano de Controle de Emergências define as atribuições e responsabilidades dos componentes da Estrutura Organizacional de Resposta à Emergência, os recursos próprios e de terceiros disponíveis e as ações de resposta em caso de ocorrência de cada uma das situações de emergência identificadas nas atividades críticas e nas análises preliminar de riscos das unidades de negócio.

As situações de emergência envolvendo, especificamente, vazamentos de óleo no corpo hídrico estão apresentadas nos Planos de Emergência Individual (PEI) do Porto de Itajaí (área não arrendada), em atendimento à Resolução CONAMA 398/2008.

Este PCE descreve os cenários, responsabilidade, procedimentos e fluxos de acionamento para mitigação das ocorrências descritas no documento, o qual estará disponibilizado e internalizado a todas as lideranças da unidade de negócio do Porto de Itajaí.

Para que o objetivo do PCE possa ser alcançado foram estabelecidos os seguintes pressupostos principais:

- a - Definição das atribuições e responsabilidades dos agentes envolvidos.
- b - Identificação dos perigos que possam resultar em acidentes (hipóteses acidentais).
- c - Definição do fluxo de acionamento dos responsáveis pelo atendimento às emergências.
- d - Preservação do patrimônio da empresa, da continuidade operacional e da integridade física de pessoas.
- e - Estabelecimento das diretrizes básicas de risco necessárias para atuações em situações emergenciais.
- f - Minimização das consequências e impactos associados.

- g - Treinamento para habilitar pessoas nas operações dos equipamentos necessários ao atendimento e controle das emergências.
- h - Disponibilização de recursos humanos e materiais para atendimento e controle das emergências.

3 – ESCOPO / APLICAÇÃO

Este PCE se aplica a todas as situações de emergência passíveis de ocorrerem nas instalações portuárias sob jurisdição do Porto de Itajaí (área não arrendada), as quais são constituídas por edificações cobertas (prédio administrativo, armazém, *gates*, subestação elétrica, casa de bombas de incêndio, área IMO, Retro Área Contígua – RAC e Píer Turístico) e instalações abertas (berços de atracação, depósito de contêineres e canal de navegação e bacia de evolução).

Os cenários que são passíveis de acarretarem danos à vida humana e/ou ao meio ambiente são aqueles provenientes de colisão, encalhe ou naufrágio de navios, acidentes durante as operações portuárias, abastecimento de combustível e retirada de resíduos oleosos de embarcações atracadas nos berços, agentes de risco nas imediações do Porto de Itajaí e falhas em equipamentos ou ação incorreta por parte de colaboradores ou terceiros. Além disso, os cenários associados à operação e/ou manutenção de maquinários logísticos (empilhadeiras, guindastes, caminhões), também fazem parte da abordagem e identificação de riscos.

O presente PCE interage diretamente com outros planos de emergência e gerenciamento de riscos afetos ao Porto de Itajaí. A área não arrendada possui individualmente o seu PEI operacional e assistido pela Equipe de Combate a Emergência do Porto de Itajaí.

O Porto de Itajaí também está inserido no Plano de Área (PA) e no Plano de Ajuda Mútua (PAM) do Complexo Portuário de Itajaí, ambos válidos desde setembro de 2017. O Regimento Interno de ambos os Planos determina métodos eficazes de segurança integrada entre instalações retro portuárias, terminais, dutos e estaleiros.

O Plano de Área (PA) é um conjunto de documentos que contém informações, medidas e ações referentes a uma área de concentração de portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos ou plataformas e suas

respectivas instalações de apoio, que visem integrar os diversos Planos de Emergência Individuais da área para o combate de incidente de poluição por óleo, bem como facilitar e ampliar a capacidade de resposta deste Plano e orientar as ações necessárias na ocorrência de incidente de poluição por óleo de origem desconhecida. Ele poderá ser acionado pelas Instituições e Instalações Participantes ou pelo Coordenador Operacional do Plano Nacional de Contingência, inclusive para atendimento de incidentes de poluição por óleo de origem desconhecida ocorridas dentro da Poligonal Porto Organizado, conforme o Decreto Federal nº 8.127 de 2013.

Já o Plano de Auxílio Mútuo (PAM) estabelece regras de funcionamento para implantação, execução e manutenção do Complexo Portuário de Itajaí, atendendo a Norma Regulamentadora – NR 29 do Ministério do Trabalho e Emprego. Estão abrangidos pelo PAM todos os incidentes e acidentes nas instalações das empresas integrantes, bem como na sua área de atuação, sempre que envolver situações de risco ou os seguintes cenários, como: incêndio ou explosão, vazamento de produtos perigosos, queda de homem ao mar/rio, condições adversas de tempo que afetem a segurança das operações portuárias, poluição ou acidente ambiental e socorro a acidentados (PORTO DE ITAJAÍ, 2017).

4 – REFERÊNCIAS E PRESSUPOSTOS LEGAIS

- ABNT / NBR 14.064 – Atendimento de Emergência no Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.
- ABNT / NBR 14.095 – Área de Estacionamento para veículos Rodoviários de Transporte de Produtos Perigosos.
- ABNT / NBR 14.619 – Transporte Terrestre de Produtos Perigosos - Incompatibilidade Química.
- ABNT / NBR 14.725 – FISPQ – Ficha de Identificação e Segurança do Produto Químico.
- ABNT / NBR 14276 – Programa de Brigada de Incêndio.
- ABNT / NBR 14608 – Bombeiro Profissional Civil.
- ABNT / NBR 15863 – Capacitação para Operadores no Sistema de Abastecimento de GLP a Granel.

- ABNT / NBR 9735 – Conjunto de Equipamentos para Emergências.
- ABNT 15994 – Locais de Espera para Motoristas e de Carregamento de Carga e Descarga.
- ABNT 16173 – Carregamento, descarregamento e transbordo a granel e embalados – Capacitação de colaboradores.
- ABNT NBR 14276 – Brigada de incêndio – Requisitos.
- ABNT NBR 15219 – Plano de emergência contra incêndio – Requisitos.
- ABNT NBR 18801 – Sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho – Requisitos.
- ABNT/ NBR 14725 – Ficha de Informações de Segurança sobre Produto Químico.
- CETESB. NORMA TÉCNICA P4.261 – Risco de Acidente de Origem Tecnológica – Método para decisão e termos de referência. 2ª Edição. 140 páginas. Dez/2011
- ISPS CODE do Porto de Itajaí (<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/isps-code>)
- Lei nº 3.214 – Norma regulamentadora nº 1 (NR 1) – Disposições Gerais.
- Lei nº 3.214 – Norma regulamentadora nº 10 (NR 10) – Segurança em instalações e serviços em eletricidade.
- Lei nº 3.214 – Norma regulamentadora nº 23 (NR 23) – Proteção contra incêndio.
- Lei nº 3.214 – Norma regulamentadora nº 26 (NR 26) – Sinalização de segurança.
- Lei nº 3.214 – Norma regulamentadora nº 29 (NR 29) – Segurança e saúde no trabalho portuário.
- Lei nº 3.214 – Norma regulamentadora nº 33 (NR 33) – Segurança e saúde no trabalho em espaços confinados.
- Lei nº 3.214 – Norma regulamentadora nº 35 (NR 35) – Segurança e saúde no trabalho em altura.
- Lei nº 3.214 – Norma regulamentadora nº 4 (NR 4) – Serviços especializados em engenharia e segurança e medicina do trabalho.
- Lei nº 3.214 – Norma regulamentadora nº 9 (NR 9) – Programa de prevenção de riscos ambientais.

- Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, alterado pelo Decreto Nº 611, de 21 de julho de 1992.
- Lei nº 9.605/1998 – Lei de Crimes Ambientais – Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.
- Lei nº 9.966/2000 – Lei do Óleo – Dispõe sobre a prevenção, Controle e a Fiscalização da Poluição Causada por Lançamento de Óleo e outras Substâncias Nocivas ou Perigosas em Águas sob Jurisdição Nacional.
- NFPA 1600 – Disaster/Emergency Management and business continuity programs.
- Normas de segurança contra Incêndio– NSCI – Instrução Normativa (IN 31/DAT/CBMSC): Plano de emergência – CBMSC.
- Normas de segurança contra Incêndio– NSCI – Instrução Normativa (IN 28/DAT/CBMSC): Brigada de Incêndio – CBMSC.
- Normas de segurança contra Incêndio– NSCI – Instrução Normativa (IN 001/DAT/CBMSC): Da Atividade Técnica – CBMSC.
- NR–29 Segurança e Saúde no Trabalho Portuário – Visa regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.
- OHSAS –18001:2007
- PA – Plano de Área do Complexo Portuário de Itajaí (2017)
- PAM – Plano de Auxílio Mútuo do Complexo Portuário de Itajaí (2017)
- PDZ do Porto de Itajaí (2018)
- PLANO MESTRE do Porto de Itajaí (2015)
- PRO.DT.01.00 - PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL PARA O TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS. SUATRANS. 2016.
- Resolução CONAMA nº 398/2008 – Dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleos originados em portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas, bem como suas respectivas instalações de apoio, e orienta a sua elaboração.
- SOP–DGR I – Área Segregada

5 – DEFINIÇÕES

- **Acidente Ambiental:** Acontecimento indesejado, inesperado ou não, que afeta, direta ou indiretamente, a integridade física e a saúde das pessoas expostas, causa danos ao patrimônio, público e/ou privado, além de impactos ao meio ambiente.
- **Acidente do trabalho:** É aquele que ocorre pelo exercício do trabalho, a serviço da empresa, ou, ainda, pelo serviço de trabalho de segurados especiais, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte, a perda ou redução da capacidade para o trabalho, permanente ou temporária.
- **Análise de Riscos:** Estudo quantitativo de riscos num empreendimento, baseado em técnicas de identificação de perigos, estimativa de frequências e consequências, análise de vulnerabilidade e na estimativa do risco (Norma Técnica CETESB P4.261).
- **Análise de Vulnerabilidade:** Estudo realizado por intermédio de modelos matemáticos para a previsão dos impactos danosos às pessoas, instalações e ao meio ambiente, baseado em limites de tolerância estabelecidos através do parâmetro Probit (*Probability Unit*) para os efeitos de sobre pressão advinda de explosões, radiações térmicas decorrentes de incêndios e efeitos tóxicos advindos da exposição a uma alta concentração de substâncias químicas por um curto período de tempo (Norma Técnica CETESB P4.261).
- **Análise Preliminar de Riscos (APR):** Técnica estruturada para identificar os riscos e avaliar qualitativamente os riscos associados à ocorrência de eventos indesejáveis, que tenham como consequência danos à integridade física de pessoas ou do meio ambiente.
- **Atendimento a Emergência:** Desencadeamento de ações coordenadas e integradas, por meio da mobilização de recursos humanos e materiais compatíveis com o cenário apresentado, visando controlar e minimizar eventuais danos às pessoas e ao patrimônio, bem como os possíveis impactos ambientais.

- **Autoridade Portuária:** Superintendência do Porto de Itajaí, pessoa jurídica de direito público, autarquia municipal criada pela Lei Municipal nº 2.970/1995, responsável pela administração do porto organizado de Itajaí.
- **Brigada de Incêndio:** grupo de funcionários treinados para agir nas situações de emergência, prestar socorro a vítimas, combater princípio (s) de incêndio, auxiliar na evacuação de área e atuar preventivamente durante as rotinas de trabalho.
- **Brigadistas:** São equipes capacitadas e treinadas para atendimento a situações de emergência envolvendo ou não produtos perigosos, que venham a ocorrer nas instalações portuárias.
- **Causa:** Origem de caráter humano ou material relacionado com a ocorrência pela materialização de um risco, resultando danos.
- **CCCOM:** Centro de Controle e Comunicação. Área responsável pelo controle das câmeras de monitoramento – CFTV, com funcionamento 24 horas, controle de acesso de pessoas e veículos, controle da circulação dos navios e vigilância patrimonial de todo o perímetro do Porto de Itajaí.
- **Cenários Acidentais:** Identificação das hipóteses acidentais passíveis de ocorrência, decorrentes das atividades desenvolvidas.
- **Contenção:** É uma ação defensiva para isolar o produto que já escapou na tentativa de mantê-lo dentro da área impactada, impedindo que alcance outros locais.
- **Emergência:** situação crítica não desejável e inesperada, que representa risco à vida, à segurança e/ou ao meio ambiente, que foge à rotina de trabalho e requer uma intervenção rápida, segura e pautada em procedimentos específicos.
- **Emergência Ambiental:** É definida pelo IBAMA como sendo uma ameaça súbita ao bem-estar do meio ambiente ou à saúde pública devido à liberação de alguma substância nociva ou perigosa ou, ainda, devido a um desastre natural.
- **Equipamento de Proteção Individual (EPI):** É todo o dispositivo de uso individual, de fabricação nacional ou estrangeira, destinado a proteger a saúde do trabalhador.

- **Evacuação de área:** saída ordenada de todos os ocupantes de uma área onde está ocorrendo uma emergência para local seguro pré–estabelecido.
- **Exercício Simulado:** Evento planejado no qual um cenário acidental é simulado para verificação dos procedimentos de resposta e das equipes de atendimento. É a reprodução ou representação sistemática do funcionamento de um processo, fenômeno ou sistema relativamente complexo, visando a avaliação e treinamento das Brigadas de Emergência em atendimento a ocorrências.
- **Hipótese Acidental:** Tipo de ocorrência identificada no levantamento de riscos e que gera cenários acidentais.
- **Impacto Ambiental:** Qualquer modificação no meio ambiente, adversa ou benéfica.
- **Incêndio:** É um tipo de reação química na qual os vapores de uma substância inflamável se combinam com o oxigênio do ar atmosférico e uma fonte de ignição, causando liberação de calor.
- **Incidente:** evento que resultou em acidente ou que teve potencial de ocasionar um acidente.
- **Investigação de Acidentes:** Procedimento que tem o objetivo de identificar as causas da ocorrência e alertar medidas para que não venha a ocorrer acidente.
- **Operador Portuário:** Pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado sob gestão direta da Superintendência do Porto de Itajaí, com pré-qualificação para operador portuário conforme Resolução nº003/2014.
- **Órgão Gestor da Mão–de–Obra – OGMO:** entidade responsável por administrar o fornecimento da mão–de–obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário–avulso para o Porto de Itajaí.
- **Perigo:** condição ou circunstância com potencial de causar dano às pessoas, à segurança, ao meio ambiente e/ou ao patrimônio da empresa.
- **Plano de Atendimento à Emergência / Plano de Controle de Emergências:** Documento que reúne as informações relativas ao conjunto

de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle.

