

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA
OFICIAL DE NAUTICA DA MARINHA MERCANTE (APNT2013)**

**ISM CODE: SISTEMA GESTAO INTEGRADA
CERTIFICAÇÕES E NORMAS ISO.**

Por: Wallace Serafim Bezerra

Orientador

CMT : Paulo Cesar Fernandes Gonçalves

Rio de Janeiro

2013

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA
OFICIAL DE NAUTICA DA MARINHA MERCANTE (APNT)**

**ISM CODE: SISTEMA GESTAO INTEGRADA
CERTIFICAÇÕES E NORMAS ISO.**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Náutica (APNT2013).

Por: Wallace Serafim Bezerra

Rio de Janeiro

2013

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE NAUTICA DA
MARINHA MERCANTE (APNT)

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE NAUTICA DA
MARINHA MERCANTE (APNT)**

AGRADECIMENTOS

A todos que direta ou indiretamente me ajudaram a realizar este trabalho. A Deus pela oportunidade concebida, a empresa Bram Offshore por tornar realidade a realização deste sonho. A todos que diariamente participaram do curso e me despertaram para a valorização profissional, em especial a todos os professores e instrutores que se propuseram em nos passar conhecimento.

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE NAUTICA DA
MARINHA MERCANTE (APNT)**

DEDICATÓRIA

Dedico à Deus, minha esposa, meu filho querido e amando (Joao Paulo) pelo apoio e estímulo, e agradeço também a uma pessoa de grande caráter, de conduta profissional e humana exemplar, que soube e transmitiu aos seus filhos bons ensinamentos, bons exemplos, uma senhora conhecida como Marta Lucia, minha mãe. Dedico também aos professores e mestres que enriqueceram ainda mais os meus conhecimentos e contribuíram para me aperfeiçoar como ser humano sensato.

LISTA DE SIGLAS

IOS – Organização Internacional para Normalização (International Organization for Estándardization) .

ISO – Vem do Latin significa : Igualdade

IMO – Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization).

SGI – Sistema de Gestão Integrada

MARPOL – Convenção Internacional para a Prevenção Marítima por Óleo.

SOLAS – Convenção Internacional para a Segurança da Vida no Mar.

ISM CODE – Código Internacional de Gerenciamento de Segurança.

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.

SGS – Sistema Gestão de Segurança

LPDA – Pessoa Designada da empresa

SGA - Sistema de Gestão Ambiental.

SGQ - Sistema de Gestão Qualidade

DPC – Diretoria de Portos e Costas

OHSAS - Avaliação de Saúde e Segurança no Trabalho

PDCA - Planejar – implementar –verificar – Analisar

DOC – Documento de Conformidade

SMC – Certificado de Gerenciamento de Segurança da embarcação

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Poluição do Mar e Litoral por Petróleo e Derivados.....	
FIGURA 2 – Naufragio do Ferry Herald Of Free Enterprise.....	
FIGURA 3 – Ilustração da publicação ISM Code.....	
FIGURA 4 – Ilustração do Modelo da estrutura do SGS.....	
FIGURA 5 – Ilustração do Modelo da estrutura do OHSAS.....	
FIGURA 6 – Ilustração da Intereção do ISM Code com Normas ISO.....	
FIGURA 7 – Norma ISO14001 Sistema de Gestão Ambiental.....	

RESUMO

Sabe-se que as empresas de navegação atuantes na área do Offshore lutam incessantemente na prevenção e diminuição de acidentes, buscando solidez e excelência no mercado. Para tal, as empresas tiveram que se adequar ao Código ISM, através de Sociedades Classificadoras e da convenção SOLAS, que serviu como forma do IMO divulgá-lo.

Este trabalho vem analisar as razões que levaram a criação do ISM CODE ; o seu desenvolvimento ao longo do tempo desde que entrou em vigor; os princípios e objetivos do código; Identificar os certificados obtidos para que as embarcações estejam em conformidade com o ISM CODE; analisar e explicar os princípios do Sistema de Gerenciamento de Segurança (SMS) nas empresas de navegação; analisar como ISM CODE está sendo empregado e propor novas maneiras de como se assegurar a segurança a bordo.

Analisar outras normas de sistemas de gestão que foram desenvolvidos, nomeadamente Normas ISO 9001, ISO 14001 e OHSAS18001, o qual seriam controle de qualidade, riscos de saúde ocupacional e o impacto ambiental, respectivamente. Estes padrões, embora não específico para a indústria naval, fornece orientações úteis que podem ser empregadas na gestão do meio marinho e da exploração de navios para aumentar ainda mais os sistemas de gestão focada nas práticas operacionais seguras e na prevenção da poluição. Um dos princípios gerais de gerenciamento de sistemas integrado incorporados pelo Código ISM.

Palavra Chave: IMO , ISM CODE, Gerenciamento de Segurança, Sistema Integrado, Normas ISO.

ABSTRACT

This work is to analyze the reasons that led to the creation of the ISM CODE and its development over time since it came into force; analyze the objectives of the Code; Identify certifications obtained so that vessels comply with the implementation of the ISM CODE; Analyze and explain the principles of the Safety Management System (SMS) in shipping companies; analyze how ISM CODE being employed and propose new ways of how to ensure safety on board.

It is known that companies in the sector are unceasingly striving to prevent and reduce accidents, seeking strength and excellence in the market. To this end, companies have had to adapt to the ISM Code, by Classification Societies and the SOLAS Convention, which served as a form of IMO disclose it.

Analyze other standards for management systems that have been developed, including ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS18001, quality control, occupational health hazards and environmental impact. These standards, although not specific to the marine industry, provides useful guidelines that can be used in marine management and operation of ships to further enhance management systems focused on safe operating practices and pollution prevention. One of the general principles of integrated management systems built by the ISM Code.

INTRODUÇÃO

O impacto significativo das práticas de gestão sobre a operação segura dos navios tem sido reconhecida já algum tempo. A Assembleia Geral da Organização Marítima Internacional pediu ao Comitê de Segurança marítimo, através da Resolução A.596 (15), para se desenvolver, como uma questão de urgência, orientações sobre bordo e gestão em terra, e para incluir no programa de trabalho, tanto da Segurança Marítima.

As empresas estão cada vez mais cientes que é importante a implementação de um Sistema de Gestão de Segurança nas atividades marítimas para garantir a segurança das operações. Os que não forem capazes de implementar e manter um Sistema de Gestão de Segurança terão que conviver com níveis elevados de vulnerabilidade, aumentando a ocorrência de acidentes, incidentes e não conformidades, inviabilizando os negócios . Sugere-se que os acidentes catastróficos são resultantes de uma gestão ruim, ineficaz ou inexistente.

As companhias que cumprem os requisitos tanto a bordo quanto em terra, terão uma maior credibilidade tanto com os órgãos responsáveis pela fiscalização, quanto com o cliente. O presente trabalho será dividido em quatro capítulos. O Primeiro Capítulo tem como objetivo, esclarecer os acidentes e fatores que levaram o surgimento do Código ISM, seu propósito e objetivos , definições e aplicação do Sistema de Gerenciamento de Segurança. No Segundo Capítulo temos como objetivo explicar sobre a estrutura do Sistema de Gerenciamento de Segurança e suas principais metas. O terceiro capítulo descreverá as processos de certificações. No Quarto capítulo falaremos sobre as Normas Brasileiras ISOs e OHSAS e suas interações com o ISM Code.

SUMÁRIO

RESUMO

ABSTRACT

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I – SURGIMENTO DO CÓDIGO ISM E SEU SIGNIFICADO

APLICAÇÃO E DEFINIÇÃO.....	13
1.1 - Acidentes que levaram à criação do Código ISM.....	14
1.1.2 – Herald of Free Enterprise.....	15
1.2 - Processos de evolução da Aplicação do Código.....	16
1.3 – Definições.....	17
1.4 – Propósito.....	18
1.5 – Objetivos.....	18
1.5.1 - Objetivo ISM Code.....	18
1.5.2 – Objetivo Gerenciamento Companhia.....	19

CAPÍTULO II – SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA.....20

2.1 - A Estrutura de desenvolvimento do sistema.....	20
2.2 - Objetivos funcionais de um sistema de gestão de segurança.....	21
2.2.1- Política de segurança e proteção ambiental.....	22
2.2.2 - Controle de documentos.....	22
2.2.3 - Responsabilidades e Autoridades.....	23
2.2.3.1 - Da Companhia.....	24
2.2.3.2 - Do Comandante	27
2.2.4 - Pessoa(s) designada(s).....	34
2.2.5 - Recursos Humanos.....	34
2.2.6 - Elaboração de Planos para Operações.....	35
2.2.7 – Preparação para Emergências.....	37
2.2.7.1 – Exercícios de Emergências.....	39

CAPÍTULO III – PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO	40
3.1 - Esquema de Certificação.....	40
3.1.1 - Certificação das Instalações de Terra – DOC.....	40
3.1.2 - Certificação das Embarcações - SMC.....	41
3.1.3 - DOC e SMC provisórios.....	42
3.2 - Atividades de certificação.....	43
3.2.1 -Verificação Inicial.....	44
3.2.2-Verificação Periódica do DOC e Intermediária do SMC.....	44
3.2.3 -Certificado de Renovação.....	45
3.3 -Auditorias.....	45
3.3.1 – Auditoria.....	46
3.3.2-Auditorias Internas.....	46
CAPÍTULO IV – NORMAS ABNT NBR ISO E INTERAÇÃO COM O CÓDIGO ISM	48
4.1.0 – Normas ISSO.....	48
4.1.1 – ANBT NBR ISO 9001 - Conceito e Aplicações.....	50
4.1.2 – ABNT NBR ISO 14001 - Conceito e Aplicações.....	51
4.1.3 – OHSAS 18001 – Conceito e Aplicações	55
4.2 – Interação da Normas ISO e ISM Code.....	58
CONSIDERAÇÕES FINAIS	60
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	61

CAPÍTULO I

CRIAÇÃO DO CÓDIGO ISM E SEU SIGNIFICADO

As origens do Código ISM remontam aos finais de 1980, quando houve uma grande escalada relativa a baixos padrões nos gerenciamentos da indústria marítima. Quando investigados os acidentes descobria-se que os erros cometidos, em geral, eram por causa da má administração e em 1987, a IMO (International Maritime Organization) convocou o Comitê de Segurança Marítima para desenvolver diretrizes concernentes ao gerenciamento de bordo do navio, não se esquecendo, porém da organização em terra para assegurar a operação das embarcações.