- **Plano de Emergência Individual:** Documento ou conjunto de documentos, que contém as informações e descreve os procedimentos de respostas da instalação a um incidente de poluição por óleo, decorrente de suas atividades (CONAMA 398/2008).
- **Poluição:** As emissões de resíduos sólidos, líquido e gasosa em quantidade superior a capacidade de absorção do meio ambiente, esse desequilíbrio interfere na vida dos animais, vegetais e nos mecanismos de proteção do Planeta.
- **Porto Organizado:** construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária.
- **Quase Acidente:** Evento não esperado que tem o potencial de produzir um acidente pessoal ou material planejado que tem o potencial de levar a um acidente, semelhante ao significado de acidente, mas um difere do outro em relação ao grau de severidade.
- **Risco:** Medida de danos à vida humana, resultante da combinação entre a frequência de ocorrência e a magnitude das perdas ou danos (consequências). É a probabilidade de ocorrência de uma situação ou circunstância com dano potencial às pessoas, à segurança, ao meio ambiente e/ou ao patrimônio da empresa
- **Situação Crítica:** Ocorrências portuárias que podem causar prejuízos ou danos às pessoas ao patrimônio ou ao meio ambiente e à imagem da Empresa.
- **Situações de emergência:** são situações representativas dos cenários de acidentes mais críticos, previamente identificados durante a análise preliminar de perigos. Estes cenários de acidentes são agrupados considerando-se tanto os efeitos físicos envolvidos quanto as ações e recursos necessários para resposta.

- **Vazamento:** Entende-se por vazamento qualquer situação anormal que resulte na liberação de produto, não estando necessariamente associado a uma situação emergencial.
- **Zona Fria:** Área destinada para outras funções de apoio, também conhecida como zona limpa. Imediatamente estabelecida após a zona morna. É o local onde estará a logística do atendimento como o posicionamento do "Posto de Comando", estacionamento de viaturas e equipamentos, área de abrigo, descanso, alimentação entre outros.
- **Zona Morna:** É uma área demarcada após a zona quente, onde ocorrerão as atividades de descontaminação de pessoas e equipamentos, bem como suporte ao pessoal de combate direto. Nesta área será permitida somente a permanência de profissionais especializados, os quais darão apoio às ações de controle desenvolvidas dentro da zona quente. Eventuais ações de resgate são desencadeadas também a partir desta área.
- **Zona Quente:** É uma área restrita, imediatamente ao redor do acidente, que se prolonga até o ponto em que efeitos nocivos não possam mais afetar as pessoas posicionadas fora dela. Dentro desta área ocorrerão as ações de controle, sendo permitida apenas a presença de pessoal técnico qualificado.

5.1 – SIGLAS

- TPA - Trabalhador Portuário Avulso
- SPI - Superintendência do Porto de Itajaí
- CPATP - Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário
- CAT - Comunicação de Acidente de Trabalho
- OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra
- IML – Instituto Médico Legal
- RAPH - Registro de Atendimento Pré- Hospitalar
- SESSTP - Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário
- PAM – Plano de Auxílio Mútuo
- CCOM – Centro de Controle e Comunicação

6 – DETALHAMENTO DO PLANO

A elaboração deste Plano de Controle de Emergências foi baseada nos cenários acidentais identificados na Análise Preliminar de Perigos - APP constante no EAR do Porto de Itajaí (2015).

6.1 – CARACTERÍSTICAS DA REGIÃO

Com o objetivo de conhecer de forma resumida a área de abrangência desse Plano, bem como apresentar os principais fatores que podem influenciar no desenvolvimento das ações para o atendimento às situações de emergência serão apresentados a seguir uma breve descrição da área no entorno do Porto de Itajaí e das condições climatológicas e de maré da região.

6.1.1 – Localização Geográfica

A **Figura 6.1.1-1** apresenta a localização do Porto de Itajaí.

Figura 6.1.1-1 – Localização do Porto de Itajaí



Fonte: Google Earth.

6.1.2 – Características Climatológicas

O clima é quente e temperado em Itajaí. Existe uma pluviosidade significativa ao longo do ano, onde mesmo o mês mais seco ainda assim tem muita pluviosidade. Segundo a Köppen e Geiger a classificação do clima é Cfa na qual a temperatura tem valor médio de 20.2 °C e 1596 mm de pluviosidade média anual. O mês mais seco tem uma diferença de precipitação de 136 mm em relação ao mês mais chuvoso. As temperaturas médias, durante o ano, variam entre 8.4 °C. A temperatura média do mês de janeiro, o mês mais quente do ano, é de 24.4 °C, e temperatura média em julho é de 16.0 °C. Durante o ano, julho tem a temperatura média mais baixa, onde é o mês mais seco com 78 mm. Com uma média de 214 mm, o mês de Fevereiro é o mês de maior precipitação. A tabela climática de Itajaí com as médias mensais é apresentada abaixo:

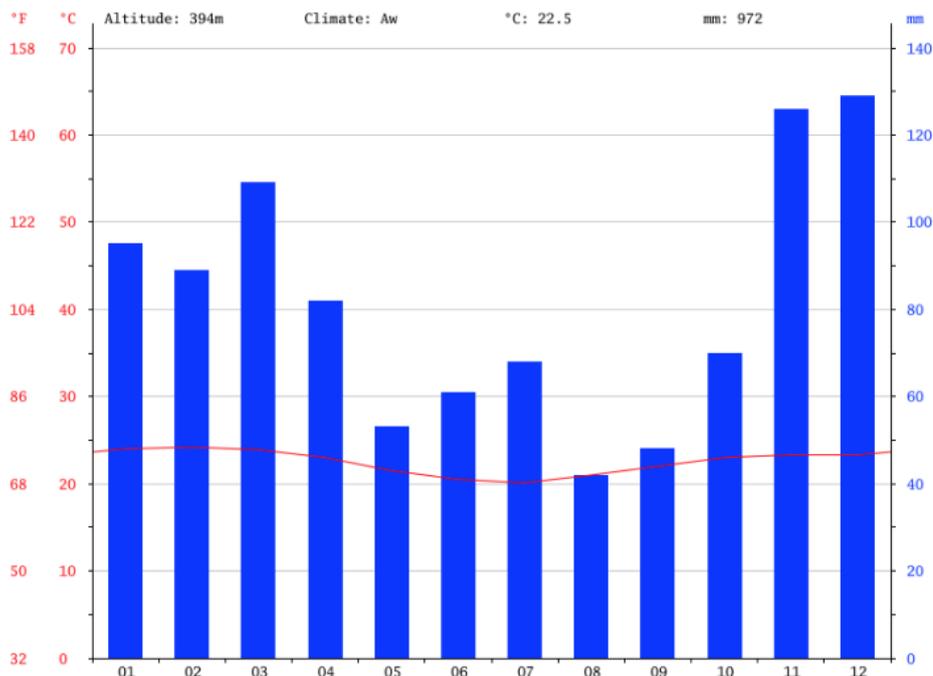
Tabela 6.1.2-1 – Médias climáticas de Itajaí – SC

	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novem- bro	Dezem- bro
Temperatura média (°C)	24	24.2	23.9	23	21.5	20.5	20.1	21	22	23	23.3	23.3
Temperatura mínima (°C)	19.7	19.8	19.7	18.9	17.2	16	15.8	16.7	17.7	18.8	19.3	19.3
Temperatura máxima (°C)	28.4	28.7	28.1	27.1	25.8	25	24.5	25.3	26.4	27.3	27.4	27.4
Temperatura média (°F)	75.2	75.6	75.0	73.4	70.7	68.9	68.2	69.8	71.6	73.4	73.9	73.9
Temperatura mínima (°F)	67.5	67.6	67.5	66.0	63.0	60.8	60.4	62.1	63.9	65.8	66.7	66.7
Temperatura máxima (°F)	83.1	83.7	82.6	80.8	78.4	77.0	76.1	77.5	79.5	81.1	81.3	81.3
Chuva (mm)	95	89	109	82	53	61	68	42	48	70	126	129

Fonte: <https://pt.climate-data.org/location/315283/>

O Climograma de Itajaí é apresentado na **Figura 6.1.2-1**.

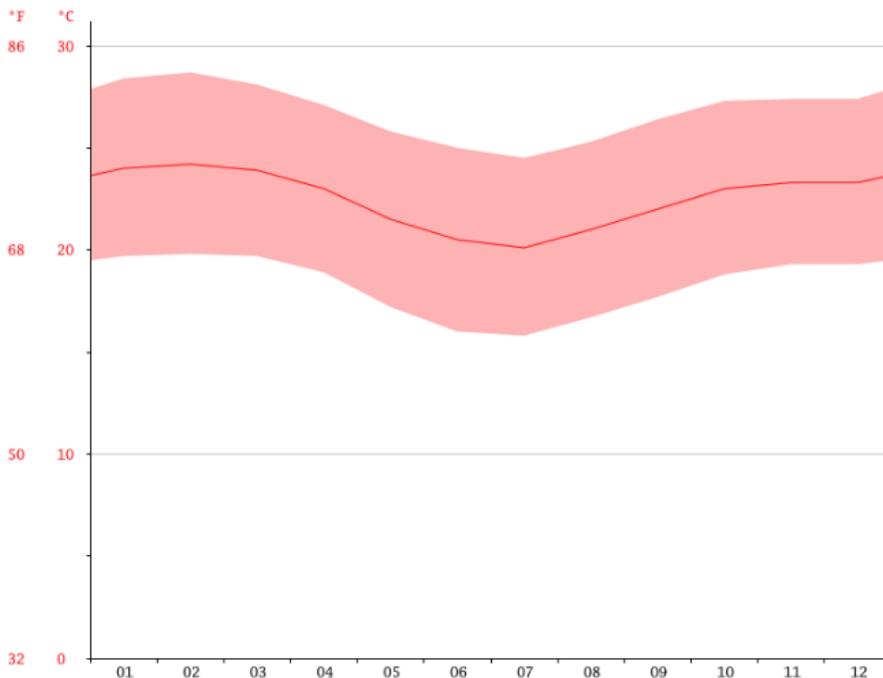
Figura 6.1.2-1 – Climograma de Itajaí



Fonte: <https://pt.climate-data.org/location/315283/>

O gráfico de temperaturas médias mensais é apresentado na **Figura 6.1.2-2**.

Figura 6.1.2-2 – Gráfico de temperaturas de Itajaí (temperatura do ar)



Fonte: <https://pt.climate-data.org/location/315283/>

Abaixo são apresentadas as medidas dos parâmetros climatológicos de 2017, do INMET (<http://www.inmet.gov.br/>) (**Figura 6.1.2-3 à Figura 6.1.2-9**).

Figura 6.1.2-3 – Velocidade Do Vento

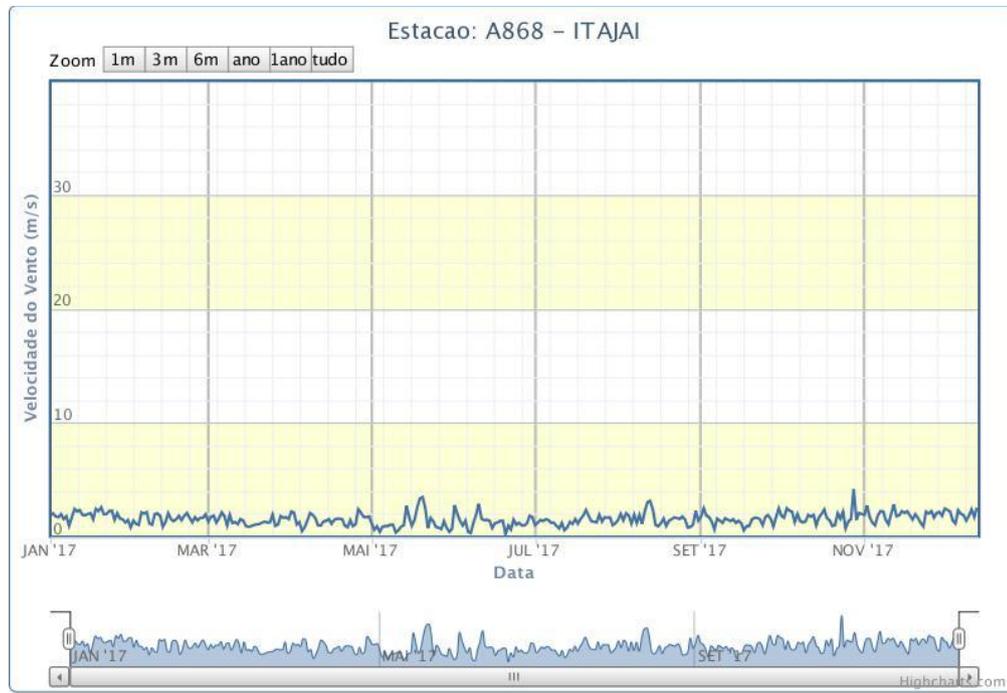


Figura 6.1.2-4 – Direção Do Vento

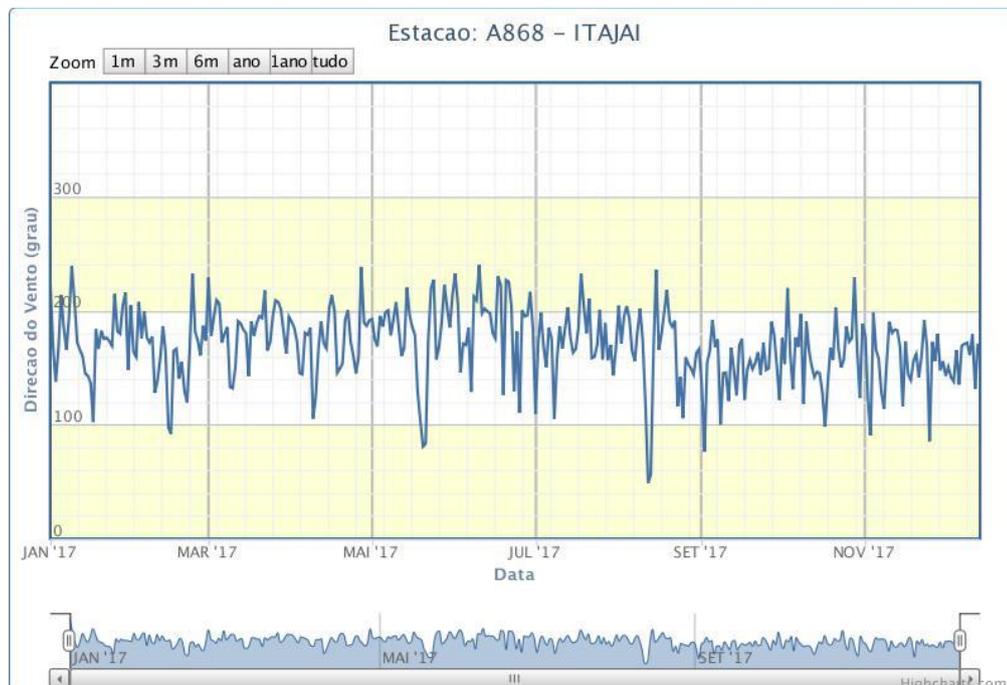


Figura 6.1.2-5 – Temperatura de Ponto de Orvalho



Figura 6.1.2-6 – Precipitação

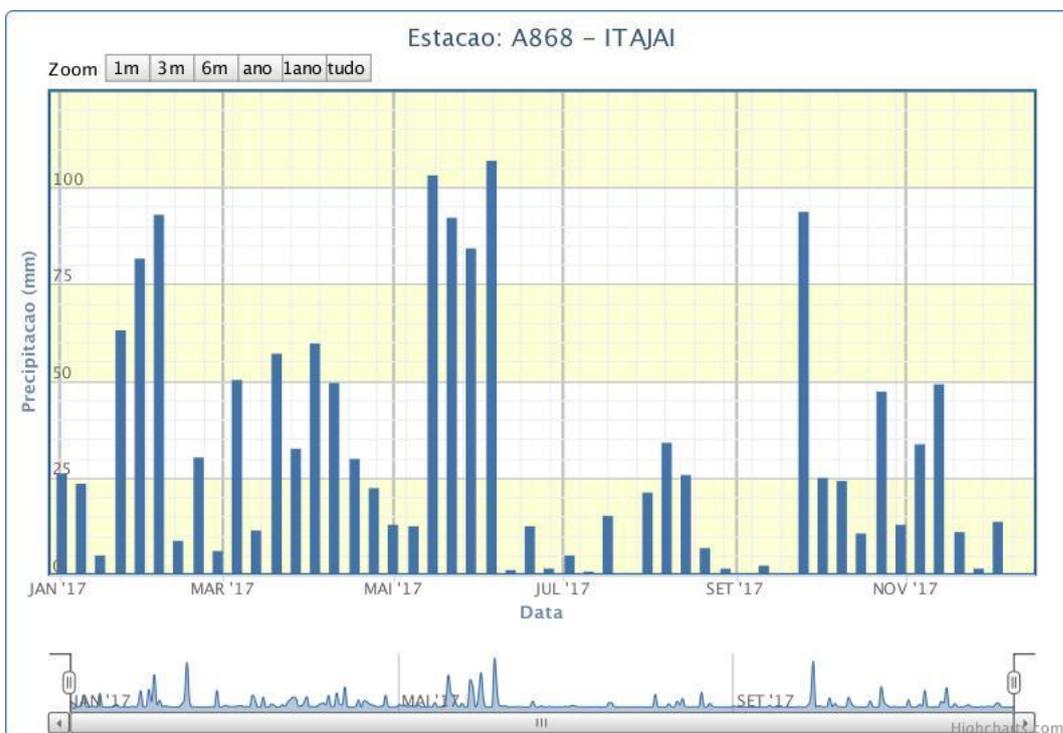


Figura 6.1.2-7 – Pressão



Figura 6.1.2-8 – Radiação

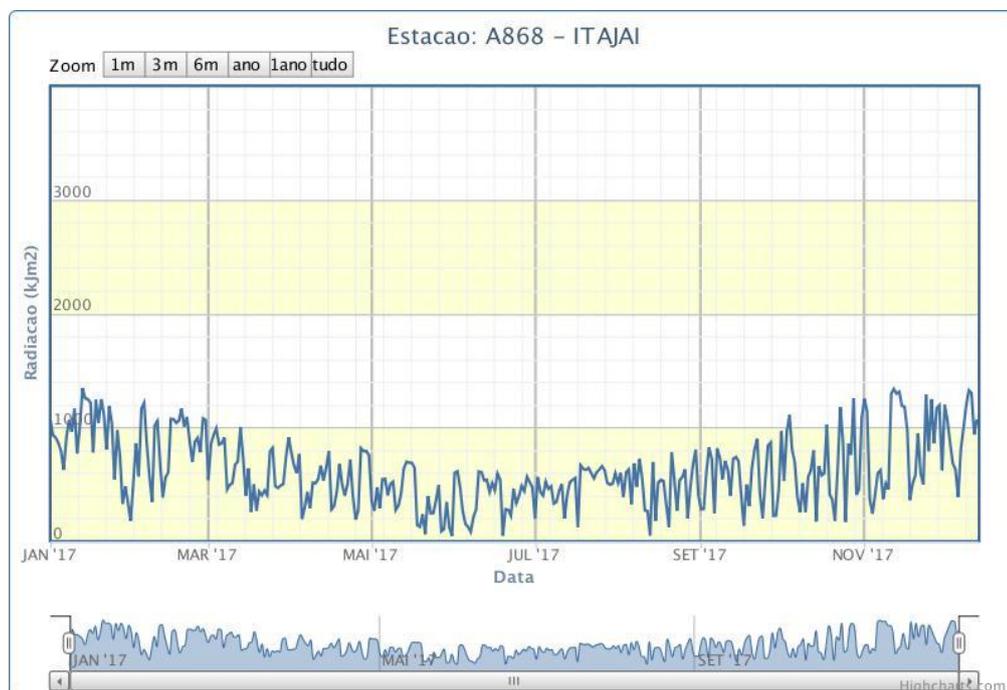


Figura 6.1.2-9 – Temperatura



6.1.3 – Caracterização Do Empreendimento

Nome da instalação: Porto de Itajaí

Razão Social: Superintendência do Porto de Itajaí.

Endereço: Rua: Blumenau, n. 05 – CEP: 88.305.101– Centro – Itajaí (SC).

Característica: Autarquia Municipal, vinculada à Prefeitura Municipal de Itajaí

Data da Fundação: 06 de junho de 2000.

Objeto Social: Regular, fiscalizar, controlar, promover a expansão das atividades portuárias e prestar serviços de sua competência.

CNPJ: 00.662.091/0001–2

Telefone: 47 3341–8000

PABX Fax: 47 3341– 8075

Site: www.portoitajai.com.br

E-mail: porto@portoitajai.com.br

6.1.3.1 Infraestrutura do Porto de Itajaí

O Porto de Itajaí possui 1.035 m de comprimento, localizado no lado direito da margem do Rio Itajaí–Açú, tendo a **Área Pública** o comprimento total de 490 m e a **Área Arrendada** o comprimento total de 557,30 m.

O Porto de Itajaí conta com obras de abrigo, molhes e espigões para apoio e segurança das operações de transito e atracação de embarcações. Os espigões têm como função a regularização da largura do rio, enquanto os molhes têm como função a diminuição da incidência de ondas no canal. O molhe sul possui 800 m de comprimento. Há, aproximadamente, 480 m de tetrápodes na parte exposta ao mar desse molhe e aproximadamente 200 m de tetrápodes em sua parte interna. Já o molhe norte possui aproximadamente 107 m de comprimento e é composto apenas por blocos de rocha em sua parte externa.

Figura 6.1.3.1-1 – Estruturas e obras de apoio e segurança da navegação



Fonte: Plano Mestre (2015).

Os berços de atracação são 4, sendo os berços 1 e 2 de responsabilidade da **Arrendatária** e os berços 3 e 4 de responsabilidade da **Autoridade Portuária**.

Figura 6.1.3.1-2 – Localização dos Berços e das áreas não arrendada (berços 3 e 4) e arrendada (berços 1 e 2) do Porto de Itajaí



Fonte: Plano Mestre do Porto de Itajaí (2015)

A. Instalações Operacionais

A.1. Terminal de Passageiros

O Terminal de Passageiros Guilherme Asseburg está localizado na Praça Vidal Ramos, centro histórico da cidade, contando com uma estação de passageiros alfandegada e dotado de infraestrutura necessária para receber navios de passageiros em rotas nacionais e internacionais, sendo administrado pela Superintendência do Porto de Itajaí.

Figura 6.1.3.1-3 – Localização do Terminal de Passageiros



Fonte: PDZPI, 2018.

Figura 6.1.3.1-4 – Vista do Terminal de Passageiros



Fonte: PDZPI, 2018.

O prédio do Terminal de Passageiros abriga instalações da Polícia Federal, ANVISA e Receita Federal, salas de embarque e desembarque, acesso isolado para serviços e também áreas de lazer destinadas às tripulações dos navios. Conta com um píer exclusivo para passageiros, plataformas e cinco dolphins, sendo dois de amarração com distância de 250 metros entre eles e três de atracação. Possui um calado de 10 metros DHN e bacia de evolução para atender navios de até 270 metros de comprimento.

Figura 6.1.3.1-5 – Instalações internas do Terminal de Passageiros



Fonte: PDZPI, 2018.

Tabela 6.1.3.1-1 – Ficha Técnica do Terminal de Passageiros

Instalações	Medidas
Extensão da Plataforma do Cais	78 metros
Largura da Plataforma do Cais	9 metros
Extensão da Ponte	32,28 metros
Largura da Ponte	6 metros
Dolphins Atracação	3 unidades
Dolphins Amarração	2 unidades
Área da Ponte e Plataforma do Cais	976,68 m ²
Edificações – Recepção Cais Passageiros	204 m ²
Total da Área do Terminal de Passageiros	1.180,68 m²

Fonte: PDZPI, 2018.

A.2. Instalações de Acostagem

Os berços 3 (229,50m) e 4 (241,50m), sob gestão da Superintendência do Porto de Itajaí, juntos totalizam 471 metros de extensão. Além do mais, complementa as estruturas de acostagem do Porto Público à estrutura de atracação do Terminal de Passageiros, com 78 metros de comprimento.

Figura 6.1.3.1-6 – Características dos berços de atracação

Berço	Destinação	Características Construtivas	Estado de Conserv.	Comprím. (m)	Profund. (m)	Gestão
1	Contêiner	Estacas de Concr. Armado com cortina fechada	Bom	297,30	12,70	Privada
2	Contêiner	Estacas de Concr. Armado com cortina fechada	Bom	260,00	12,70	Privada
3	Contêiner e carga geral	Estacas de Concr. Armado com cortina fechada	Em obras	229,50	---	Pública
4	Contêiner e carga geral	Estacas de Concr. Armado com cortina fechada	Em Obras	241,50	---	Pública
Terminal de Passageiros	Passageiros	Pier tipo Dinamarquês sobre estacas, apoio com dolphins de atracação e amarração.	Bom	78,00	10,00	Pública

Fonte: PDZPI, 2018.

A.3. Instalações de Armazenagem

O Porto de Itajaí se caracteriza principalmente pela movimentação de contêineres, não possuindo estruturas voltadas à operação de granéis sólidos e líquidos, tais como silos, armazéns e tanques. A **Figura 6.1.3.1-7** a seguir traz as características gerais das instalações de armazenagem do Porto de Itajaí que corresponde à **Figura 6.1.3.1-5**.

Figura 6.1.3.1-7 – Características gerais das instalações de armazenagem

IA	Tipo Instalação	Destinação	Área (m ²)	Exploração	Conservação	Tomadas Reefer	Capacidade Estática (com obra)
1	Pátio	Contêiner e Carga Geral	83.224,00	SPI	Bom	628	2.132 TEUs
	Armazém	Carga Geral	4.800,00	SPI	Regular	-	12.960 m ³
2	Pátio	Contêiner e Carga Geral	79.267,00	APMT	Bom	1395	6.400 TEUs
	Galpão	Carga Geral	2.293,16	APMT	Bom	-	4.142 m ³
3	RAC	Contêiner	25.842,00	SPI	Bom	352	3.260 TEUs
4	Pátio	Contêiner	14.557,37	Valeport	Bom	5	1.660 TEUs

Fonte: PDZPI, 2018.

Figura 6.1.3.1-8 – Instalações de Armazenagem



Fonte: PDZPI, 2018.

A.4. Área Primária do Porto Público

Área de armazenamento sob gestão da Superintendência do Porto de Itajaí, totalizando 83.224 m², pavimentada em asfalto (CBUQ), contendo 628 tomadas para contêineres *reefer*, um armazém em alvenaria (AZ3) de 4,8 mil m², destinado à carga geral e inspeção de mercadorias pela autoridade aduaneira, medindo 120m x 4m.

Figura 6.1.3.1-9 – Vista geral do Porto Público



Fonte: PDZPI, 2018.

Figura 6.1.3.1-10 – Armazém AZ3 na Área Pública



Fonte: PDZPI, 2018.

A.5. Recinto Alfandegado Contíguo – RAC

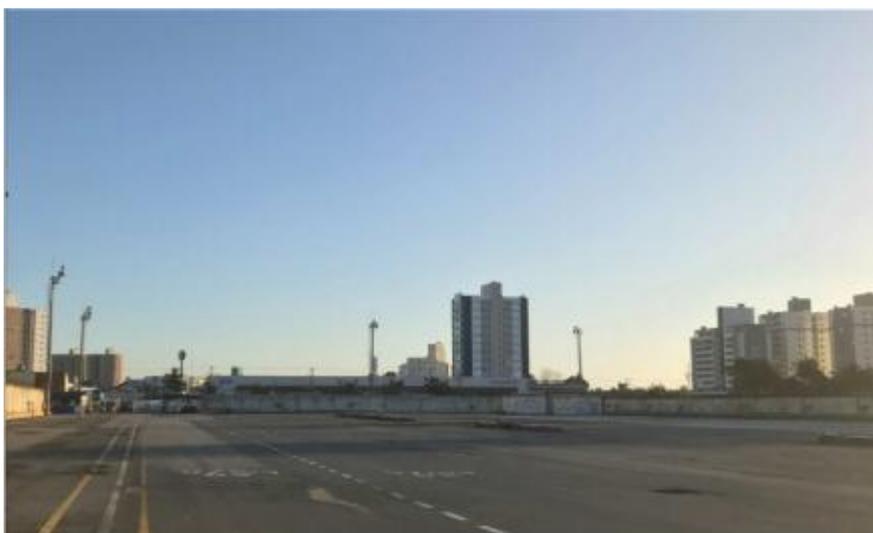
Pátio para armazenagem de cargas com área de 25.842,00 m², cercada e pavimentada em CBUQ.

Figura 6.1.3.1-11 – Recinto Alfandegado Contíguo - RAC



Fonte: PDZPI, 2018.

Figura 6.1.3.1-12 – Pátio do Recinto Alfandegado Contíguo - RAC



Fonte: PDZPI, 2018.

A.6. Área Segregada

Área privada com 14.557,37 m², contínuo e confrontante à área primária do Porto de Itajaí, estrategicamente locada pela Superintendência do Porto de Itajaí (Contrato nº 027/2012), com objetivo de aumentar a área de armazenagem especialmente para atendimento de cargas perigosas.

Trata-se de uma área de propriedade da empresa Vale Port Serviços Portuários Ltda., alfandegada, totalmente murada, com piso de concreto armado, subestações de energia elétrica, redes de abastecimento de água, drenagem e iluminações, sistemas de vigilância (*ISPS-Code*), devidamente licenciada perante os órgãos competentes.

Conforme o EAR (2015), as atividades na área segregada possui procedimentos específicos para a armazenagem e movimentação de contêiner com produtos perigosos que devem ser seguidos pelos agentes portuários e trabalhadores.

Figura 6.1.3.1-13 – Área Segregada locada da Vale Port

Fonte: PDZPI, 2018.

B. Instalações Não Operacionais

Junto com o Convênio de Delegação estabelecido entre União Federal e o Município de Itajaí, também vieram para a guarda da Superintendência do Porto de Itajaí diversos imóveis não operacionais. Ao longo do tempo, a Superintendência do Porto de Itajaí realizou investimentos de aquisição de vários imóveis visando não só a direta utilização como também objetivando suprir outras demandas que foram surgindo em termos de logística ou de oportunidade operacional.