1.1 - Acidentes que levaram à criação do Código ISM

Devido alguns acidentes com navios ocorridos nas décadas de 70 e 80, tais como o acidente com o petroleiro “EXXON VALDEZ” , no golfo do Alasca em 1989, que encalhou num recife e lançando no mar 40 milhões de litros de petróleo e o acidente.



Fig 1 – Vista área do vazamento de óleo do desastre do navio “Exxon Valdez”



Fig 2 – Navio Herald of Free Enterprise naufragado na Bélgica, 90 segundos após zarpar do porto.

O navio roll-on/roll-off passenger ferry “HERALD OF FREE INTERPRISE”, que naufragou em 06 de Março de 1987, na Bélgica, fazendo cento e noventa e três vítimas. Entre esses acidentes, destacam-se os seguintes:

- Em 1987 - “Herald of Free Enterprise – Ferry – naufrágio no Mar do Norte, perda de 193 vidas.
- Em 1989 - “Exxon Valdez” – Navio tanque petroleiro – encalhe no Alasca, poluição,
- Em 1990 - “Scandinavian Star” – Passageiros – incêndio ao largo da Suécia, perda de vidas,
- Em 1992 - “Aegean Sea” - Navio tanque petroleiro – encalhe em La Coruña, incêndio e poluição,
- “Braer” - Navio tanque petroleiro – encalhe nas Ilhas Shetlands, poluição.
- Em 1994 - “Estonia” – Ferry – naufrágio no Báltico, perda de vidas,
- Em 1996 - “Sea Empress” - Navio tanque petroleiro – encalhe em Milford Haven, poluição,

O código surgiu a partir do desastre do Herald of. Free Interprete e teve sua elaboração acelerada a partir do acidente do Scandinavian Star, sua adoção teve regras bem similar ao ISM CODE relativo a navios passageiros. A fim de acabar com tais acontecimentos tanto as sociedades classificadoras como as autoridades governamentais

perceberam que deveria haver uma abordagem mais sólida e fundamentada para garantir não só a salvaguarda da vida humana, mas como a proteção do meio ambiente.

1.1.2 - Herald of Free Enterprise:

A balsa para travessia de carros Herald of Free Enterprise emborcou no litoral da Bélgica, a caminho da Inglaterra, deixando 193 vítimas fatais.

A embarcação, que pertencia à Townsend Thoresen, havia acabado de deixar o porto de Zeebrugge, na noite de 6 de março de 1987, quando emborcou. A água entrou pelas portas, provocando seu afundamento apenas 90 segundos depois de deixar o porto.

O trágico acidente provou ao mundo que a falha de gerenciamento, reportado pelo relatório da comissão do acidente, foi simplesmente a causa que teve maior contribuição para a cadeia de erros que levou ao acidente;

Um inquérito público sobre o desastre revelou uma verdadeira cultura de negligência corporativa em todos os níveis. Foi confirmado que o Herald of Free Enterprise havia deixado o porto de Zeebrugge carregando uma quantidade adicional de água em seus tanques de lastro, e as portas de acesso ao convés onde estavam os carros ainda estavam abertas.

A empresa foi processada por homicídio culposo corporativo dois anos depois do acidente, e sete empregados foram acusados, também por homicídio culposo, apesar do caso ter sido derrubado durante os procedimentos legais.

Este acidente deu origem à Resolução IMO A.647 (16), Guia de Gerenciamento Para Operação Segura de Navios e Para a Prevenção de Poluição.

Por isso, a melhor maneira encontrada pela IMO para se reduzir o número de acidentes, foi estabelecer um padrão internacional para o gerenciamento e operação segura de navios e para a prevenção da poluição. A preocupação desenvolveu-se devido à busca das Companhias de Navegação por maiores lucros, não se importando, em muitos casos, com a segurança do tripulante. O código impõe que cada empresa tenha seu próprio SMS e que atenda aos requisitos estabelecidos pela Legislação do Código ISM.



Figura 3 – Imagem da publicação do ISM Code (Foto Capa).

1.2 - Processo de evolução da Aplicação do ISM Code

O ISM CODE (International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention) ou Código Internacional de Gerenciamento para a Operação Segura das Embarcações e para Prevenção da Poluição foi adotado pela IMO (International Maritime Organization) ou Organização Marítima Internacional, através da resolução A.741 (18), de 04 (quatro) de Novembro de 1993. Em Maio de 1994, o mesmo foi acrescentado à Convenção Solas 74(International Convention for the Safety Life at Sea) ou Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, implementando-se um novo capítulo, o capítulo IX (Management for the Safe Operatin of Ships) Gerenciamento para a operação segura de navios.

A partir de sua adoção, o Código ISM passa a ser exigido e obrigatorio de acordo com os tipos de Navios, sem considerar a data de construção, nas seguintes datas específicas:

Em 1º de Junho de 1998:

- ➔ Para todas as companhias com os navios de passageiros, inclusive embarcações de passageiros de alta velocidade; Navios tanques (petroleiros, gaseiros, químicos), de igual ou superior a 500 toneladas.

Em 1º de Julho de 2002:

- Para todas as companhias com outros navios de carga e unidades móveis autopropulsadas de perfuração marítima (MODU), com arqueação bruta igual ou superior a 500 toneladas.

Em 1º de Junho de 2006:

- Para todas as companhias que operem navios mercantes de mais de 150 GRT.

– Definições do Código

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

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

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

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

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

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

7. **Auditoria do Gerenciamento de Segurança** significa um exame

independente e sistemático para determinar se as atividades de SMS são desenvolvidas conforme planejado, dentro do programa estabelecido, e se estão perfeitamente adequadas aos objetivos a serem alcançados.

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

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

10. **Não - Conformidade** significa uma situação observada cuja evidência objetiva indique um não - atendimento a um requisito especificado e que não represente uma séria ameaça pessoal ou à segurança do navio, ou envolva um sério risco ao meio ambiente, não requerendo uma ação corretiva imediata.

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

12. **Data de Aniversário** significa o dia o mês e o ano que corresponde a data de término do documento ou certificado relevante.

1.4 - Propósito

O propósito deste Código é estabelecer um padrão internacional para o gerenciamento e a operação segura de navios e para a prevenção da poluição.

1.5 - Objetivos

1.5.1 - Os objetivos do Código ISM são garantir a segurança no mar, a prevenção de ferimentos em pessoas e a perda de vidas e evitar danos ao meio ambiente, em particular ao ambiente marinho, e à propriedade.

1.5.2 - Os objetivos do gerenciamento de segurança da companhia devem, entre outros:

- ➔ Prover práticas seguras para a operação do navio e um ambiente de trabalho seguro;
- ➔ Estabelecer medidas de segurança para todos os riscos identificados;

- ➔ Aperfeiçoar, continuamente, o treinamento do pessoal de terra e de bordo, inclusive para enfrentar situações de emergência relativas tanto à segurança quanto à proteção ao meio ambiente.

O sistema de gerenciamento de segurança deve assegurar:

- ➔ Conformidade com normas e regras obrigatórias; e.
- ➔ Que os códigos aplicáveis, diretrizes e padrões recomendados pela Organização, Administrações, Sociedades Classificadoras e organizações industriais marítimas são levados em consideração.

CAPÍTULO II

A ESTRUTURA DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA

Cada Companhia deve desenvolver, implementar e manter um sistema de gerenciamento de segurança que inclua os seguintes requisitos funcionais:

- Uma política de segurança e proteção Ambiental;
- Instruções e procedimentos para assegurar operação segura de navios e proteção do meio ambiente de acordo com a legislação internacional e do Estado da bandeira pertinentes;
- Níveis definidos de autoridade e linhas de comunicação entre, e internamente, as equipes de terra e bordo do navio;
- Procedimento para reportar acidentes e não conformidades com os dispositivos do ISM Code e reparar para e para responder a situações de emergência e para auditorias internas e revisões de Gerenciamento.

2.1 – A Estrutura de desenvolvimento do sistema:- Ciclo PDCA (Plan, Do, Check, Act – Planejar, Implementar, Verificar e Analisar Criticamente) , direcionado para melhoria continua.

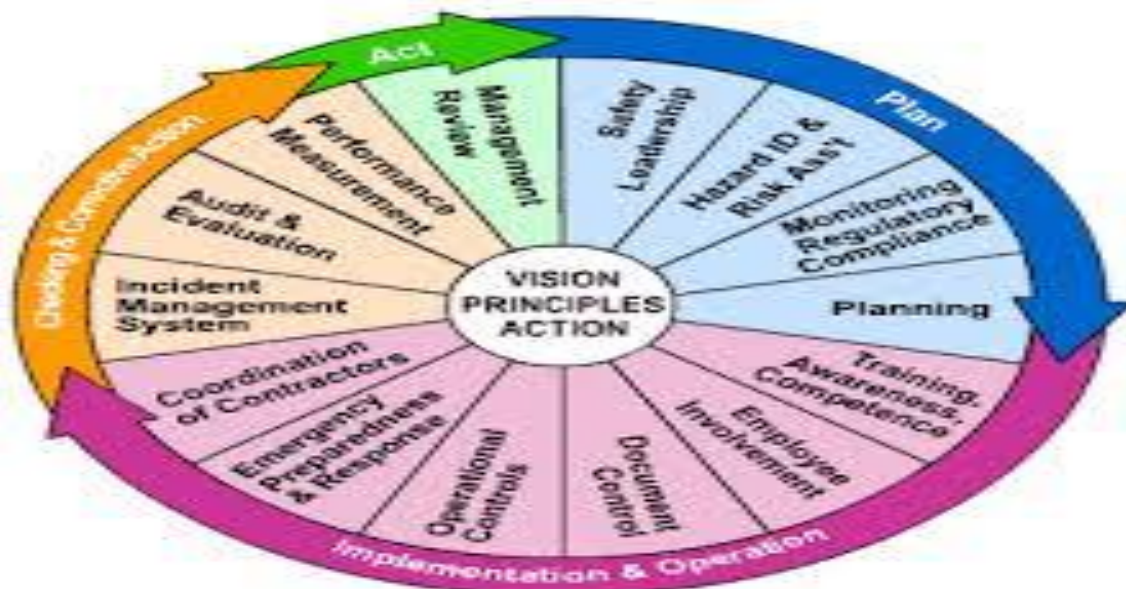


Figura 4 – Ilustração cíclica de como deve ser a estrutura do Sistema de gerenciamento de segurança com foco na melhoria contínua.

O Sistema de Gerenciamento deverá ser formalizado através de manuais e dos respectivos procedimentos e seus registros de forma a garantir que:

- ➔ O Sistema esteja adequadamente documentado, revisado e atualizado, com a comunicação apropriada a todos os envolvidos.
- ➔ Evidências objetivas da implementação e operacionalização do Sistema estejam disponíveis para todas as partes interessadas, as quais tenham motivos aceitáveis e genuínos para verificá-las.

2.2 - Objetivos funcionais de um Sistema de Gestão de Segurança (SGS)

Estes Objetivos são mensuráveis, compreensíveis, abrangentes, aplicáveis, atingíveis, mantidos com facilidade e coerentes com o investimento aplicado para a sua gestão.

Estes Objetivos demonstram o compromisso da empresa para com o atendimento das expectativas e a satisfação dos seus clientes, a melhoria contínua do seu desempenho global quanto à Qualidade de seus serviços, a preservação do Meio Ambiente, a Segurança e a Saúde de seus funcionários na execução de suas atividades dentro de todos os seus empreendimentos.

Os Objetivos e Metas traçados pela empresa devem ser repassados e discutidos formalmente com as gerências das embarcações através de reuniões periódicas posteriores.

Quando aplicável este Planejamento, é estabelecido e gerenciado por cada empreendimento através da definição e do monitoramento dos seus próprios indicadores, os quais deverão ser estabelecidos com base nos seus requisitos contratuais, nos objetivos gerenciais do próprio empreendimento, mas tendo sempre como premissa o atendimento aos Objetivos e Metas corporativos da empresa.

Após o levantamento dos indicadores a serem monitorados, a empresa deverá estabelecer e manter programas para o atendimento dos requisitos os quais incluem:

- a) atribuição de responsabilidade para o atendimento dos objetivos e metas, e
- b) a metodologia e o prazo no qual eles devem ser atingidos.

O sistema deve ser uma declaração clara e concisa, onde descreva suas metas, estratégias e planos de ação para atingir seus propósitos. O SGS deve ter a capacidade de ser simples ágil e que seja entendido por todos, do marinheiro ao comandante. Como

normalmente o SGS de uma empresa é composto por dezenas de procedimentos, seus manuais são divididos entre os manuais de terra e os de bordo. Como demonstração de comprometimento da alta administração da empresa, o sistema deve ser assinado pelo Presidente ou pessoa equivalente na hierarquia da empresa, onde responsáveis pela criação dos procedimentos e que os mesmos sejam cumpridos. O Sistema de Gerenciamento deve ser estabelecido e documentado de modo a assegurar sua conformidade com os requisitos estabelecidos nas normas em vigor para garantir a Qualidade de seus serviços, a Segurança dos colaboradores onshore e offshore, a prevenção de acidentes, evitando os impactos ao meio ambiente marinho e à propriedade, bem como, atender a Política Integrada e os Objetivos da Empresa.

Os processos necessários para o Sistema de Gestão serão identificados, com seqüência e interação determinada, critérios e métodos para operação e controle estabelecidos, recursos e informações disponíveis, processos monitorados, mensurados e analisados continuamente visando à tomada de ações para a melhoria dos resultados.

2.2.1 – Política de Segurança e de Proteção Ambiental

Na Política de Segurança e Proteção do Meio Ambiente a empresa deverá alcançar os seguintes objetivos: garantir a segurança no mar e prevenir os danos corporais ou a perda de vidas humanas, assim como evitar danos no meio ambiente, em particular no meio marinho, e danos materiais. A empresa deverá também garantir que essa política seja aplicada em todos os níveis, tanto nos navios quanto em terra.

2.2.2 – Controle de Documentos

Deverá ser estabelecido e mantido um procedimento documentado para o Controle de Documentos pertencentes ao Sistema de Gerenciamento.

Toda a documentação do Sistema de Gestão, gerados pela empresa deverão ser verificados e aprovados por pessoal autorizado antes da distribuição.

Todos os documentos deverão ser identificados pelo título e/ou número. A situação de revisão é indicada por um número. Deverão ser identificadas também as autoridades.

Relacionadas, a emissão, verificação e aprovação do documento, a metodologia de controle inclui os documentos externos pertinentes ao SGI (Sistema de Gestão Integrado) da empresa.

Quaisquer alterações na documentação do Sistema de Gerenciamento da Segurança deverão ser revisadas e aprovadas pelas mesmas funções autorizadas que realizarem a revisão e aprovação original, salvo prescrição em contrário. As alterações deverão ser identificadas no documento, através das marcas de revisão.

A Lista-Mestra de documentos do Sistema deverá ser atualizada sempre que houver a revisão de algum documento.

A documentação do Sistema de Gerenciamento da Segurança será distribuída de modo controlado, através de cópias físicas com formulários próprios, assegurando a disponibilidade dos documentos nos locais onde necessários, de forma a manter uma Gestão efetiva.

Todos os exemplares de Manuais e Procedimentos do Sistema de Gerenciamento de Segurança deverão ser numerados.

A sistemática de numeração é aplicável tanto aos exemplares impressos quanto aos que forem distribuídos por meio de “CD Rom” ou outro tipo de mídia.

Deverão ser estabelecidas nos procedimentos documentados, as atividades de identificação, coleta, indexação, acesso, arquivamento, armazenamento, manutenção, disposição, retenção e recuperação dos Registros. Serão definidos os prazos de retenção dos registros em procedimentos associados ao controle de documentos.

Os registros são legíveis, preservados e mantidos em condições adequadas para sua pronta recuperação.

Todos os registros pertencentes ao departamento devem ser mantidos pelo respectivo departamento, e poderão estar armazenados em computadores.

Todas as auditorias e relatórios tais como Relatórios de Não conformidades (cópias), devem ser arquivados no Sistema, bem como todos os originais dos Relatórios de Não conformidades.

Os registros relativos ao Sistema de Gestão Integrado (SGI) deverão ser mantidos em conformidade com o estabelecido neste Manual de Gestão e nos respectivos procedimentos do sistema.

2.2.3 - Responsabilidades e Autoridades

A razão para documentar a responsabilidade e autoridade do pessoal é assegurar que aqueles envolvidos com a Segurança e Proteção do Meio Ambiente saibam o que é esperado deles para que o Sistema funcione efetivamente.

O pessoal envolvido com o SMS, a bordo e em terra, deve receber definições documentadas de suas responsabilidades e autoridade, para que sejam motivados a entenderem a vital importância de seu desempenho para o sucesso do Sistema.

A capacitação e formação adequada para as tarefas envolvidas devem ser claramente definidas, e as gerências devem assegurar que o pessoal de terra e de bordo está adequadamente qualificado para realizar seus trabalhos.

A utilização de organogramas e descrição dos cargos deve ser considerada para mostrar como as responsabilidades definidas para o pessoal de bordo e de terra se inter-relacionam para atingir os objetivos do sistema.

2.2.3.1 - Responsabilidade e Autoridade da Companhia

A responsabilidade, a autoridade e a inter-relação das pessoas que administram, desempenham e verificam as atividades que influem na qualidade, segurança e ao meio ambiente, podem estar detalhados por função, como por exemplo, será demonstrado um tipo de Gerência em Terra, usado no SMS de uma Companhia de Navegação Offshore.

Diretor Executivo

- ➔ O Diretor Executivo é responsável pela definição final e aprovação da Política da Organização, contemplando as áreas de QSMS - Qualidade, Segurança, Saúde e Gestão Ambiental, coerentes com as metas estratégicas da Empresa, assim como por assegurar a sua divulgação e aplicação.

- ➔ É também de sua responsabilidade o gerenciamento e verificação das Metas estabelecidas nos empreendimentos, a sua Análise Crítica e o monitoramento dos Planos de Ação para sua melhoria, provendo os recursos para o gerenciamento das atividades e implementação efetiva do SGI.