Assim, além de áreas diretamente operacionais, foram adquiridas também desde áreas para ampliação da capacidade de armazenamento de contêineres, imóvel para pátio de caminhões, áreas para implantação da Delegacia da Capitania dos Portos, como também áreas para mitigar o convívio da atividade com a vizinhança, além das exigências constantes do processo de licenciamento ambiental realizado para obtenção das licenças de operações do porto, principalmente mitigando o conflito porto-cidade.

B.1. Terrenos RAC

Conjunto de imóveis residenciais nas proximidades do RAC, adquiridos gradativamente pela Superintendência do Porto de Itajaí com vistas a diminuir o

conflito entre a atividade portuária, conforme termo de ajuste de conduta com o Ministério Público Estadual (MPSC).

B.2. Sede Administrativa

Conjunto de áreas na Rua Blumenau nº 05 adquiridas pela Superintendência do Porto de Itajaí e onde se encontra construída a sua sede administrativa.

B.3. Centro de Treinamento Portuário de Itajaí – CTPI

Instalações prediais na Av. Cel. Eugênia Muller, esquina com a Praça Antônio Lopes Gonzaga, cedida pela Marinha do Brasil para uso da Superintendência do Porto de Itajaí.

B.4. Base de Emergência

Imóvel da União localizado na Av. Cel. Eugênio Muller nº 583, que abriga a Equipe de Combate a Emergência do Porto de Itajaí.

B.5. Centro Integrado de Atendimento – CIA

Conjunto de áreas adquiridas e edificadas pela Superintendência do Porto de Itajaí, para abrigar os escritórios das entidades intervenientes, no modelo one stop shop: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Departamento de Marinha Mercante, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e ambulatório.

B.6. Casa da Inspetoria

Prédio histórico que servia com intendência do Porto de Itajaí, localizado na Rua Silva esquina com a Rua Pref. Paulo Bauer.

B.7. Centro Comercial Portuário – CCP

Área destinada para implantação do novo terminal de passageiros e instalações turísticas.

6.1.3.2 – Localização e Acessos

O Porto de Itajaí está instalado dentro da área do Porto Organizado, localizado nas coordenadas geográficas 26°54" 02' S e 48° 40" 01' W, com os acessos rodoviários através da Rodovia BR 101 – que liga Santa Catarina ao norte e ao sul do Brasil – e BR-470 – que liga Itajaí ao oeste catarinense.

Sua posição geográfica no centro da região Sul engloba, num raio de 600 km, as capitais de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, além dos principais polos produtores destes quatro estados.

Figura 6.1.3.2-1 – Posição geográfica no centro da região Sul



Fonte: Plano Mestre do Porto de Itajaí (2015).

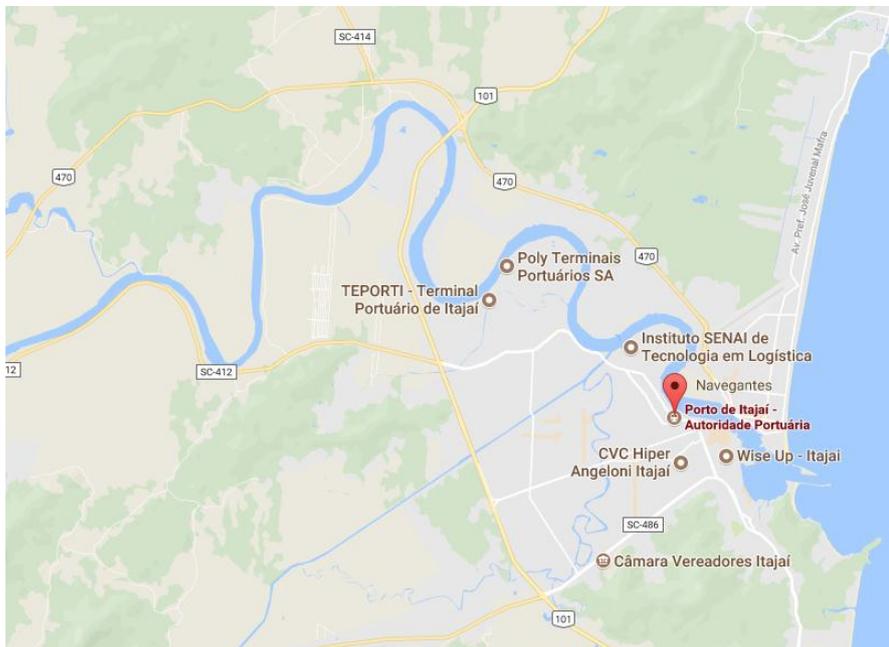
O Porto de Itajaí não possui vias de circulação de modal ferroviário.

A. Acesso Rodoviário

A partir das rodovias ao Porto se dá pela Avenida Coronel Eugênio Müller, via com aproximadamente 30 metros de largura que se interliga com três eixos de acesso, representados pelas Av. Reinaldo Schmithausen, Contorno Sul e Adolfo Konder.

O acesso rodoviário ao Porto de Itajaí é servido pela BR-101 (duplicada), importante malha rodoviária que faz ligação com Florianópolis – Região Sul do Estado – e Rio Grande do Sul ao Norte, comunica-se com Joinville e com o Norte do estado e Curitiba. A BR-470 liga Itajaí a todo o oeste catarinense, passando por Blumenau, Lages e demais regiões do Estado.

Figura 6.1.3.2-2 – Principais rodovias para o acesso ao Porto de Itajaí



Fonte: Google Maps.

Além disso, o sistema viário de acesso ao Porto de Itajaí se dá também pelas vias mostradas a seguir:

Tabela 6.1.3.2-1 – Sistema viário de acesso ao Porto de Itajaí

Local	Sentido	Porte do veículo	
		Médio	Grande
Rua. Dr. Reinaldo Schmithausen cruzamento com av. Pres. Castelo Branco	Oeste/Leste	2850 veículos	2061 veículos
Rua. Dr. Reinaldo Schmithausen cruzamento com Odílio Garcia	Oeste/Leste	2742 veículos	1635 veículos
Rua Alfredo Eicke cruzamento com Rua Curt Hering, s/n	Oeste/Leste	555 veículos	1261 veículos

Local	Sentido	Porte do veículo	
		Médio	Grande
Av. Irineu Bornhausen cruzamento com Rua Albino Gugelmin	Norte/Sul	3610 veículos	1142 veículos
Av. Irineu Bornhausen cruzamento com Rua Benjamin Franklin pereira	Norte/Sul	6914 veículos	2151 veículos
Rua. Coronel Eugênio Muller, 300	Oeste/Leste	6255 veículos	699 veículos
Av. Governador Adolfo Konder, 1201	Oeste/Leste	728 veículos	1558 veículos
Av. Governador Adolfo Konder, 2600	Oeste/Leste	6346 veículos	2731 veículos
Rua Carolina Vailatti cruzamento com R. Indaial	Oeste/Leste	2846 veículos	843 veículos
Av. Vereador Abrahão João Francisco, 4800	Oeste/Leste	5232 veículos	1480 veículos
Rua José Eugênio Muller, 1391	Sul/Norte	4374 veículos	424 veículos

B. Acesso Aquaviário

O rio Itajaí–Açu é a sua via fluvial de acesso, que possui a profundidade de 14,50 m DHN em toda a extensão do canal interno e externo, bacia de evolução das embarcações com dimensões de 740,00 m de extensão por 530,00 m de largura, as instalações acostáveis distam 3,2 km (1,728 milhas náuticas) da foz do Rio.

O acesso aquaviário ao Porto de Itajaí se dá a partir do Oceano Atlântico, junto aos molhes de fixação da barra, através do canal externo, interno e posterior giro na bacia de evolução. As áreas possuem as seguintes características:

- Bacia de Evolução: Comprimento de 1.100,00 m e largura variável, respeitando um diâmetro de 530 m no local onde os navios fazem o giro.
- Canal Interno: Comprimento de 3.200,00 m e largura mínima de 170 m.
- Sobrelargura Norte.
- Sobrelargura Sul.
- Canal Externo: Comprimento de 3.970,00 m x 190,00 m, incluindo partes das sobrelarguras externas norte e sul.

As profundidades atuais são as seguintes:

- Bacia de Evolução: 14,50m (DHN).
- Canal Interno: 14,50m (DHN)-
- Sobrelargura Norte = 14,50m (DHN).
- Sobrelargura Sul = 14,50m (DHN).
- Canal Externo: 14,50m (DHN).

Figura 6.1.3.2-3 – Canal de Acesso aquaviário ao Porto de Itajaí



Fonte: Plano Mestre (2015).

C. Acesso Aéreo

O acesso aéreo a planta do Porto de Itajaí, se dá através dos seguintes aeroportos:

- Aeroporto Internacional de Navegantes – Ministro Victor Konder (mais próximo à cidade de Itajaí e apresenta dois acessos: BR 101 ou pela travessia do rio que divide as duas cidades (Itajaí-Açu) de *Ferry Boat.*);
- Aeroporto de Joinville – Lauro Carneiro de Loyola; e
- Aeroporto Internacional de Florianópolis – Hercílio Luz.

Segue tabela com a descrição da distância aproximada entre os aeroportos citados acima:

Tabela 6.1.3.2-2 – Descrição da distância aproximada entre os aeroportos próximos ao Porto de Itajaí

Aeroporto	Cidade	Distancia	Sentido
Aeroporto Internacional Ministro Victor Konder	Navegantes	24 km	Norte de Santa Catarina
Aeroporto Lauro Carneiro de Loyola	Joinville	96 km	Norte de Santa Catarina
Aeroporto Internacional Hercílio Luz	Florianópolis	106 km	Sul de Santa Catarina

6.1.3.3 – Produtos Químicos Presentes

Os principais produtos e substâncias químicas presentes na Área não arrendada estão listados no **Quadro 6.1.3.3-1**.

Quadro 6.1.3.3-1 – Relação de Químicos Presentes – Área não arrendada

Substância	Classe de Risco	Local	Armazenamento
Explosivos	Classe 1		Não armazena
Gases	Classe 2	Área IMO	Containers
Líquidos Inflamáveis	Classe 3	Área IMO	Containers
Sólidos Inflamáveis	Classe 4	Área IMO	Containers
Oxidantes e Peróxidos Orgânicos	Classe 5	Área IMO	Containers
Substâncias tóxicas e substâncias infectantes	Classe 6	Área IMO	Containers

7 – PONTOS DE ENCONTRO

Os Pontos de Encontro da comunidade portuária definidos para a Área Não Arrendada são apresentados a seguir, em conformidade com a NR 29. Os Pontos de Encontro estão localizados:

- Guarda portuária externo; e
- Portão 2.

Os pontos de encontro estão definidos sempre junto aos portões de saída, não há pontos de encontro internos ao porto, como pode ser visto na figura abaixo:

Figura 7-1 – Mapa dos Pontos de Encontro do Porto de Itajaí



8 – TIPOS DE ALERTAS SONOROS (ALARMES DE EMERGÊNCIA)

O sistema de alarme da área portuária não arrendada do Porto de Itajaí, é composto por telefone fixo e telefone celular, via rádio e/ou telefone ramal. Os sinais sonoros de alarme indicativos de situações emergenciais serão acionados exclusivamente pelo **Centro de Controle e Comunicações - CCCOM** com efetivo operacional 24h por dia.

Quadro 8-1 – Tipos de Alertas Sonoros Presentes na Unidade

Tipo de Toque	Modo de Acionamento	Situação em Andamento
3 longos intercalados a cada 2 segundos	Quadro sinóptico distribuído na área portuária	Abandono de área
Contínuo 90 segundos	Quadro sinóptico distribuído na área portuária	Retorno de abandono de área
1 longo e um curto	Quadro sinóptico distribuído na área portuária Botoeiras presentes na área portuária	Incêndio

Quadro 8-2 – Tempo de toques dos Alertas Sonoros Presentes na Unidade

Tipo do toque	Tempo de toque
Toque curto	2 segundos
Toque longo	6 segundos
Tempo entre os toques	2 segundos

9 – ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DE RESPOSTA (EOR)

O presente capítulo apresenta as equipes, atribuições e responsabilidades da EOR do PCE do Porto de Itajaí, para a área não arrendada.

9.1 – NÍVEIS EMERGENCIAIS

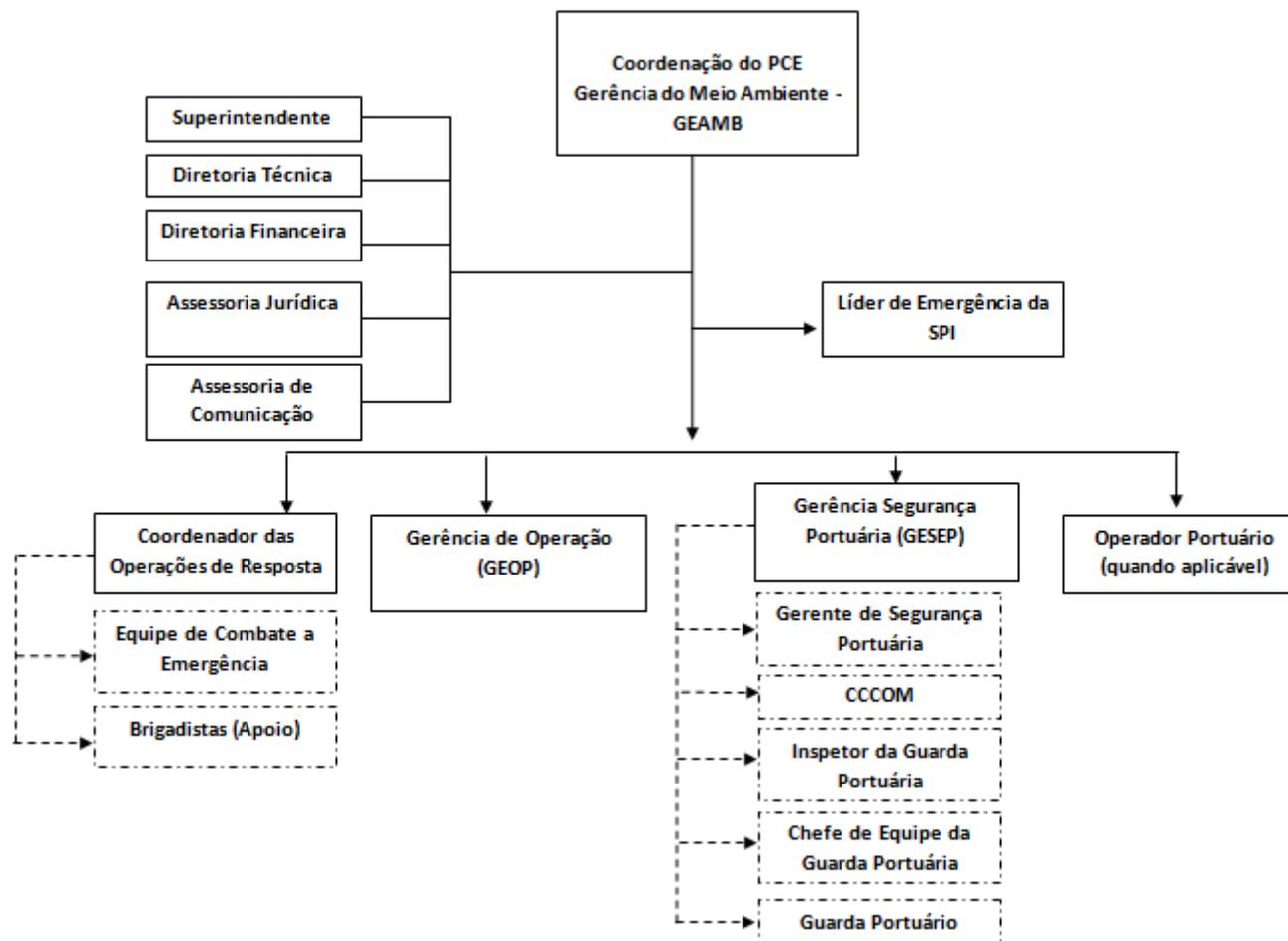
Para melhor utilização dos recursos e do corpo de resposta do Porto de Itajaí, foram definidos os seguintes níveis emergenciais:

- Nível 1 – Emergências que são contidas com recursos locais;
- Nível 2 – Emergência que extrapolam a capacidade de atendimento individual do Porto de Itajaí, necessitando do auxílio de entidades externas; e

- **Nível 3 – Emergência que extrapolam a capacidade de atendimento do Porto de Itajaí, necessitando de apoio de órgãos externos e terminais privados, realizando assim o acionamento do Plano de Ajuda Mútua – PAM e do Plano de Área do Complexo Portuário.**

A seguir está apresentada a estrutura organizacional de resposta deste PCE, sendo as responsabilidades atribuídas a cada grupo/responsável descritas posteriormente.