- ➔ Supervisionar as atividades pertinentes a Gerência Operacional, Administrativa e de QSMS;
- ➔ Obedecer a Política de Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde, nas quais assegurando os investimentos necessários ao cumprimento da mesma;
- ➔ Assegurar que todos os Sistemas de operações e de controle e os procedimentos que regulam as atividades sejam válidos, cumpridos, atualizados e/ou modificados quando necessário;

Gerente de QSMS

- ➔ O Gerente da QSMS irá, em nome da Diretoria, ser responsável pelo estabelecimento da Política Integrada do SGI assim como os requisitos aplicáveis e pelo monitoramento da eficácia do SGI;
- ➔ O Gerente de QSMS deverá ter a autoridade para, de modo independente, procurar informações com relação à implementação dos requisitos de QSMS na organização;
- ➔ Cumprir e fazer cumprir a Política Integrada do SGI estabelecida pela Direção
- ➔ Responsável pelo desempenho dos aspectos relativos à Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde;

Gerente Administrativo

- ➔ Desenvolver implementar e manter uma Política de Pessoal;
- ➔ Estabelecer e acompanhar o Sistema de Avaliação de Desempenho;
- ➔ Coordenar a implementação e atualização de todas as descrições funcionais;
- ➔ Gerenciar os serviços de aquisição de material, equipamentos e serviços;
- ➔ Cumprir à Política SGI, nas quais cada indivíduo deve responsabilizar-se pela aplicação da mesma em suas atividades;
- ➔ Tem sob a sua responsabilidade a aprovação das normas administrativas.

Gestão de Recursos Humanos

- ➔ Assegurar a contratação de pessoal qualificado e experiente, que esteja de acordo com os requisitos das operações locais e ao STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Code);
- ➔ Elaborar análise e descrição de cargos, coletando informações através de questionários e entrevistas com os ocupantes dos cargos, relatando as tarefas e responsabilidades de cada

cargo, visando fornecer os elementos básicos para a administração de cargos e salários e de outros processos na área de recursos humanos. Analisar os casos de alterações de cargos, promoções, transferências e outros tipos de movimentação de pessoal, observando as normas e procedimentos aplicáveis, visando contribuir para a tomada de decisões nesses assuntos.

- ➔ Elaborar estudos e simulações de alterações na estrutura de cargos e salários e seus impactos nos custos de pessoal, visando subsidiar as decisões relacionadas com cargos e salários.
- ➔ Preparar cronograma mensal de treinamento, programação de treinamento e convocações ou convites para treinados, enviando material para as respectivas unidades ou setores da empresa.

Diretor de Operações

- ➔ Responsável pela operação técnica, manutenção e reparo de navios e equipamentos permanentes;
- ➔ Contribuir ativamente para fortalecer o desempenho técnico geral do navio;
- ➔ Responsável geral pela manutenção, reparo e apoio técnico para os navios, incluindo documentação relacionada;
- ➔ Assegurar que as especificações dos navios estejam atualizadas todo o tempo;
- ➔ Assegurar que os navios juntamente com todo o maquinário e equipamento estejam de acordo com os padrões e certificações requisitadas pela Sociedade Classificadora competente;
- ➔ Cumprir à Política SGI, nas quais cada indivíduo deve responsabilizar-se pela aplicação da mesma em suas atividades.

2.2.3.2 - Autoridade e Responsabilidade do Comandante

Com relação ao comandante da embarcação, o código ISM ordena que cada Companhia defina claramente, por meio de documentação, as responsabilidades e autoridades do Comandante. É de suma importância que o Comandante receba todo o apoio, encorajamento, suporte e preparação necessários, para implementar o Sistema de Gerenciamento de Segurança da empresa, no navio e que, além disso, o mesmo tenha autoridade absoluta e competência para punir qualquer tripulante que esteja cometendo não conformidade com a Política de Segurança e Proteção Ambiental estipulada pela Companhia. Assim, como suas responsabilidades e autoridades possuem ambos os sentidos, é obrigação da Companhia, definir e documentar, de acordo com a sua organização e tipo de operações de seus navios, instruções para que o Comandante, sempre que possível seja capaz de exercer suas autoridades e aplicar suas responsabilidades.

- Autoridade

O Comandante tem autoridade total em todos os aspectos da operação da embarcação. Esta autoridade se estende a todo tempo, todos locais, em porto ou navegando. Sua autoridade cobre todas as matérias de manuseio da embarcação, navegação e operações, incluindo interpretações de leis, regras e regulamentos, gerência de risco e segurança, controle de custo, administração de pessoal e assuntos relativos a trabalho.

O comandante tem autoridade legal, sobre todas as pessoas (oficiais, tripulação, passageiros e todas as demais pessoas embarcadas) a bordo da embarcação.

Não obstante este manual ou qualquer outro documento da Companhia, o Comandante tem autoridade para tomar qualquer ação que considere apropriada para proteger:

- A Segurança da Embarcação;
- Pessoal e passageiro a bordo;
- Carga transportada;
- O Meio Ambiente e propriedade.

O comandante tem total autoridade e responsabilidade para tomar decisões com respeito à segurança e prevenção de poluição e de requerer a assistência da Companhia como for necessário. A autoridade do Comandante se aplica a todas as circunstâncias.

→ Responsabilidade

O Comandante é responsável perante:

- Tripulação e passageiros, pela segurança de suas vidas e sua saúde;
- Afretador, pelo transporte seguro de seu equipamento e propriedade sem perdas ou danos;
- Proprietários da embarcação, por incidentes que possam causar transtornos, publicidade não desejável, ou danos à reputação ou interesses comerciais da Companhia;
- Proprietários da embarcação pela sua operação segura, eficiente e econômica
- Terceiros por evitar danos a suas propriedades, vidas ou sustento devido à operação insegura da embarcação sob o seu comando; e
- Meio Ambiente (em particular o meio ambiente marinho), pela prevenção da poluição.

→ O Comandante é responsável por:

- Assegurar a navegabilidade da embarcação e uma operação eficiente dos sistemas e equipamentos a bordo;
- Implementar a Política Integrada em QSMS e de Droga e Álcool, treinamento e avaliação a bordo;
- Motivar a tripulação na observação dessas políticas;
- Uso de Equipamento de Proteção Individual (EPI);
- Emitir ordens e instruções apropriadas de uma maneira clara e simples, e ordens permanentes, ordens noturnas, etc.;
- Verificar que requerimentos específicos em SMS e contratuais são observados; e
- Propor revisões nos procedimentos de SMS quando aplicáveis, formalizando através da Análise Crítica de bordo e reportando quaisquer deficiências as Gerências de QSMS e Operacional.

O Comandante assegura que a embarcação a ele designada é operada de acordo com as leis e regulamentos, boas práticas marinheiras, as políticas da Companhia, o Sistema de QSMS e outras instruções.

→ Delegando Responsabilidade

O Comandante deve estar preparado para delegar sua responsabilidade de navegação e comando ao Imediato ou oficial de quarto da ponte de comando.

→ Representante da Companhia

O Comandante é um preposto da Companhia. Ele é responsável pela gerencia e proteção dos interesses da Companhia em todos os aspectos da operação da embarcação. Suas decisões e ações obrigam a Companhia.

O Comandante deverá utilizar o pessoal designado de terra da Companhia para aconselhar e assistir no desempenho de suas funções.

→ Situações de Emergência – Solicitação de Assistência pelo Comandante

O Comandante toma ações apropriadas para preservar a segurança de vida, embarcação, meio ambiente, carga e outras propriedades, baseado nas condições e circunstâncias prevalecentes.

Se ele determinar que assistência no mar seja necessária, é esperado que ele:

- Aja prontamente;
- Execute ou aceite serviços ou recursos, usando o melhor julgamento possível em vista das circunstâncias imediatas e as consequências subsequentes;
- Fazer esforços para notificar (e receber recomendações da) Companhia, pelo meio mais rápido possível; e
- Dependendo da urgência da situação, ele devera tomar primeiro a ação, e depois reportar.

Linha Hierárquica do Comandante

O Comandante tem o direito de contatar, informar e solicitar orientação do Diretor ou de outros gerentes sobre assuntos importantes.

Funcionalmente, ele está subordinado ao Diretor de Operações.

→ Preparação para Viagem

Antes da partida o Comandante assegura:

- Navegabilidade da embarcação;
- Equipamentos de segurança foram revisados e estão operacionais;
- Todos os membros da tripulação estão familiarizados com os exercícios de emergência e alarmes;
- Suprimentos, provisões, combustível e água para a viagem pretendida são suficientes;
- Cartas de navegação, mapas, instruções dos afretadores e publicações de navegação são suficientes e atualizados;
- Plano de navegação foi preparado e revisado;
- Plano de viagem apropriado e margem de segurança foram determinados;
- Documentos, aprovações, manifestos, lista de tripulantes, passaportes, documentos de marítimos estão validos e corretos;
- Oficiais requeridos para realizar tarefas a bordo durante a partida e imediatamente após receberam repouso adequado antes da partida; e
- Planos apropriados estão à disposição para trabalho em locações offshore; manobra de ancora e plano de atracação, etc.

→ Navegação

Segurança da navegação é uma parte importante da segurança total da embarcação. Erros de navegação poderão causar perdas, colisões, encalhes etc. Essas perdas normalmente incluem poluição ao meio ambiente ou perdas de vidas.

A navegação é conduzida em acordo com os princípios de boa marinharia e da lei.

O Comandante é responsável por uma navegação segura e a navegabilidade de sua embarcação em todos os tempos. Ele assegura que todos os oficiais de convés compreendem totalmente suas funções e responsabilidades.

O Comandante determinara as diretrizes a respeito das praticas para uma navegação segura. Ele emite suas ordens permanentes após levar em consideração a experiência dos oficiais de quarto, as limitações da embarcação, os sistemas e equipamentos a bordo.

O comandante emite suas ordens noturnas, detalhando com precisão as situações em que ele devesse ser chamado. Ele providencia outras instruções específicas para serem seguidas pelo pessoal de quarto.

O comandante é requerido a assegurar manutenção de proficiência na habilidade de navegação por meios tradicionais ou eletrônicos.

→ Presença Na Ponte

O Comandante devesse estar presente na ponte sempre que:

- Entrando ou saindo de um porto;
- Nas proximidades de tráfego pesado;
- Docando ou saindo de docagem;
- Mudando a embarcação de uma locação para outra;
- Fazendo desembarque;
- Chamado pelo oficial de quarto;
- Navegando em proximidade de estruturas offshore;
- Navegando:

→ Segurança e Proteção ao Meio Ambiente

- Segurança de todas as pessoas a bordo;
- Segurança da embarcação;
- Carga, propriedades e equipamentos do afretador;
- Proteção do meio ambiente; e
- Prevenção de acidentes.

O Comandante devesse respeitar e se guiar pelas políticas relevantes da Companhia, com particular atenção a investigação e relatório de casualidades e quase acidentes.

O Comandante adota medidas apropriadas para reduzir a possibilidade de erro de “uma pessoa”, implementando um sistema de checagem dupla e lista de checagem onde for considerado necessário.

Prevenir descarga ou derramamento de derivados de petróleo, água contaminada por óleo ou esgoto, e poças de óleo são responsabilidades do Comandante. Ele educa seus oficiais e tripulação quanto à importância da prevenção da poluição.

O comandante programa regularmente e conduz treinamento de segurança e prevenção de poluição (com atenção a exercícios de Segurança e Meio Ambiente na preparação do atendimento as situações de emergências).

O Comandante deverá notificar imediatamente a Companhia nos seguintes casos:

- Afretador ordena o Comandante a realizar um ato inseguro;
- A embarcação esta sujeita a esforços estruturais acima do limite;
- A carga não pode ser adequadamente peada ou a há preocupação quanto à estabilidade da embarcação;
- A linha d'água de borda livre sazonal esta submersa;
- O sistema de radar esta quebrado e a embarcação esta programada para navegar em águas com elevado volume de trafego ou possibilidade de visibilidade reduzida;
- As cartas e publicações náuticas para a viagem em questão não estão atualizadas;
- A condição de operação do motor principal ou os equipamentos e sistemas auxiliares causam preocupação quanto à segurança da embarcação antes do inicio de uma viagem ou de um determinado período numa locação offshore;
- As portas estanques não podem ser fechadas e travadas;
- A bomba(s) de incêndio está quebrada;
- Somente um gerador esta em boa condição de uso;
- A embarcação não esta segura para as condições de tempo;
- As condições da embarcação, tanques, sistema de tubulação, bombas e sistema de carga da embarcação causam preocupações de segurança;
- Equipamento de salvatagem esta substancialmente inoperante;
- Ambas as âncoras não podem ser propriamente baixadas dentro da água, recuperadas e travadas;
- Um motor acionador ou a bomba de governo esta quebrada;
- Preocupação com a navegabilidade e capacidade de conduzir as operações antecipadas; e
- Nenhuma bomba de lastro esta operando.

Sob estas circunstâncias, a embarcação não devera deixar o porto até que os problemas tenham sido corrigidos ou recebidos as instruções adicionais do escritório.

→ Manuseio de Carga e Operação de Lastro

O Comandante tem total responsabilidade da condução segura e adequada das operações de carga e de lastro. Ele é responsável pelo transporte eficiente da carga.

O Comandante é responsável pelo lastramento da embarcação em qualquer tempo. O lastro deverá ser distribuído de maneira que qualquer tensão na embarcação seja mantida dentro dos limites seguros permissíveis.

O Comandante informa a Companhia de qualquer condição que possa afetar a habilidade da embarcação de carregar, descarregar ou executar os requerimentos específicos do afretador de forma segura.

→ Operação Econômica

O Comandante é responsável pela operação eficaz da embarcação no que se refere a tempo e custo. Ele assegura que suprimentos, equipamentos e provisões são usados de forma eficaz e que não sejam mantidos a bordo ou requisitados estoques desnecessários.

→ Manutenção e Reparo

O comandante tem a responsabilidade final por assegurar que a embarcação é mantida de forma adequada. Ele assegura que os defeitos são relatados e reparados de acordo com os procedimentos e diretrizes da Companhia.

O Chefe de Máquinas é responsável perante o Comandante, por todos os reparos e manutenção da embarcação.

→ Validade dos Certificados

O Comandante é responsável por assegurar que todos os certificados estatutários e de classificação permaneçam válidos. Ele reporta a posição atual das vistorias à Companhia.

O Gerente de Operações é responsável pelo monitoramento da situação da validade dos certificados.

2.2.4 – Pessoa(s) designada(s)

Para garantir a segurança dos serviços de cada embarcação e assegurar a ligação entre si e as pessoas de bordo, cada companhia deverá designar, conforme adequado, uma ou mais pessoas em terra com acesso direto ao mais alto nível da direção, assim surge a figura da (s) pessoa (s) designada (s). A(s) pessoa(s) designada(s) deve(m) ser o elo entre o navio e a base de terra. A(s) pessoa(s) designada(s) deve(m) ter experiência e qualificação adequadas nos aspectos de segurança e controle a poluição das operações das embarcações, e deve (m) estar plenamente familiarizada(s) com as Políticas de Segurança e Proteção Ambiental da Empresa. Ela(s) deve(s) ter independência e autoridade para reportar as deficiências observadas ao mais alto nível da administração. A responsabilidade e a autoridade da pessoa ou das pessoas designadas deverão incluir a supervisão dos aspectos da operação de cada embarcação relacionados com a segurança e prevenção da poluição e assegurar a disponibilidade e apoios em terra adequados, de acordo com as necessidades, além de ter a autonomia de organizar auditorias de segurança e assegurar que ações corretivas são tomadas.

2.2.5 – Recursos Humanos

A Companhia deverá garantir que o comandante:

- Possua as qualificações necessárias para comandar;
- Conheça perfeitamente o SGS da Companhia e
- Conte com o apoio necessário para desempenhar com segurança as funções de Comandante.

A Companhia deverá:

- Estabelecer procedimentos que garantam que o pessoal recém-contratado ou afetado às novas funções relacionadas com a segurança e proteção do meio ambiente seja devidamente instruído nas suas funções. As instruções, que seja essencial fornecer previamente à largada do navio deverão ser identificadas, postas por escrito e transmitidas;

- Garantir que todo o pessoal envolvido no SGS tenha entendimento adequado das regras, regulamentos, códigos e orientações relevantes;
- Estabelecer e manter procedimentos para determinar que formação poderá ser necessária para o SGS e garantir que todo o pessoal interessado receba essa formação;
- Deverá estabelecer procedimentos para que os membros do pessoal do navio possam dispor das informações necessárias sobre o SGS num idioma ou idiomas conhecidos por todos;
- Garantir que os membros do pessoal do navio sejam capazes de comunicar eficazmente entre si para a execução das tarefas relacionadas com o SGS.

2.2.6 – Elaboração de planos para as operações

Deve ser dada ênfase às ações preventivas, mantendo-se, a capacidade de responder e corrigir não conformidades e situações de risco.

A empresa deve identificar as operações chaves de bordo e emitir instruções sobre como elas devem ser realizadas. É importante que se supervisione e verifique o cumprimento das instruções.

As regras nacionais e internacionais que envolvam aspectos destas operações devem ser incorporadas aos procedimentos, planos e instruções. Adicionalmente devem ser feitas referências aos guias e/ou instruções emitidos por outras organizações.

Os procedimentos, instruções e planos devem ser escritos de maneira simples e não ambígua. Deve ser considerada a utilização de “check-list’s” para assegurar que as rotinas de uma fase operacional específica são cobertas. Considerando todas as operações de bordo que afetam a segurança e prevenção da poluição pode-se dividi-la em duas categorias:

- Operações especiais; e
- Operações críticas

O objetivo é o de priorizar o planejamento operacional de modo a dar maior nível de atenção às operações que são cruciais à segurança e proteção ambiental.

Operações especiais são aquelas em que os erros somente tornam-se aparentes após terem criado uma situação de risco ou ocorrido um acidente.

Os procedimentos e instruções para operações especiais de bordo devem cobrir precauções e verificações de modo a corrigir as práticas inadequadas antes que acidentes ocorram.

Exemplos de operações especiais (não exaustivo):

- Garantia da estanqueidade;
- Segurança da navegação, inclusive correção de cartas e publicações;
- Recebimento de óleos combustíveis e lubrificantes;
- Análise da estabilidade e condições de carregamento;
- Movimentação, armazenamento e peação das cargas a bordo;
- Segurança da embarcação contra terrorismo e pirataria;
- Reparos efetuados em condições especiais (zonas perigosas, locais confinados, áreas de difícil acesso, etc.);
- Montagem de equipamentos críticos como BOP e o DIVERTER, em plataformas de perfuração e equipamentos elétricos do tipo seguro em zonas perigosas;

Operações Críticas são aquelas em que um erro é causa imediata de um acidente ou uma situação que possa atingir as pessoas, o meio ambiente ou a embarcação.

Deve ser dada atenção à necessidade de se estabelecer instruções rigorosas para a condução de operações críticas. O desempenho dessas operações deve ser monitorado rigorosamente.

Exemplos de operações críticas:

- Navegação em águas confinadas ou com tráfego intenso;
- Operação em condições adversas de mar;
- Navegação em condições de visibilidade restrita;
- Manuseio e armazenamento de cargas perigosas ou substâncias nocivas;
- Transferências de óleos combustíveis e lubrificantes com o navio em condição adversa de mar;

- Operação de carga e descarga de gaseiros, químicos, petroleiros e portacontainers que manipulam cargas perigosas; e
- Operação de perfuração com gás de superfície em plataformas.