Quadro 9-1 – Estrutura Organizacional de Resposta do Porto de Itajaí (Área não arrendada)



9.2 – ATRIBUIÇÕES E COMPETÊNCIAS

9.2.1 – Comando Unificado

Formado por autoridades públicas (Marinha do Brasil, IMA, IBAMA, Defesa Civil, Corpo de Bombeiros dentre outras), Autoridade Portuária e pelo Operador Portuário quando aplicável. Suas funções são:

- Assumir a direção geral de todas as ações ligadas à eliminação das causas da emergência, do controle e do combate aos seus efeitos;
- Solicitar às Áreas do Porto de Itajaí e à Sede da Companhia, recursos materiais e humanos complementares de combate a emergências;
- Definir quem são os coordenadores de cada Grupo de Apoio;
- Manter a Diretoria informada sobre o desenvolvimento dos trabalhos;
- Garantir a disponibilidade de recursos corporativos;
- Fornecer, à imprensa e à comunidade envolvida, informações relativas à emergência e as medidas de combate e controle implementadas, assessorado pelo Grupo de Comunicação Social;
- Garantir que os comunicados oficiais reflitam a posição acordada com as autoridades públicas;
- Garantir que as ações estejam de acordo com as orientações das autoridades públicas;
- Estabelecer ações de proteção através da disponibilização de recursos da companhia, externos ou de empresas contratadas, visando garantir a segurança das populações e medidas de assistência social a pessoas impactadas pela emergência;
- Encerrar as Operações, com anuência dos Órgãos Ambientais;
- Fazer a análise crítica das Ações de Emergência e coordenar a geração de um Relatório Descritivo da Emergência;
- Assumir a direção geral de todas as ações ligadas à eliminação das causas da emergência, do controle e do combate aos seus efeitos; e
- Acionamento do PAM – Plano de Auxílio Mútuo.

O procedimento para evacuação da comunidade em locais vulneráveis ao acidente ocorrido deverá ser realizado pelas autoridades públicas competentes.

9.2.2 – Coordenador do PCE

Função desempenhada por: Gerente de Meio Ambiente do Porto de Itajaí, ou alguém por ele designado.

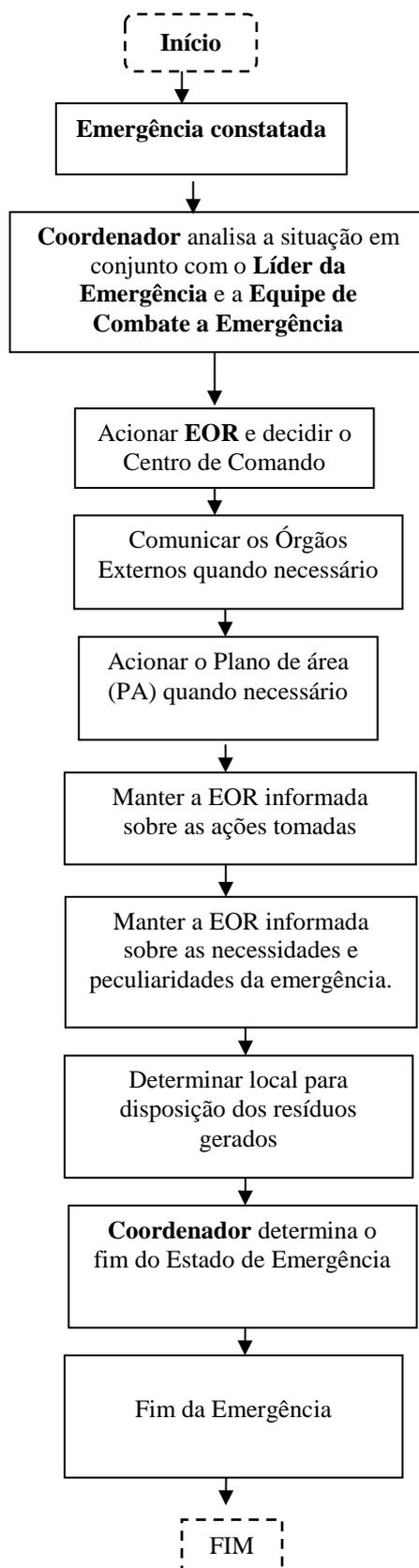
Atribuições:

- Solicitar ao Líder de Emergência da SPI, que vá até o local da emergência para verificação e análise sobre a real situação da emergência e o que gerou o vazamento;
- Solicitar ao Líder de Emergência informações a partir de sua análise sobre a real situação da emergência e o que gerou o vazamento;
- Acionar total ou parcial a **EOR - Estrutura Organizacional de Resposta – EOR**;
- Solicitar a Gerência de Segurança Portuária - GESEP, designar uma sala para ser Centro de Comando de Operações, quando houver necessidade;
- Se deslocar para o local pré-determinado denominado de Centro de Comando das Operações, quando houver necessidade;
- Avaliar condições da situação de emergência e deverá decidir juntamente com o Líder da Emergência e o Coordenador da Equipe de Resposta a Emergência, sobre a necessidade de solicitar o acionamento do Plano de Área do Complexo Portuário de Itajaí – PACPI;
- Comunicar aos Órgãos Ambientais e demais Autoridades competentes, quando necessário, e de acordo com as peculiaridades do incidente: Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí, ANP, FATMA — Fundação de Meio Ambiente de Santa Catarina, IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente, cujos números de telefones, fone/fax e e-mails, estão contidos na Lista de Contatos Instituições / Organizações Oficiais no **Anexo III**, provocando assim a composição de uma estrutura organizacional para o atendimento do evento tipo **Sistema de Comando Operações – SCO**;
- Comunicar o incidente para as instalações portuárias vizinhas;

- Manter instruída a Assessoria de Comunicação sobre todas as informações que poderão e/ou deverão ser divulgadas à imprensa, órgãos governamentais e comunidade em geral, bem como as demais equipes, sobre sua forma de atuação;
- Manter instruída a Assessoria Jurídica sobre todas as ações tomadas para a minimização do impacto ambiental perante os Órgãos Ambientais;
- Solicitar, sempre que necessário a Gerência de Segurança Portuária - GESEP, para cessar todo e quaisquer serviço e trabalho do Porto, que por ventura venham a causar atrasos ou ponham em risco qualquer parte que esteja direta ou indiretamente executando atividades na área do Incidente;
- Manter ligações com os centros de excelência, as universidades e as empresas, procurando associações que permitam o auxílio direto ou indireto nas emergências futuras. O entrelaçamento com as instituições, visando o treinamento das equipes, bem como a atualização tecnológica e metodológica no atendimento às Emergências, trará uma melhora contínua;
- Manter o Estado de Emergência até que o Coordenador da Equipe de Resposta a Emergência comunique o final da ocorrência;
- Determinar o fim da emergência; e
- Determinar o local de disposição dos resíduos gerados no combate ao acidente, sendo então selecionados, classificados e encaminhados ao destino final conforme descrito no PGRS – Plano de Gerenciamento de Resíduos do Porto de Itajaí.

Segue abaixo, fluxograma das ações do Coordenador do PCE para volume vazado em solo e também óleo em água:

Figura 9.2.2-1 – Fluxograma 07 – Ações do Coordenador do PCE



9.2.3 – Gerência da Segurança Portuária

Após receber a comunicação da ocorrência da emergência, deverão ser tomadas as seguintes providências, se necessário:

9.2.3.1 – Gerente de Segurança Portuária

- Manter contatos com a Polícia Militar e CODETRAN, voltados para o bloqueio de vias, bem como a Polícia Federal e outras instituições que se fizerem necessárias para manter a ordem e a segurança patrimonial e das pessoas;
- Conforme gravidade apresentada na emergência, se necessário tomar as medidas necessárias para evacuação e isolamento da área portuária;
- Auxiliar a Defesa Civil nas ações voltadas para evacuação da comunidade circunvizinha a área portuária;
- Oferecer apoio para a obtenção de informações relevantes para o atendimento à emergência, tais como fotos e filmagens;
- Se deslocar para o local pré-determinado denominado de Centro de Comando das Operações, quando houver necessidade;
- Facilitar e autorizar o acesso à área portuária dos órgãos externos, em casos de emergência, sendo posteriormente regularizado o acesso na área portuária;
- Manter a equipe do CCCOM e os guardas portuários treinados e preparados para agirem em situação emergencial;
- Auxiliar na instalação e mantimento da sala do Centro de Comando de Operações em funcionamento com internet, linhas telefônicas, CFTV, rádios, papel, caneta, água e qualquer outro recurso necessário;
- Providenciar todos os equipamentos e recursos necessários para atuação da Guarda Portuária na emergência;
- Providenciar para o veículo da Guarda Portuária os EPC – Equipamentos de Proteção Coletiva (cones, colete salva vidas, fita zebra).
- Auxiliar o Coordenador do PCE; e

- Registrar todas as ações de resposta referentes à sua atuação e encaminhar ao Coordenador do PCE.

9.2.3.2 – Centro de Controle e Comunicação – CCCOM

- Coletar informações a cerca da ocorrência de existência de vítimas, qual o cenário da emergência e demais informações necessárias;
- Identificar e filmar a localização da ocorrência do incidente, com o auxílio do CFTV;
- Acionar as equipes de resposta de emergência de acordo com o cenário: Equipe de Combate a Emergência, Brigada de Emergência, Bombeiros, Defesa Civil, SAMU, Ambulância da Unimed, CODETRAN;
- Comunicar aos Guardas Portuários sobre a emergência, sua localização, solicitando todo o apoio necessário, e liberação dos Gates para as Equipes de Resposta;
- Solicitar que seja feita a sinalização e isolamento, com cones e fitas zebradas no local do incidente;
- Comunicar ao GUAPOR a entrada dos órgãos externos ao Porto de Itajaí;
- Solicitar ao GUAPOR que acompanhe os órgãos externos até o local do incidente;
- Acionar o Coordenador do PCE, Líder da Emergência e a Equipe de Combate a Emergência;
- Repassar qualquer informação ao Líder de Emergências e ao Coordenador do PCE;
- Solicitar o acompanhamento da Guarda Portuária no local da emergência.
- Comunicar o CODETRAN, quando houver necessidade, para que seja feito o bloqueio de vias públicas, e outras ações que se fizerem necessárias para manter a ordem e a segurança do transito e das pessoas; e
- Registrar todas as ações de resposta referentes à sua atuação e encaminhar ao Coordenador do PCE.

9.2.3.3 – Inspetor da Guarda Portuária

- Auxiliar o Gerente de Segurança Portuária na execução de suas atribuições na emergência, substituindo-o em caso de impedimento, respondendo desta forma pela Guarda Portuária;
- Disponibilizar veículos e meios necessários para facilitar o transporte de órgãos competentes, autoridades e a imprensa até o local da emergência ou posto de comando;
- Organizar em conjunto com o Chefe de Equipe a movimentação interna dos guardas portuários que são brigadistas, a fim de mobiliza-los para prontidão no apoio a Equipe de Combate a Emergência;
- Deslocar-se ao local de emergência ou designar uma pessoa responsável;
- Solicitar que seja feita a sinalização e isolamento, com cones e fitas zebradas no local do incidente; e
- Registrar todas as ações de resposta referentes à sua atuação e encaminhar ao Coordenador do PCE.

9.2.3.4 – Chefe de Equipe da Guarda Portuária

- Prestar auxílio ao Inspetor da Guarda Portuária quando solicitado;
- Verificar o local da ocorrência ou designar pessoa por ele escolhida;
- Executar levantamento dos brigadistas pertencentes a sua equipe da Guarda Portuária e disponibiliza-los para dar apoio a Equipe de Combate a Emergência;
- Verificar e manter o veículo da GUAPOR com os EPC – Equipamentos de Proteção Coletiva (cones, colete salva vidas, fita zebrada);
- Acompanhar e/ou designar responsável para acompanhamento da Equipe de Combate a Emergência até local de ocorrência da emergência;
- Remanejar sua equipe para os postos necessitados de substituição dos brigadistas;
- Solicitar ao GUAPOR o isolamento do local do incidente, utilizando cones e fitas de isolamento;
- Ordenar o impedimento de tráfego de “curiosos” no local da emergência; e

- Registrar todas as ações de resposta referentes à sua atuação e encaminhar ao Coordenador do PCE.

9.2.3.5 – Guarda Portuário

- Executar o isolamento do local do incidente, utilizando cones e fitas de isolamento;
- Reforçar o isolamento e prestar auxílio à Equipe de Combate a Emergência;
- Restringir o acesso de pessoas e veículos trafegando pelo local;
- Evitar o tráfego de “curiosos” próximos ao local de emergência;
- Realizar o controle dos “Gates” e portarias, facilitando o trânsito de veículos envolvidos no atendimento da emergência conforme autorização repassada pelo Gerente de Segurança Portuária;
- Liberar os Gates para as equipes de resposta conforme instrução do CCCOM (empresa terceirizada, Bombeiros, outros);
- Receber, orientar e acompanhar os órgãos externos (Bombeiros, IMA, Defesa Civil entre outros) até o local do incidente;
- Controlar o tráfego interno e vias de acesso ao Porto;
- Realizar a evacuação do Porto, quando necessário e garantir a retirada de funcionários e terceiros com segurança;
- Verificar e manter o veículo da GUAPOR com os EPC – Equipamentos de Proteção Coletiva (cones, colete salva vidas, fita zebra); e
- Registrar todas as ações de resposta referentes à sua atuação e encaminhar ao Coordenador do PCE.