2.2.7 – Preparação para Emergências

É importante um planejamento consistente e adequadamente integrado para contingências tanto nas bases de terra como a bordo para que se possam enfrentar situações de emergência que possam vir a ocorrer durante uma viagem, portanto cada Companhia deve preparar planos operacionais para emergências. O instrumento utilizado para identificar situações de emergência e descrever ações mitigadoras é o “Plano de Contingência”.

Exemplos de assuntos a serem tratados em planos de contingência para base de Terra:

- Composição e função das pessoas envolvidas no Plano de Contingência;
- Procedimentos para estabelecer e manter comunicação entre embarcação e a gerência em Terra;
- Lista de detalhes em telecomunicações e nomes das partes que devem ser notificadas ou consultadas;
- Disponibilidade de particularidades, planos, informações de estabilidades e equipamento de segurança e proteção ambiental levados a bordo;
- Procedimentos para emitir boletins de informação e responder a questionamentos da mídia e público; e
- “Check-list’s” apropriados ao tipo de emergência que possam ajudar nos questionamentos sistemáticos da embarcação durante a ação;

Os planos de contingência de bordo devem levar em conta os vários tipos de emergência possíveis de acontecer naquele tipo de embarcação incluindo informações tais como:

- Alocação de funções e disponibilidade a bordo;
- Ações mitigadoras a serem tomadas para retornar o controle da situação;
- Métodos de comunicação a serem utilizados a bordo;

- Procedimentos para requisição de assistência a terceiros;
- Procedimentos para notificar a companhia e a reportar às autoridades relevantes;
- Meios para manter a comunicação entre o navio e a base de terra; e
- Procedimentos para lidar com a mídia a outras partes externas.

Os planos de contingências devem ser estabelecidos para descrever como lidar com situações de emergência identificadas a bordo de cada embarcação, em função do tipo de operação desenvolvida a bordo.

Exemplos destas situações são:

- Falha estrutural;
- Falha no sistema de propulsão (deriva);
- Black out na embarcação;
- Colisão;
- Encalhe;
- Vazamento ou contaminação da carga;
- Incêndio/Explosão;
- Poluição do mar;
- Homem ao mar (busca e salvamento);
- Abandono de embarcação;
- Avarias sérias (água aberta);
- Pirataria e terrorismo;
- Operações com Helicópteros; e
- Vazamento de gás tóxico ou inflamável ou de substância radioativa.

Esta lista não é de qualquer modo exaustiva, e a empresa deve estar atenta para identificar possíveis situações para as quais seja necessário um planejamento para contingência. A melhor referência para começar é a experiência da Companhia;

2.2.7.1 - Exercícios de emergência

Devem ser praticados exercícios simulando situações de emergência. Deve ser definido um programa para estes exercícios, adicionais àqueles previstos pelas Convenções SOLAS E MARPOL, de modo a aprimorar a confiança e eficiência a bordo. Essas convenções não estabelecem como serão praticados os exercícios, apenas indicam a necessidade de um programa de treinamento para a tripulação.

Estes exercícios devem ser desenvolvidos para praticar regularmente a execução e análise dos planos de contingências estabelecidos para as situações críticas, e deve, quando apropriado, mobilizar também a gerência de terra. Deste modo irão garantir uma resposta eficaz a essas situações.

Registros destes treinamentos devem ser mantidos para fins de verificação.

Pessoal apropriado deve avaliar os resultados dos exercícios de forma a determinar a eficácia dos procedimentos, através de entrevistas com o pessoal, testando suas familiaridades com seus deveres neste respectivo, e verificando também se eles ganharam o entendimento necessário para uma atuação segura e eficiente dos seus deveres. A inadequada familiaridade, a não evidência dos treinamentos (não sendo executados conforme determinados) ou o não entendimento do pessoal devem ser interpretados como não conformidade, sendo necessária a emissão de um relatório de não- conformidade para tais requisitos, pela auditoria que verificou as falhas. O SGS deverá prever medidas para assegurar que a organização da companhia esteja apta a dar resposta, em qualquer momento, a perigos, acidentes e situações de emergência que as suas embarcações estejam envolvidas.

Capítulo III

Processos de Certificação

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

3.1 - Esquema de Certificação

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

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

3.1.1 - Certificação das instalações de terra - DOCs

O navio deve ser operado por uma Companhia para o qual foi emitido um Documento de Conformidade ou um Documento Provisório de Conformidade, este pode ser emitido para facilitar a implementação inicial deste Código quando:

- ➔ Uma nova Companhia é fundada recentemente; ou
- ➔ Novos tipos de navios são adicionados a um Documento de Conformidade existente.

O DOC deve ser emitido pela Administração, por uma organização reconhecida pela Administração ou, por solicitação da Administração, por outro Governo Contratante à Convenção para qualquer Companhia sujeitando - se aos dispositivos deste Código por um período especificado pela Administração que não deve exceder cinco anos. Este documento deve ser aceito como evidência de que a Companhia é capaz de cumprir com os dispositivos deste Código.

O Documento de Conformidade é válido somente para os tipos de navios indicados explicitamente no documento . Esta indicação deve ser baseada nos tipos de navios nos quais a verificação inicial foi baseada. Outros tipos de navios somente podem ser adicionados após verificação da capacidade da Companhia em cumprir com os dispositivos deste Código aplicáveis a tal tipo de navio. Neste contexto, tipos de navios são aqueles referidos na regra IX/1 da Convenção.

A validade do DOC deve estar condicionada a verificação anual pela Administração ou por uma organização reconhecida pela Administração ou , por solicitação da Administração , por outro Governo Contratante nos três meses antes ou após a data de aniversário, o mesmo , também deve ser cancelado pela Administração ou , por sua solicitação , pelo Contratante que emitiu o Documento quando a verificação anual exigida não foi solicitada ou se há evidência de não - conformidade maior relativa a este Código. Todos os Certificados de Gerenciamento de Segurança e/ou Certificados Provisórios de Gerenciamento de Segurança associados devem ser cancelados quando o Documento de Conformidade é cancelado.

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

A revogação do DOC por um período adicional aos cinco anos deverá incluir uma avaliação de todos os elementos do SMS quanto à sua eficácia para alcançar os objetivos especificados no Código.

Além disso , essa revogação poderá ser efetuada pela DPC ou pela organização que o emitiu. Este só será revogado caso não seja solicitada uma verificação periódica ou o caso da não implementação de ação corretiva no prazo acordado ou não - consideração das Emendas ao Código ISM . Quando for identificada uma não - conformidade maior , como já dito acima , a DPC deverá ser imediatamente informada a fim de decidir pelo cancelamento do DOC DA Companhia ou pela concessão de um prazo para a correção da irregularidade observada . Sempre que o DOC for revogado , os SMC associados serão igualmente invalidados e recolhidos.

3.1.2 - Certificação das embarcações – SMCs

O Certificado de Gerenciamento de Segurança deve ser emitido para um navio por um período que não deve exceder cinco anos pela Administração ou, por solicitação da Administração, por outro Governo Contratante. O Certificado de Gerenciamento de Segurança deve ser emitido após verificar que a Companhia e seu gerenciamento de bordo operam de acordo com o sistema de gerenciamento de segurança aprovado . Este Certificado deve ser aceito como evidência que o navio está

cumprindo com os dispositivos do Código. A validade do Certificado de Gerenciamento de Segurança deve estar condicionada a pelo menos uma verificação intermediária pela Administração ou por uma organização reconhecida pela Administração ou, por solicitação da Administração, ou por outro Governo Contratante. Se somente uma verificação intermediária deva ser feita e o período de validade do Certificado de Gerenciamento de Segurança é cinco anos, ela deve ser realizada entre a segunda e a terceira data de aniversário do Certificado de Gerenciamento de Segurança.

Em adição, o Certificado de Gerenciamento de Segurança deve ser cancelado pela Administração ou, por solicitação da Administração, pelo Governo Contratante que o tenha emitido quando a verificação intermediária exigida não é solicitada ou se há evidência de não conformidade maior relativa ao código ISM.

Entretanto, as exigências descritas no primeiro parágrafo, quando a verificação de renovação é completada nos três meses antes da data de expiração do Documento de Conformidade ou do Certificado de Gerenciamento de Segurança existentes, o novo Documento de Conformidade ou o novo Certificado de Gerenciamento de Segurança devem ser válidos a partir da data de término da verificação de renovação por um período não excedendo cinco anos a partir da data de término da verificação de renovação.

3.1.3 - DOC e SMC provisórios

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

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

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

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

3.2 - Atividades de certificação

O processo de certificação para a emissão de um DOC, para uma companhia, e de um SMC para um navio deverá seguir, normalmente, as seguintes etapas:

1. Uma verificação inicial;
2. Uma verificação periódica ou intermediária;
3. Uma verificação para renovação.

Estas verificações são realizadas por solicitação da companhia à DPC, ou à organização reconhecida, para desenvolver as atividades pertinentes às Certificações previstas no código ISM.

As verificações deverão incluir uma análise da documentação e dos procedimentos nela previstos.

3.2.1 - Verificação Inicial

A Verificação Inicial tem os seguintes processos:

1. A companhia deverá requerer à DPC, ou à organização reconhecida, os certificados previstos no ISM;
2. A avaliação da parte de terra do sistema de gerenciamento sistema de uma análise preliminar do manual do Sistema de Gerenciamento de Segurança e, posteriormente, da avaliação dos escritórios a partir dos quais a gerência é exercida como, também, de outros locais, dependendo da organização da companhia e das atividades neles exercidas;
3. Após a conclusão satisfatória da parte de terra do SMS devem ser adotadas providências para o início da avaliação dos navios da companhia;
4. Após a conclusão satisfatória da parte de terra do SMS deverá ser emitido um DOC para a companhia com cópias que deverão ser encaminhadas aos locais de terra envolvidos, bem como cada um dos navios da frota da companhia;
5. Nos casos em que os certificados forem emitidos por organizações reconhecidas, cópias de todos os certificados deverão ser encaminhados à DPC;
6. As auditorias do gerenciamento da segurança para a companhia e para um navio deverão envolver as mesmas etapas básicas. O propósito é verificar se a companhia e o navio atendem aos requisitos do código ISM.
7. As auditorias, que veremos mais a seguir, verificam a conformidade da companhia com os requisitos do código ISM e se o SMS assegura terem sido atingidos os objetivos do ISM CODE.

3.2.2 - Verificação Periódica do DOC e Intermediária do SMC

No DOC deverá ser realizada vistoria periódica para a manutenção da validade do mesmo. O propósito desta vistoria é verificar o efetivo funcionamento do SMS; se eventuais modificações atendem aos requisitos do Código, se as ações corretivas foram implementadas e se os certificados estatutários estão válidos e não há vistorias vencidas.

As verificações periódicas devem ser realizadas no período compreendido entre três meses antes e três meses depois da data de aniversário da expedição do DOC. A DPC ou as Organizações Reconhecidas poderão conceder um prazo, não superior a três meses, para a correção das não - conformidades verificadas. Caso a companhia tenha bases adicionais que não tenham sido avaliadas por ocasião da verificação inicial, deverá haver empenho na avaliação periódica para assegurar que todos os locais sejam visitados durante o período de validade do DOC.

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

3.2.3 - Certificado de Renovação

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

3.3 - Auditoria

A Auditoria é uma função administrativa que exerce a verificação, constatação, validação e análise dos resultados dos testes com consequente emissão de opinião, em momento independente das demais três funções administrativas (Planejamento, Execução, Controle) consoante aos três níveis estruturais da organização (Operacional , Tático e Estratégico).

Auditorias são consideradas como um dos melhores instrumentos de eficácia de um sistema de gestão. Auditorias atuam como extraordinários sensores e podem desencadear poderosos atuadores (ações corretivas) do sistema de gestão , identificando

suas partes frágeis e permitindo a eliminação das causas dos problemas. Elas devem ter como resultado apenas fatos . Os pontos - chave da implementação das Auditorias é a coleção , análise e avaliação de informações factuais e o delineamento das conclusões destes fatos.

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

3.3.1 - Auditorias Internas

É a Auditoria realizada em benefícios da própria organização , podendo ser feita com recursos próprios ou com auditores contratados. A Auditoria Interna é limitada dentro das áreas internas da organização e incorpora o verdadeiro “ espírito da auditoria da qualidade da organização” , atuando em esquema de cooperação com as áreas auditadas , levanta os aspectos comportamentais dos colaboradores da organização , permitindo obter uma rápida resposta a uma falha no sistema com recomendações , ações corretivas e preventivas.

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

Os principais objetivos das Auditorias Internas de gestão são:

1. Avaliar a adequação ou conformidade com as exigências contratuais do cliente;
2. Avaliar a eficácia e eficiência das operações de uma organização , ou de parte dela ;
3. Revelar problemas de documentação;
4. Aumentar a compreensão operacional do sistema de gestão;
5. Satisfazer requisitos das agências regulamentares;
6. Permitir que uma organização esteja apta à certificação de seu sistema de

gestão;

7. Determinar a eficácia de ações corretivas ou preventivas no sistema de gestão.

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

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

CAPÍTULO IV

Normas ISO9001, ISO 14001 e OHSAS 18001 e Interação com o ISM

A expressão ISO 9000 designa um grupo de normas técnicas que estabelecem um modelo de gestão da qualidade para organizações em geral, qualquer que seja o seu tipo ou dimensão. A sigla "ISO" refere-se à denominação de igualdade, pois o sistema prevê que os produtos detenham o mesmo processo produtivo para todas as peças. Apesar disso, muitas pessoas confundem com a denominação da própria organização, porém não se atentam que a sigla da entidade é IOS (*International Organization for Standardization*), organização não governamental fundada em 1947, em Genebra, e hoje presente em cerca de 162 países. A sua função é a de promover a normatização de produtos e serviços, para que a qualidade dos mesmos seja permanentemente melhorada. Esta família de normas estabelece requisitos que auxiliam a melhoria dos processos internos, a maior capacitação dos colaboradores, o monitoramento do ambiente de trabalho, a verificação da satisfação dos clientes, colaboradores e fornecedores, num processo contínuo de melhoria do sistema de gestão da qualidade. Aplicam-se a campos tão distintos como materiais, produtos, processos e serviços.

4.1.0 - Normas ISOs

Para Labre, as normas de gestão (ISO 9001, ISO 14001 e OSHAS 18001) explicam que sistema de gestão é a parte de um sistema de gestão da organização usado para desenvolver e implementar suas políticas para gerenciar seus aspectos e impactos.

Os sistemas de gestão têm por meta fornecer às empresas um modelo de gestão capaz, passivo de ser integrado a outros aspectos no gerenciamento. Esse fator de integração é o ponto-chave na gestão da organização. As estruturas das normas de gestão são semelhantes e fundem-se num único modelo de gestão. As normas de gestão obedecem ao modelo baseado no ciclo P (Plan), D (Do), C (Check) e A (Act), partindo da necessidade de se estabelecer uma política de gestão, realizar um planejamento, definindo ações e métodos para garantir a implantação das diretrizes da companhia.

Em todos os sistemas de gestão integrada percebe-se que a estrutura pode ser

Organizada nas seguintes categorias:

- *Política de Gestão;*
- *Planejamento;*
- *Implementação e Operação;*
- *Avaliação de Desempenho;*
- *Melhoria;*
- *Análise Crítica.*

As normas de sistemas de gestão possuem seus próprios requisitos específicos, porém as seis categorias relacionadas acima estão presentes nelas e podem ser adotadas como eixo central para a integração das normas. Sistemas que buscam realizar a integração dos processos de: Qualidade, Meio ambiente, Segurança, Saúde ocupacional e Responsabilidade Social, de acordo com as características, atividades e necessidades de cada organização, que vêm percebendo a integração dos sistemas de gestão como uma grande saída para reduzir custos com o desenvolvimento e manutenção de sistemas separados, ou de inúmeros programas e ações que, muitas vezes, se superpõem e geram gastos desnecessários.

As normas foram elaboradas por meio de um consenso internacional acerca das práticas que uma empresa deve tomar a fim de atender plenamente os requisitos de qualidade total. A ISO 9000 não fixa metas a serem atingidas pelas organizações a serem certificadas; as próprias organizações são quem estabelecem essas metas.

Uma organização deve seguir alguns passos e atender a alguns requisitos para serem certificadas. Dentre esses podem-se citar:

- ➔ Padronização de todos os processos-chave da organização, processos que afetam o produto e conseqüentemente o cliente;
- ➔ Monitoramento e medição dos processos de fabricação para assegurar a qualidade do produto/serviço, através de indicadores de performance e desvios;
- ➔ Implementar e manter os registros adequados e necessários para garantir a rastreabilidade do processo;
- ➔ Inspeção de qualidade e meios apropriados de ações corretivas quando necessário; e

- Revisão sistemática dos processos e do sistema da qualidade para garantir sua eficácia.

4.1.1 – NORMAS DA FAMÍLIA ISO 9000 – Propósitos e Aplicações

A família ISO9000, corresponde a uma série de normas, internacionalmente reconhecida por estruturar o **Sistema de Gestão Qualidade (SGQ)**. Conjunto de normas de sistemas de gestão de qualidade é genérica e como tal é aplicável a qualquer tipo de empresa. Além das normas de sistemas genéricos, existem as normas técnicas específicas para ramos da indústria, desenvolvida para cumprir requisitos específicos por ramo de indústria, por exemplo, a AS 9000 para a indústria aeroespacial. Há também normas relativas a produtos e serviços, que tem foco nos requisitos específicos dos sistemas para um produto específico ou serviços específicos. As Normas ISO 9000 não tem a intenção de substituir outro tipo de normas, mas sim, complementar. O propósito das normas é ajudar as organizações a aumentar a satisfação dos clientes, apoiar uma estrutura voltada para a melhoria continua e, através de abordagem por processos, fornecer um método de identificação de gestão de risco.

No Brasil a família de normas **ABNT NBR ISO 9000:2000**, é composta de três normas:

- **ABNT NBR ISO 9000: 2005:** Descreve os fundamentos de sistemas de gestão da qualidade e estabelece a terminologia para estes sistemas.
- **ABNT NBR ISO 9001: 2008:** Especifica requisitos para um Sistema de Gestão da Qualidade, onde uma organização precisa demonstrar sua capacidade para fornecer produtos que atendam aos requisitos do cliente e aos requisitos regulamentares aplicáveis, objetiva aumentar a satisfação do cliente.
- **ABNT NBR ISO 9004: 2010:** Fornece diretrizes que consideram tanto a eficácia como a eficiência do sistema de gestão da qualidade. O objetivo desta norma é melhorar o desempenho da organização e a satisfação dos clientes e das outras partes interessadas.

→ CERTIFICAÇÃO

- A ISO não certifica organizações diretamente. Numerosas entidades de certificação existem para auditar organizações e, sob sucesso, emitir o Certificado de Conformidade ISO 9001.