9.2.4 – Gerência de Operação da SPI

Após receber a comunicação da ocorrência pelo Coordenador do PCE, deverão ser tomadas as seguintes providências, se necessário:

- Comunicar e manter atualizado sobre a situação da emergência os órgãos intervenientes, como: ANTAQ, ANVISA, Receita Federal, Praticagem, Marinha do Brasil dentre outros;

- Manter contato imediato com o Armador e/ou Agência Marítima quando da ocorrência de uma emergência em embarcação de sua responsabilidade;
- Manter contato imediato com o Operador Portuário envolvido na emergência, solicitando todas as medidas aplicáveis;
- Manter contato imediato com a Praticagem e Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, em caso de necessidade de fechamento do canal de navegação;
- Manter o Coordenador do PCE informado sobre a programação de chegada de navios e embarcações;
- Dar apoio às atividades da Equipe de Combate da Emergência;
- Realizar a comunicação com o Operador Portuário e o consignatário da carga em caso de emergência em contêiner;
- Reportar todas as atividades realizadas ao coordenador do PCE; e
- Registrar todas as ações de resposta referentes à sua atuação e encaminhar ao Coordenador do PCE.

9.2.5 – Assessor de Comunicação Social

Após receber a comunicação da ocorrência pelo Coordenador do PCE, deverão ser tomadas as seguintes providências, se necessário:

- Atender as convocações do coordenador do PCE quando de um acidente ou qualquer outra situação de emergência para que, em conjunto, sejam definidas as estratégias de comunicação interna e externa relacionada à ocorrência;
- Designar um porta-voz em conjunto com a coordenação do PCE, para receber os representantes da imprensa e de instituições externas e repassar as informações relacionadas à respectiva ocorrência;
- Elaboração e divulgação de boletins informativos sobre a ocorrência, bem como a confecção de “releases” relacionados ao fato a preparação e convocação da imprensa para entrevistas coletivas e também a disponibilização de tais informações aos veículos de outros locais;
- Acompanhamento dos jornalistas e repórteres aos locais das ocorrências, conforme prévia autorização da Coordenação do Plano de Controle da

Emergência a busca de fontes secundárias para auxiliar nos trabalhos de cobertura jornalística e o constante cuidado para que as informações sejam repassadas de forma clara e isenta;

- Responsabilidade de toda a comunicação institucional durante o período da emergência, com os órgãos governamentais e não governamentais, com a sociedade organizada e com a comunidade em geral; e
- Registrar todas as ações de resposta referentes à sua atuação e encaminhar ao Coordenador do PCE.

9.2.6 – Operador Portuário

Quando constatado uma situação de emergência na operação portuária de sua responsabilidade, deverá tomar as seguintes providências:

- Acionar o CCCOM, repassando todas as informações possíveis sobre a emergência;
- Designar um responsável para prestar auxílio à coordenação de todas as atividades necessárias para o controle da situação de emergência, permitindo a atuação integrada e organizada das diferentes equipes de controle;
- Mobilizar os recursos e equipamentos providenciando seu deslocamento para o local da emergência, quando solicitado;
- Informar o desenrolar das atividades de medidas de controle da emergência para o Coordenador do PCE;
- Auxiliar a Equipe de Combate a Emergência em todas as ações necessárias para a eliminação das causas e os efeitos do incidente;
- Providenciar meio de comunicação direto junto a Coordenação do PCE e Equipe de Combate a Emergência;
- Entrar em contato com a Receita Federal, para solicitar a liberação de abertura do contêiner em caso de emergência;
- Manter contato permanente com os integrantes das equipes do CCCOM, para permitir a operacionalização de medidas de controle, apoio e recursos (materiais e equipamentos) necessários;

- Convocar qualquer área que julgar necessária ao atendimento das situações de emergência, mesmo que não esteja diretamente descrita neste plano;
- Designar uma pessoa responsável que deverá deslocar-se até o local do incidente, e dar apoio às atividades da Equipe de Combate a Emergência disponibilizando equipamentos logísticos e demais materiais necessários;
- Entrar em contato no caso de emergência, com os representantes dos consignatários da carga avariada;
- Providenciar quando necessário à realocação de mercadorias com cargas perigosas e equipamentos que possam sofrer danos ou serem atingidos pela água;
- Proceder à retirada de todas as cargas que possam oferecer perigo de agravamento do problema;
- Reportar todas as atividades realizadas ao coordenador do PCE;
- Convocar sua equipe interna para dar apoio à emergência; e
- Registrar todas as ações de resposta referentes à sua atuação e encaminhar ao Coordenador do PCE.

9.2.7 – Órgão Gestor da Mão de Obra – OGMO

Em casos de acidentes que envolvam Trabalho Portuário Avulso – TPA e com vínculo, cabe ao OGMO, por meio de sua hierarquia, a responsabilidade de:

- Realizar a análise do acidente pelo Serviço de Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário – SESSTP, conforme **ANEXO XI**;
- Realizar a abertura do Termo de Ocorrência Operacional – Técnico de Segurança do Trabalho do OGMO, conforme modelo **ANEXO XII**;
- Realizar a abertura do Termo de Constatação – Técnico de Segurança do Trabalho do OGMO. Modelo **ANEXO XIII**;
- Realizar a abertura da Comunicação de Acidente de Trabalho - CAT, enviada eletronicamente ao INSS e protocola junto ao MTE. Técnico de Segurança do Trabalho do OGMO, conforme modelo **ANEXO XIV**;
- No caso de óbito deverá providenciar a Certidão de Óbito e Laudo do IML (Instituto Médico legal);

- Fornecer informações referentes ao acidente para a elaboração de releases a fim de divulgá-las junto à imprensa; e
- Registrar todas as ações de resposta referentes à sua atuação e encaminhar ao Coordenador do PCE.

9.2.8 – Equipe de Combate a Emergência

A Equipe de Combate é composta pela Base de Emergência, terceirizada pela Autoridade Portuária de Itajaí. As suas atribuições estão definidas abaixo:

- Ter conhecimento da localização do incidente, da situação das marés e dos ventos;
- Realizar uma completa identificação e análise dos riscos na área atingida pelo vazamento, para a implementação das medidas de controle e combate;
- Mobilizar os recursos disponíveis, providenciando seu deslocamento para o local da emergência, conforme orientação do Coordenador do PCE;
- Operacionalizar as ações para o controle e combate às situações emergenciais, desencadeando as ações de resposta compatíveis com os cenários acidentais apresentados no PCE;
- Executar os procedimentos de resposta emergencial: contenção, recolhimento e armazenamento do produto derramado e transferência do produto recolhido para local adequado;
- Identificar a origem e o tipo de produto envolvido na emergência;
- Deverá fornecer/utilizar corretamente os EPI's de acordo com cada operação, entre eles os equipamentos básicos de segurança, sendo capacete, colete refletivo e/ou roupa de alta visibilidade e calçado de segurança;
- Efetuar a limpeza das barreiras, recolhedores e outros equipamentos utilizados na ocorrência, em local apropriado;
- Efetuar limpeza das áreas afetadas pelo óleo conforme orientação do órgão ambiental competente;
- Deverá manter atualizado o coordenador do PCE, sobre as situações de risco e dos resultados do monitoramento da atmosfera no entorno das

áreas atingidas verificando a presença de gases e vapores tóxicos, inflamáveis e monitoramento da radiação térmica (casos de incêndio);

- Manter os padrões de segurança e saúde dos trabalhadores nas frentes de atuação;
- Adotar medidas preventivas objetivando a integridade dos equipamentos utilizados no combate a emergência e treinamento contínuos de seus operadores;
- Gerenciar os resíduos gerados conforme o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos do Porto de Itajaí e conforme orientação do órgão ambiental competente; e
- Registrar todas as ações de resposta referentes à sua atuação e encaminhar para o Coordenador do PCE.

10 – MEIOS DE ACIONAMENTO DO PCE

10.1 – NOTIFICAÇÃO DA EMERGÊNCIA

Qualquer trabalhador portuário ou terceiro que evidencie a ocorrência de quaisquer eventos anormais deve imediatamente comunicar a Guarda Portuária/Centro de Controle e Comunicação do Porto de Itajaí, que passará as informações sobre o tipo da ocorrência e sua severidade ao coordenador deste PCE, para tomar às medidas necessárias para a ação de combate.

O sistema de alarme a ser usado no Porto de Itajaí, é composto por telefone fixo e telefone celular, via rádio e/ou telefone ramal. Quando há um alerta de uma emergência, os usuários do Porto de Itajaí estão orientados através de placas informativas que foram distribuídas em toda a extensão da área portuária, sobre os procedimentos que devem ser seguidos, onde deve ser repassado o alerta ao Guarda Portuária/Centro de Controle e Comunicação, que em seguida avisa o Coordenador do PCE.

A área a ser atendida é extensa, desta forma o Porto de Itajaí mantém um sistema de monitoramento de suas instalações em regime de 24 horas por dia, 365 dias por ano, através do sistema de câmaras em circuito fechado.

O sistema de monitoramento foi implantado para atender ao ISPS Code, o que também possibilita o monitoramento e detecção de situações de emergências, através das imagens captadas pelas câmeras instaladas em toda área portuária. O sistema possui recursos de movimentação multidirecional de câmeras, nitidez de imagem, gravação e recuperação que torna possível a detecção de vazamentos de produtos e óleo no canal. Foram instaladas câmeras em locais estratégicos, o que contribuirão para o sistema de alerta.

As Equipes da Gerência de Meio Ambiente, Operação e a Guarda Portuária, bem como os técnicos de segurança do OGMO e da Operadora, realizam inspeções/ronda na área portuária e caso detectem um acidente/incidente, seja visualmente “in loco” ou através de câmaras de monitoramento, estão orientados a contatarem imediatamente, o Centro de Controle e Comunicação - CCOM para dar acionamento ao plano PCE.

10.1.1 – Comunicação Inicial

Quando da ocorrência de sinistros na Área Não Arrendada do Porto de Itajaí, deve ser dado prosseguimento aos seguintes procedimentos para a comunicação do incidente/acidente:

- Após a informação de qualquer emergência ambiental, o Plano de Controle de Emergências – PCE e/ou PEI deverão ser acionados;
- O acionamento na área não arrendada deve ser feito via CCCOM;
- O colaborador que avistar o derramamento de óleo, vazamento de produtos químicos e acidentes, na área portuária, deverá comunicar o Centro de Controle e Comunicação - CCCOM pelo telefone ou pelo rádio;
- O Centro de Controle e Comunicação - CCCOM entra em contato por telefone ou rádio com a Equipe de Combate a Emergência para seu acionamento;
- O Centro de Controle e Comunicação - CCCOM entra em contato por telefone ou rádio com o Coordenador do Plano de Controle de Emergências – O Coordenador do PCE ou um funcionário por ele designado;

- O Coordenador do PCE, ou um funcionário por ele designado deverá entrar em contato com a Estrutura Organizacional de Resposta;
- Deverá o Coordenador do PCE comunicar a emergência para os seguintes órgãos intervenientes de acordo com as peculiaridades do incidente: Corpo de Bombeiros de Itajaí, Polícia Militar, Delegacia da Capitania dos Portos, Defesa Civil do Município e do Estado, IMA — Instituto de Meio Ambiente de Santa Catarina, IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente, e a Polícia Federal, cujos números de telefones, fone/fax e e-mails, estão contidos na Lista de Pessoas e Organizações no **ANEXO III**;
- A comunicação do incidente para o IBAMA será feita via online, no seguinte endereço: www.ibama.gov.br – acessar tema: “emergências ambientais” e acessar o “Sistema Nacional de Emergências Ambientais” e preencher o formulário online; e
- Comunicação à ANP: Além da comunicação para os incidentes de poluição por óleo, a ANP deve também ser informada quando de incidentes envolvendo outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional), conforme previsto na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, na forma prevista pelo ANEXO II do Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. Conforme encontrado no site da Agência Nacional do Petróleo – Comunicação de Incidentes. O envio da Comunicação Inicial de Incidentes, bem como do Relatório Detalhado de Incidentes pode ser feito por qualquer um dos meios indicados (Sistema SISO–Incidentes – Sistema Integrado de Segurança Operacional – Módulo de Incidentes (SISO–INCIDENTES), fax ou e-mail), sempre observando a atividade relacionada ao incidente.

No **ANEXO VI** estão apresentadas o Formulário para Registro de Ocorrência, objetivando comunicação inicial do incidente.

10.1.2 – Sistema de Alerta

O Porto de Itajaí mantém um sistema de monitoramento de suas instalações em regime de 24 horas por dia, 365 dias por ano, através do sistema de câmaras em

circuito fechado – CFTV, o qual é chamado de Centro de Controle e Comunicação – CCCOM.

O sistema de monitoramento foi implantado para atender ao ISPS Code, o que também possibilita o monitoramento e detecção de situações de emergências, através das imagens captadas pelas câmeras instaladas em toda área portuária. O sistema possui recursos de movimentação multidirecional de câmeras, nitidez de imagem, gravação e recuperação que torna possível a detecção de vazamentos de óleo no canal. Hoje, o Porto de Itajaí conta com uma grande quantidade de câmeras (CFTV) sendo elas fixas e móveis em locais estratégicos, que contribuirão para o sistema de alerta.

Quando há um alerta sobre algum acidente, todos os funcionários do Porto de Itajaí estão orientados através de placas informativas distribuídas em toda a extensão da área Portuária, os procedimentos que devem ser seguidos.

Qualquer pessoa ao avistar uma emergência na área portuária deverá comunicar o **CCCOM (Centro de Controle de Comunicações)** através de uma **linha exclusiva** para emergências sendo **3341– 8301 – Ramal 8301 ou telefone celular 98900-1567**. O incidente também poderá ser visualizado pelo **CCCOM** através das câmeras do Circuito fechado de televisão – CFTV que em seguida acionará a **Equipe de Combate a Emergência**.

NOTA: Para uso interno do Porto de Itajaí basta digitar o numero do ramal 8301, assim a chamada vai diretamente ao **CCCOM**. Os outros devem utilizar o numero 3341– 8301 que também segue direto ao **CCCOM**.

Ao passar a informação sobre o acidente para o **CCCOM**, é importante ser claro e objetivo. O **CCCOM** recebendo a informação registrará o acidente coletando as seguintes informações:

- Local do incidente
- Tipo de cenário
- Informar o trajeto mais fácil e acessível
- Qual o equipamento envolvido

O alerta é passado ao **CCCOM** que em seguida avisa a Equipe de Combate a Emergência. Todos os equipamentos utilizados na operação portuária são de posse dos operadores portuários, neste caso, os operadores participam ativamente da emergência.

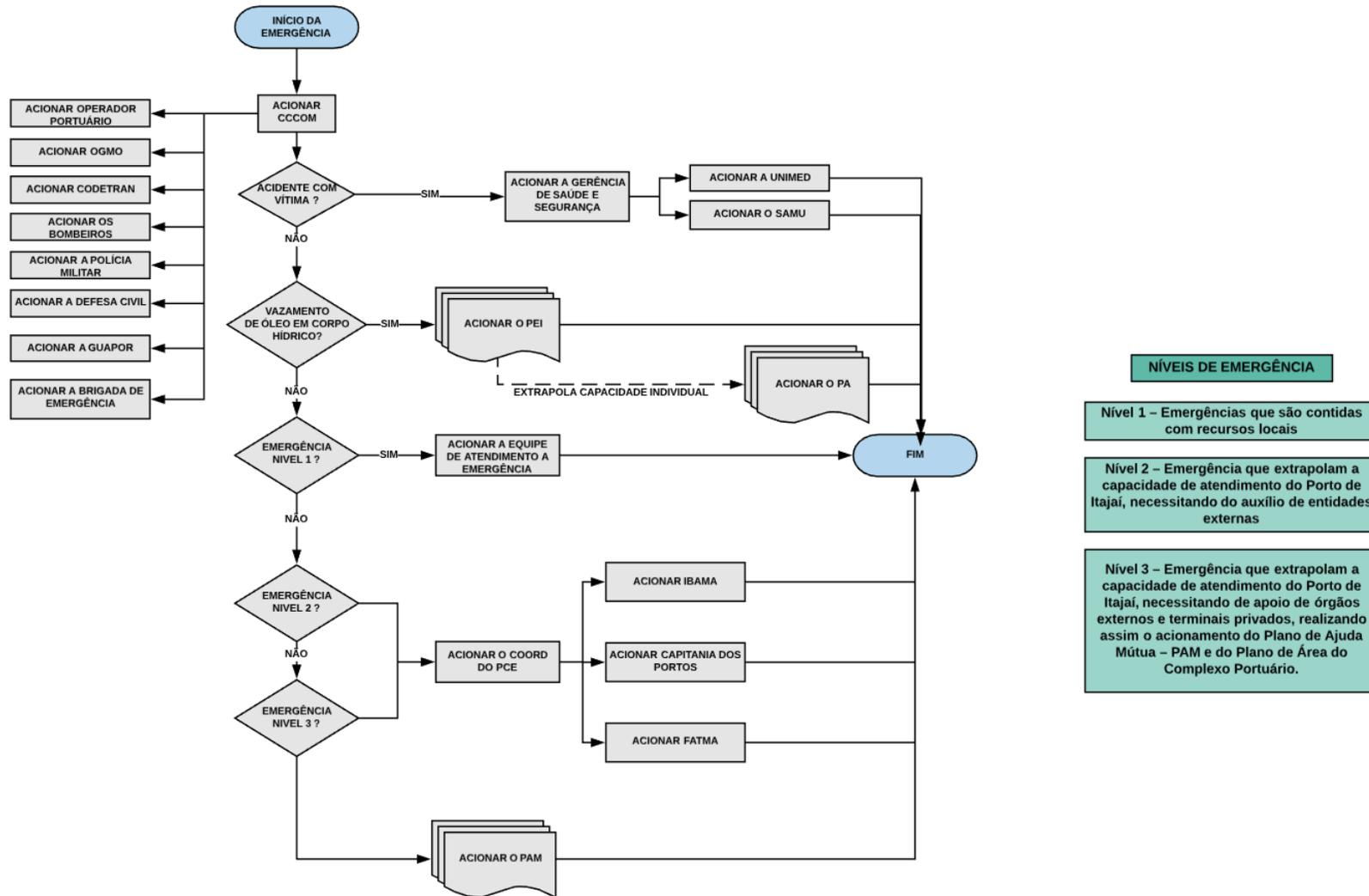
A Equipe das Gerências de Meio Ambiente, Operações, e Segurança Portuária realizam inspeções/ronda na área portuária e caso detectem um vazamento de óleo seja visualmente “in loco” ou através de câmaras de monitoramento, estão orientados a contatarem imediatamente o **CCCOM**, conforme Fluxograma de Alerta de derramamento

Ao verificar a ocorrência de qualquer evento que exija pronta intervenção, o sistema de alarme de incêndio instalado por toda planta deverá ser acionado. Ao acionamento do sistema de alarme, será desencadeado a evacuação da área respectiva.

10.1.3 – Fluxograma de Acionamento

A **Figura 10.1.3-1** apresenta o Fluxograma de Acionamento Emergencial da área não arrendada.

Figura 10.1.3-1 – Fluxo de acionamento emergencial



11 – CENÁRIOS ACIDENTAIS

O presente capítulo apresenta os cenários acidentais atendidos pelo PCE, em consonância com a NR 29. Além das ações estabelecidas para os cenários acidentais específicos ao Porto de Itajaí, neste PCE são estabelecidos ainda procedimentos gerais aplicáveis às ações do **Quadro 11-1**.

Quadro 11-1 – Procedimentos operacionais gerais aplicáveis ao PCE do Porto de Itajaí

Tomada de ação	Ficha de atendimento emergencial
Comunicação Emergencial.	01
Parada Emergencial dos Transportadores, Máquinas e Equipamentos	02
Abandono de Área	03
Isolamento de Área	04
Limpeza e Disposição de Resíduos Gerados na Emergência.	05

As ações para desencadeamento das ações emergenciais estão estruturadas na forma de **Fichas de Atendimento Emergencial**, presentes no **ANEXO I** deste PCE, juntamente com a indicação dos recursos emergenciais necessários (equipamentos de combate e equipamentos de Proteção Individual) em cada situação e as equipes de atendimento envolvidas. Estes cenários estão alinhados com a Análise Preliminar de Riscos de acidentes ampliados e com a Análise Preliminar de Riscos de Acidentes Ocupacionais.

As hipóteses acidentais pertinentes ao PCE assim como a identificação das fichas de atendimento emergencial são apresentadas no **Quadro 11-2** a seguir:

Quadro 11-2 – Hipóteses acidentais aplicáveis ao PCE do Porto de Itajaí

Nº de ordem	Hipótese acidental	Cenário acidental	Ficha de atendimento emergencial
01	IMO – carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Gases inflamáveis (subclasse 2.1)	Incêndio/ Explosão	06
02	IMO – carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Líquidos inflamáveis (Classe 3)	Incêndio/ Explosão	07
03	IMO – carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Sólidos inflamáveis, substâncias auto reagentes e explosivos sólidos insensibilizados (Subclasse 4.1).	Incêndio/ Explosão	08
04	IMO – carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Substâncias sujeitas à combustão espontânea (Subclasse 4.2).	Incêndio/ Explosão	09
05	IMO – carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Substâncias que em contato com a água emitem gases inflamáveis (Subclasse 4.3).	Incêndio/ Explosão	10
06	Incêndio e/ou explosão decorrente da rede elétrica ou materiais diversos.	Incêndio/ Explosão	11
07	Incêndio/Explosão nas subestações de energia.	Incêndio/ Explosão	12
08	Incêndio e/ou Explosão em navios ou embarcações de apoio (berços de atracação).	Incêndio/ Explosão	13
09	Incêndio em área (a partir de vazamentos gases inflamáveis).	Incêndio/ Explosão	06
10	Incêndio em área (a partir de vazamentos de combustíveis líquidos).	Incêndio/ Explosão	07
11	Incêndio e/ou explosão em áreas administrativas ou operacionais decorrentes de superaquecimento, curto circuitos em rede elétrica.	Incêndio/ Explosão	11
12	Explosão de material particulado.	Incêndio/ Explosão	08
13	Vazamento de carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Gases inflamáveis (Subclasse 2.1).	Vazamento de Produtos perigosos	14
14	Vazamento de carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Gases não inflamáveis e não tóxicos (Subclasse 2.2).	Vazamento de Produtos perigosos	15
15	Vazamento de carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Gases Tóxicos (Subclasse 2.3).	Vazamento de Produtos perigosos	16
16	Vazamento de carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Líquidos Inflamáveis (Classe 3).	Vazamento de Produtos perigosos	17
17	Vazamento de carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Substância oxidantes (Subclasse 5.1)	Vazamento de Produtos perigosos	18
18	Vazamento de carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Peróxidos orgânicos (Subclasse 5.2)	Vazamento de Produtos perigosos	19
19	Vazamento de carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – Substâncias tóxicas (Subclasse 6.1).	Vazamento de Produtos perigosos	20
20	Vazamento de carga IMO em contêiner ou contêiner–tanque – material radioativo (Classe 7).	Vazamento de Produtos perigosos	21
21	SCANNER – Vazamento de material	Vazamento de Produtos	21

Nº de ordem	Hipótese acidental	Cenário acidental	Ficha de atendimento emergencial
	radioativo (Classe 7)	perigosos	
22	Vazamento de combustíveis e/ou óleo lubrificante (máquinas, equipamentos, recipientes) – sem que haja lançamento no corpo d'água.	Vazamento de Produtos perigosos	17
23	Vazamento de gases inflamáveis GLP (Prédio CIA).	Vazamento de Produtos perigosos	14
24	Queda de pessoas na água.	Queda de homem ao mar	22
25	Vazamento de efluentes.	Poluição ou acidente ambiental	23
26	Extravasamento das bacias de decantação na área não arrendada.	Poluição ou acidente ambiental	24
2728	Derrame de carga sólida a partir das embarcações e/ou carregadores dos navios.	Poluição ou acidente ambiental	25
29	Queda/tombamento de carregadores dos navios.	Poluição ou acidente ambiental	26
30	Colapso de estruturas.	Poluição ou acidente ambiental	26
31	Queda de aeronave.	Poluição ou acidente ambiental	27
32	Enchente/inundação.	Condições ambientais adversas	28
33	Chuvas fortes.	Condições ambientais adversas	28
34	Ventos superiores a 40 km/h.	Condições ambientais adversas	28
35	Soterramento de pessoal por carga sólida (grãos) / escavações dentro da área portuária.	Socorro a acidentados	29
36	Queda de pessoas em nível (queda em altura).	Socorro a acidentados	29
37	Colisão veicular/atropelamento.	Socorro a acidentados	29
38	Mal súbito, mal estar ou lesões de pessoas (primeiros socorros).	Socorro a acidentados	29
39	Emergência em elevador de transporte de pessoas (CIA).	Socorro a acidentados	29
40	Inalação de vapores e/ ou gases	Socorro a acidentados	29
41	Queimaduras causadas por produtos químicos perigosos	Socorro a acidentados	29

Os cenários acidentais listados a seguir são relacionados especificamente a vazamentos de substâncias oleosas no mar / curso d'água.

Os procedimentos de acionamento e combate emergencial de cenário com vazamento de óleo serão tratados especificamente no PEI – Plano de Emergência Individual do Porto de Itajaí, sendo estes:

- Vazamento de **combustíveis e/ou óleo lubrificante** (máquinas, equipamentos, recipientes), sem que haja lançamento no corpo d'água. Em áreas de manutenção. Atividade de manutenção em campo;

- Vazamento no maior tanque de **combustível** de navio capaz de atracar no Porto de Itajaí;
- Vazamento do tanque de **combustível** do *Mobile Harbor Crane* (Guindaste – MHC);
- Vazamento de **óleo** hidráulico do(s) guindaste(s) de bordo de navios e/ou guindaste(s) *Mobile Harbor Crane* (MHC);
- Vazamento do tanque de **combustível** de empilhadeira *Reach Stacker* (KALMAR);
- Vazamento de **óleo** hidráulico de empilhadeira *Reach Stacker* (KALMAR);
- Vazamento em caminhão–tanque destinado ao abastecimento dos guindastes e empilhadeiras;
- Vazamento em caminhão–tanque destinado à retirada de **óleo** residual;
- Vazamento do tanque de **combustível** dos caminhões;
- Vazamento de **óleo** hidráulico dos caminhões;
- Vazamento durante o **abastecimento** dos guindastes e/ou empilhadeiras;
- Vazamento durante a retirada de **óleo** residual; e
- Vazamento em Embarcação.

12 – EQUIPAMENTOS E MATERIAIS PARA EMERGÊNCIAS

Na área não arrendada do Porto de Itajaí ocorre a presença de extintores de incêndios e hidrantes, visando à segurança de todos na área alfandegada. Com isso um mapeamento da distribuição dos extintores na área foi elaborado, conforme **Anexo XV**. Caso necessário, o Plano de Ajuda Mútua – PAM do Complexo Portuário de Itajaí será acionado.

13 – KITS DE EMERGÊNCIA DO PCE

O Porto de Itajaí conta com kits e estruturas distintas para atendimento a emergências, para a área não arrendada, conforme detalhado a seguir:

A área não arrendada do Porto de Itajaí contará com kits de Emergência posicionados estrategicamente, com recursos materiais para atendimento a eventos nível 1. A distribuição dos kits de Emergência é representada abaixo.

Figura 13-1 – Mapa dos kits de emergência na área não arrendada do porto de Itajaí

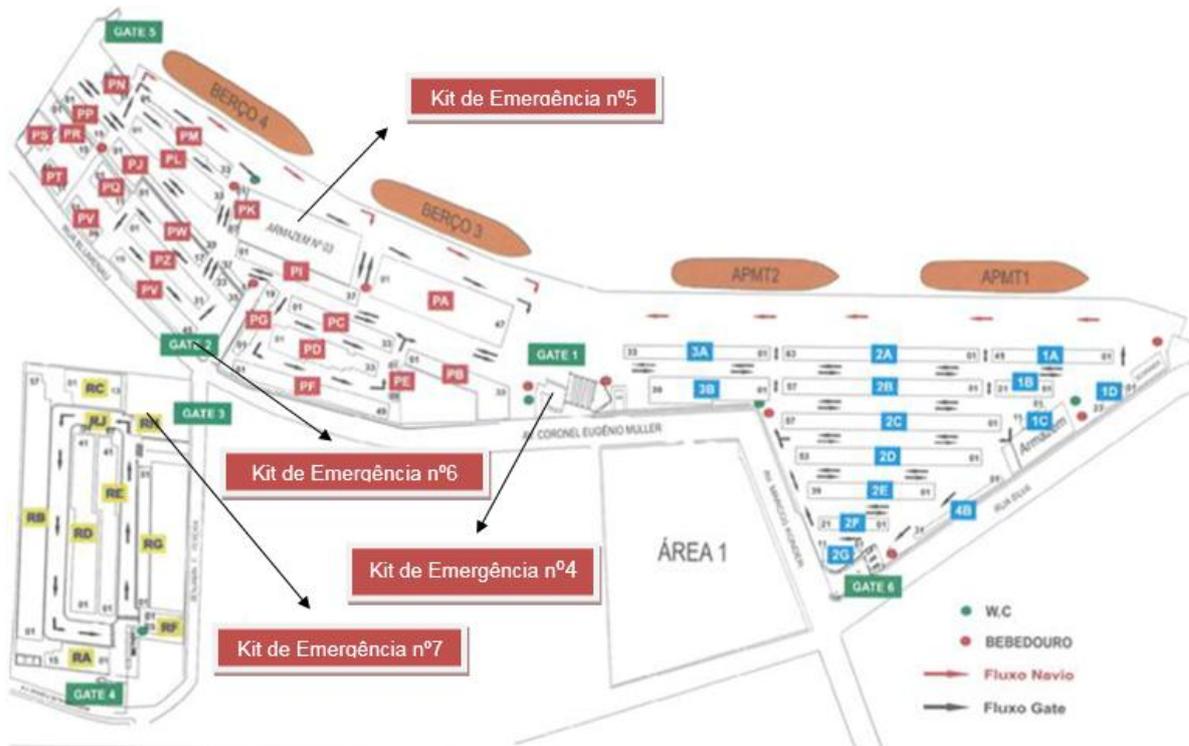
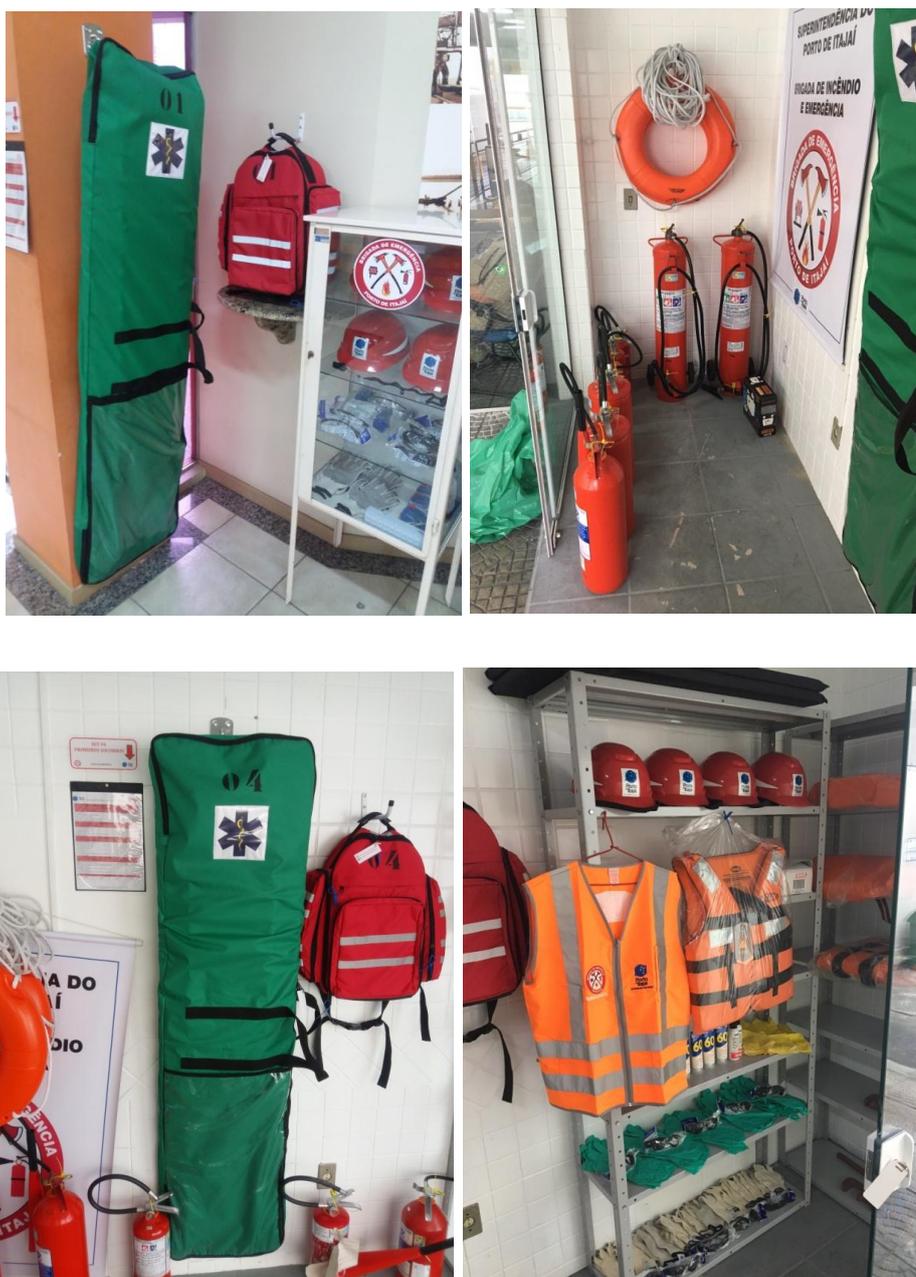


Figura 13-2 – Kits para emergências



13.1 – BASE DE EMERGÊNCIA

A Base de Emergência, com base no Porto de Itajaí, é composta por uma empresa contrata onde possui equipamentos materiais e recursos humanos especializados para diversos tipos de atendimento emergencial na área não arrendada do Porto de Itajaí.

Figura 13.1-1 – Localização da Base de Emergência, que atende a área não arrendada, em Itajaí



Fonte: Google Maps.

Figura 13.1-2 – Base de Emergência, que atende a área não arrendada, em Itajaí



14 – PROCEDIMENTOS E AÇÕES PÓS-EMERGENCIAIS

Depois de encerrada a emergência, algumas ações e medidas devem ser adotadas, tratadas como Procedimentos pós-emergenciais, os quais são listados abaixo:

- Avaliação e revisão da operação (*debriefing*);
- Relatório Técnico da Emergência para envio às autoridades e órgãos ambientais;
- Limpeza das áreas afetadas, incluindo os equipamentos e materiais utilizados;
- Tratamento de disposição de resíduos gerados, especialmente Classe I;
- Restauração e Recuperação das áreas atingidas (áreas contaminadas); e
- Monitoramento da qualidade ambiental nas áreas atingidas.

15 – TREINAMENTO DO PLANO DE CONTROLE DE EMERGÊNCIAS

A Política de Treinamento do Porto de Itajaí visa ao constante aprimoramento de seu corpo funcional e colaboradores com o objetivo de prevenir e mitigar os impactos gerados pelos incidentes ocorridos em suas instalações. As premissas que norteiam essa Política são:

- Capacitação plena de seu corpo funcional. Garantia da segurança das equipes durante as emergências;
- Melhoria contínua do padrão de resposta aos diversos cenários acidentais;
- Otimização do uso dos recursos materiais disponíveis;
- Redução dos impactos à saúde, patrimônio, meio ambiente e imagem da empresa; e
- Atendimento aos requisitos legais.

Todas as diretrizes da Política de Treinamento são controladas pelo Coordenador do Plano de Controle da Emergência – PCE.

O Porto de Itajaí realiza dois treinamentos por ano (acionamento, *tabletop* e prático), que abordam os cenários acidentais previstos neste PCE.

Os treinamentos são previstos para melhorar a integração dos membros da Estrutura Organizacional de Resposta e a Equipe de Combate a Emergência e será

realizada uma reciclagem anual, sempre que ocorram mudanças no PCE decorrentes de análise crítica de acidentes e exercícios simulados ou quando houver mudanças no projeto e operações que impliquem em alterações da análise de riscos.

16 – SIMULADOS

O Porto de Itajaí realiza um simulado prático por ano. Este simulado tem por finalidade preparar e avaliar os integrantes da Estrutura Organizacional desse plano para ações de resposta a emergência e promover uma melhor integração com os Órgãos Públicos Competentes.

A Coordenação do Plano de Emergência promove, periodicamente, conforme cronograma, treinamentos específicos e exercícios simulados envolvendo todos os setores que direta ou indiretamente possam vir a atuar no combate a situações de emergência.

O Plano de Emergência é avaliado por meio da realização de simulados programados conforme as situações identificadas neste plano. Anualmente é elaborado cronograma para realização dos simulados, o qual permanece sob responsabilidade do Setor de Saúde, Segurança e Meio Ambiente do Porto de Itajaí.

16.1 – PLANEJAMENTO DOS EXERCÍCIOS SIMULADOS

Os simulados do PCE são de frequência anual. O coordenador do simulado reuni as equipes, planeja e discute a execução dos procedimentos operacionais de resposta, considerando os cenários acidentais previstos e atentando para os impactos ambientais e acidentes pessoais que possam ser causados pelo próprio exercício. O Plano do simulado deve conter no mínimo as seguintes informações:

- Local, cenário acidental, ações das equipes, tempo previsto para chegada das equipes ao local e para controle total da emergência;
- Considerações sobre os riscos gerados pelo próprio simulado e o destino dos resíduos gerados durante a realização dos mesmos;
- O planejamento deve ser divulgado pelo coordenador/ responsável do simulado a todos os participantes; e

- Deve-se escolher uma área/ setor diferente, a cada simulado, até completar o ciclo.

16.2 – RESPONSABILIDADE PELA ELABORAÇÃO E AVALIAÇÃO DO SIMULADO

Compete à equipe da Gerência do Meio Ambiente planejar e executar o simulado conforme cenário definido. Durante o simulado são avaliadas as ações de cada um e uma banca avaliadora devendo ser composta por um time multifuncional (SESMT e representantes da área).

Os relatórios do planejamento, assim como as atas de reunião do planejamento e das avaliações são arquivadas junto ao Plano pela Equipe do Setor de Saúde, Segurança e Meio Ambiente. Após a realização de cada simulado é elaborada uma avaliação denominada Avaliação Coletiva do Simulado.

16.3 – AVALIAÇÃO DO SIMULADO

Após realização do exercício, o simulado é analisado criticamente, com registro em impresso próprio de cada área/ setor participante do Plano de Emergência, no qual são registradas as Oportunidades de Melhoria. Para isto é utilizado o *check-list* de Avaliação de Simulados presente no **ANEXO XVI** deste PCE.

Após a análise crítica são elaborados e implementados Planos de Ações para tratamento das oportunidades de Melhoria. Os relatórios devem ser gerados com base nas informações consolidadas no campo. A avaliação do simulado é feita em reunião de análise crítica com todos os coordenadores e líderes de equipe envolvidos, cujo objetivo é avaliar, entre outros:

- A eficácia das ações planejadas e executadas durante a simulação, organização e tempo das ações de resposta;
- A eficácia dos recursos materiais e humanos envolvidos;
- A integração das equipes;
- O uso do sistema de comunicações; e
- A disponibilidade dos equipamentos de resposta.

O modelo de Relatório de Simulado consta do **ANEXO XVI** deste Plano.

17 – REVISÃO E ATUALIZAÇÃO

As revisões do PCE deverão ocorrer a cada 4 anos e/ou sempre que houver mudanças e/ou inclusão de novos cenários ou na ocorrência de acidentes com potencial crítico ou catastrófico, bem como nos exercícios simulados, que possam agregar informações importantes às ações de resposta previstas neste plano, inserção de novos equipamentos nas operações portuárias, mudança na legislação, alteração da estrutura organizacional ou dos recursos disponíveis. As Áreas integrantes do Plano de Controle de Emergências devem informar imediatamente à Unidade Coordenadora, quaisquer alterações no âmbito de sua Área que possam impactar a aplicação do mesmo.

18 – CUIDADOS DE SAÚDE E SEGURANÇA

As normas de Saúde e Segurança deverão ser cumpridas nas atividades previstas neste procedimento. É obrigatório o uso de equipamentos de proteção individual (EPI) pelos empregados quando do atendimento a emergências. A inobservância no cumprimento deste item será considerada falta grave e sem atenuantes. A obrigatoriedade no uso destes recursos se faz necessário para evitar acidentes pessoais, preservando assim a segurança dos empregados.

Também será obrigatório o uso de EPI por parte de terceiros que estejam em locais de atendimento a emergência, devendo ser providenciado os equipamentos para aqueles que eventualmente não o possuem, tais como Autoridades Públicas em atividades de inspeção ou Imprensa.

19 – CONDUTA INDIVIDUAL

O código de conduta dos profissionais atuantes em qualquer nível ou etapa do PCE deve seguir os seguintes preceitos:

- Respeito à vida;
- Manter a calma em quaisquer situações;
- Zelar pela sua segurança pessoal;
- Usar o EPI;

- Ser atencioso com o público externo;
- Tentar se colocar no lugar do outro, seja familiar de um acidentado, morador da comunidade ou jornalista. Todos têm suas razões;
- Não fornecer qualquer informação sobre a empresa para o público externo, sem autorização;
- No momento de um acidente, não tentar explicar o motivo ou achar o culpado junto às pessoas externas à ferrovia;
- Registrar e encaminhar todas e quaisquer manifestações/ solicitação do público externo para a analista de comunicação de sua Unidade;
- Não autorizar fotos ou filmagens nas áreas da ferrovia;
- Não dar entrevistas em nome da empresa, mas anotar o nome do jornalista e do veículo que te abordou e repassar para a assessoria de imprensa;
- Confiar apenas em informações oficiais da empresa; e
- Manter-se informado e compartilhar com seu superior imediato sobre dúvidas, esclarecimentos, problemas na linha e demais questões.

20 – EQUIPE TÉCNICA

20.1 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO PCE - SUATRANS

Nome	Empresa	Cargo
Dennys Spencer de Maio	Suatrans	Gerente do Projeto
Fabio Luiz Suzuki	Suatrans	Responsável Técnico
João Carlos Milanelli	Suatrans	Coordenação Técnica
Juliana Gonçalves	Suatrans	Analista de Risco

20.2 – PORTO DE ITAJAÍ – ÁREA NÃO ARRENDADA

Nome	Empresa	Cargo
Médelin Pitrez dos Santos	Porto de Itajaí	Gerência de Meio Ambiente da Superintendência do Porto de Itajaí
José Luis Carpes	Porto de Itajaí	Gerência de Meio Ambiente da Superintendência do Porto de Itajaí
João Victor da Silva	Porto de Itajaí	Gerência de Meio Ambiente da Superintendência do Porto de Itajaí

21 – ANEXOS

- ANEXO I – Fichas de Atendimento Emergencial.
- ANEXO II – Fluxogramas de Atendimento às Emergências.
- ANEXO III – Lista de Pessoas e Organizações.
- ANEXO IV – FISPQs e Informações Toxicológicas e de Segurança das Substâncias.
- ANEXO V – Ficha Para Comunicação Do Incidente Aos Órgãos Competentes.
- ANEXO VI – Formulário para Registro de Ocorrência.
- ANEXO VII – Recursos Materiais do Porto de Itajaí.
- ANEXO VIII – Recursos Materiais Bases de Emergência OPERADORA.
- ANEXO IX – Ficha de Cadastro de População.
- ANEXO X – Mapas, Cartas Náuticas, Plantas, Desenhos e Fotografias.
- ANEXO XI – Modelo Análise do acidente – SESSTP.
- ANEXO XII – Modelo Termo de Ocorrência Operacional.
- ANEXO XIII – Modelo Termo de Constatação.
- ANEXO XIV – Comunicação de Acidente de Trabalho – CAT.
- ANEXO XV – Plantas dos Extintores e Hidrantes
- ANEXO XVI – *Check-list* de Avaliação de Simulado
- ANEXO XVII - Análise Preliminar de Perigos - APP