Não existe certificação para as normas ABNT NBR ISO 9000:2000 e ABNT NBR ISO 9004:2010

4.1.2 – FAMÍLIA DA NORMAS ISO 14001 – Conceito e Aplicação

Corresponde a uma série de padrões, internacionalmente reconhecida por estruturar o **Sistema de Gestão Ambiental (SGA)** de uma organização, ela especifica os elementos do **SGA**, do gerenciamento do desempenho ambiental, fornece assistência às organizações no processo de efetivamente iniciar, aprimorar e sustentar o **Sistema de Gestão Ambiental (SGA)**, é consistente com a meta do Desenvolvimento Sustentável e é compatível com as diferentes estruturas culturais, sociais e organizacionais.

A ISO 14000 tem sua origem baseada na publicação do British Standard Institute da norma BS 7750.

A ISO 14001, teve início na Conferência das Nações Unidas, realizada em Estocolmo no ano de 1972, mas somente teve relevância e passou a ser tratada com maior importância a partir da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente realizada no Rio de Janeiro no ano de 1992.

Até final de 2003 haviam sido emitidos mais de 66 mil certificados em 113 países. Esse número representa um incremento de 34% sobre a quantidade de certificados emitidos em 2002, quando foram registradas 49.450 solicitações aprovadas. Hoje estas certificações já ultrapassam os 100 mil.

Para o Secretário Geral da ISO, Alan Bryden “estas normas representam o estado da arte na prática do gerenciamento ambiental e constituem um elemento de primeira importância para atingir as três dimensões – social, econômica e ambiental – do desenvolvimento sustentável.

As empresas com visão de futuro e que fazem da implementação do desenvolvimento sustentável um objeto estratégico, serão as maiores beneficiadas. Isto significa que aplicar práticas saudáveis de gerenciamento ambiental, produzindo sem

poluir, diminuindo seus resíduos industriais ou orgânicos, utilizando eficientemente os recursos naturais, respeitando as preocupações ecológicas dos clientes, dos acionistas, dos empregados e das comunidades locais, elas estarão vantajosamente colocadas num mercado cada vez mais consciente das responsabilidades comuns dos negócios e da sociedade como um todo.

- Orientações da ISO 14001

Que todas as empresas de navegação implantem um **SGA (Sistema de Gestão Ambiental)** eficiente, com atuação tanto na sede quanto nos navios, e que os mesmos sejam certificados pela norma ABNT ISO 14001 – 2004, e que caso não o seja, incentive seus gerentes a fazer-se cumprir o que determina o SGA implantado, trabalhando no sentido de que os aspectos ambientais sejam controlados a fim de que não se transformem em impactos ambientais.

Específicos:

- Atentar para a segregação do lixo, obedecendo criteriosamente ao código de cores.
- Manter os motores de combustão, Propulsão e Auxiliares com manutenção atualizada e queima regulada, controlando a emissão de gás carbônico.
- Eliminar desperdícios de tinta durante pintura e evitar que a tinta vá para a água.
- Manter o Separador de Água e Óleo operacional, não permitindo descarga para o mar diretamente.
- Manter o “Oil Record Book” e “Garbage Record Book” sempre atualizado.
- Manter um controle de vazamentos eficaz, a fim de que todo a qualquer vazamento seja eliminado, principalmente de óleo.

As companhias marítimas deverão:

- Assegurar que o Sistema de Gerenciamento da Segurança – ISM Code é usado com bom efeito;

- Executar auditorias externas e internas de atendimento ao ambiente e agir a partir das descobertas para o pleno atendimento do ISM Code;
- Exigir responsabilidade final com relação à problemas de atendimento ambiental dentro do lado de terra e do time de gerenciamento de bordo;
- Minimizar vazamento de resíduos através de boa administração de terra e manutenção;
- Usar do melhor modo possível a tecnologia disponível;
- Estabelecer um orçamento realístico de operação para o atendimento ambiental;
- Providenciar treinamento significativo e objetivo em conscientização e atendimento ao MARPOL;
- Providenciar treinamento significativo e objetivo em operação de separadores de água e óleo (OWS);
- Reconhecer o valor da comunicação aberta com a tripulação;
- Verificar o atendimento através de inspeções físicas adequadas, testes operacionais e análise de documentos;
- Recompensar atendimento e tratar potenciais não conformidades.

Papel do gerente de terra

As companhias marítimas deverão:

- Designar responsabilidades ambiental à gerência superior e superintendentes do navio, comandantes e chefes de máquinas a bordo dos navios;
- Garantir a adequação de auditorias internas e a implementação de ações corretivas;
- Exame dos registros e procedimentos, entradas de diários e anotações de transmissão;
- Monitoramento da carga de trabalho imposta pela operação e manutenção de separadores de água e óleo e avaliar o impacto nas prioridades da tripulação;

- Analisar o fluxo de resíduos para determinar teor, volume, meios e capacidade de armazenagem e estimar de modo realístico o custo de tratamento e descartes;
- Garantir que o orçamento operacional para a remoção de resíduos e sobressalentes é adequado;
- Estabelecer um check list compreensivo para inspeções/auditorias;
- Verificar se têm sido realizado testes para a continuação da operação correta do separador de água e óleo;
- Discutir os resultados e os problemas com todos os níveis do departamento de máquinas;
- Explorar os ganhos potenciais advindos da instalação de nova tecnologia.

Para CAMPOS, o Programa 5Ss é uma filosofia que busca a disciplina na empresa através de consciência e responsabilidade de todos. O Programa recebeu esse nome devido às iniciais das cinco palavras japonesas que resumem as cinco etapas do programa:

- Seiri (senso de utilização/descarte)
- Seiton (senso de ordenação)
- Seiso (senso de limpeza)
- Seiketsu (senso de saúde/higiene)
- Shitsuke (senso de autodisciplina)

Senso de Autodisciplina.

Uma vez que os sentidos foram implantados, transformam-se numa nova maneira de trabalhar, não permitindo o regresso. Refere-se à manutenção e revisão dos padrões para reter as novas habilidades de fazer as coisas certas usufruindo dos benefícios obtidos. Incorpora as atividades do 5s à rotina diária das pessoas na empresa por meio da padronização.

Benefícios:

- Cumprimentos naturais dos procedimentos
- Disciplina moral e ética;
- Cultivo de bons hábitos;

- Efetivação da administração administrativa;
- Garantia da qualidade de vida.

Integrar esses sistemas é um grande desafio para as organizações. Dizer que um sistema de gestão é integrado não significa apenas que os requisitos das normas são tratados de maneira agrupada, no mesmo documento ou que as auditorias são realizadas no mesmo momento. A integração vai além do agrupamento de requisitos – ela considera a sinergia que cada assunto pode ocasionar. O foco no cliente, no ambiente, na saúde, na segurança, na responsabilidade social e na própria organização deve ser equilibrado, visando o atendimento de todas as partes interessadas. Esse pensamento pode ser considerado como o início para a estruturação de um sistema de gestão integrado.

4.1.3 – FAMÍLIA NORMA OHSAS 18001 – Conceito e Aplicações

A OHSAS 18001 consiste em uma série de normas britânicas para orientação de formação de um Sistema de Gestão e certificação da segurança e saúde ocupacionais (SSO). É uma ferramenta que fornece orientações sobre as quais uma organização pode implantar e ser avaliada, com relação aos procedimentos de saúde e segurança do trabalho.

Figura 1 Modelo de sistema de gestão da SST para esta Norma

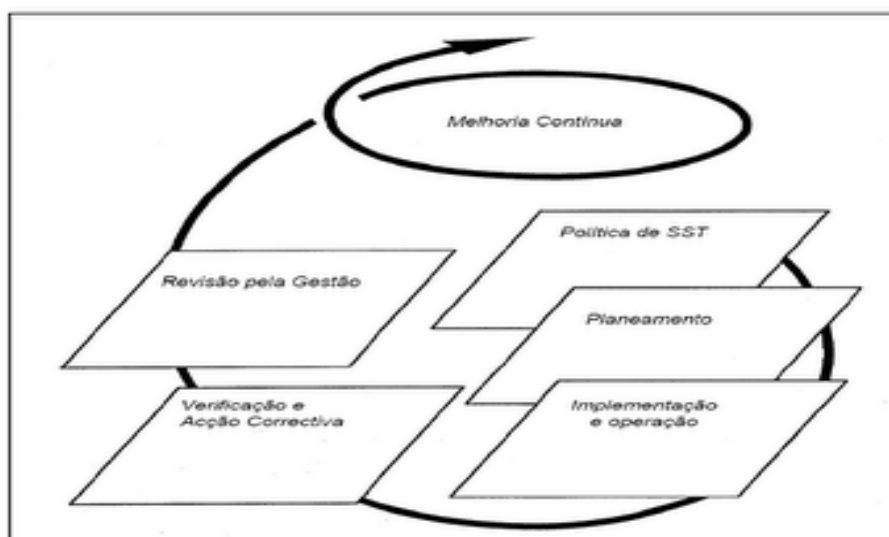


Figura 5 – Estrutura do modelo de gerenciamento da Norma de Saúde e Segurança no trabalho. Refrente as OHSAS18001

OHSAS é uma sigla em inglês para *Occupational Health and Safety Assessment Services*, cuja melhor tradução é *Série de Avaliação da Segurança e Saúde no Trabalho*. O sistema de gestão proposto pela OHSAS pode ser integrado aos sistemas de gerenciamento ambiental e também aos sistemas de qualidade, mas sua funcionalidade independe dos outros. A norma OHSAS expõe requisitos mínimos para a construção de um sistema de gestão da SSO onde a organização deve estudar os perigos e riscos do trabalho aos quais os trabalhadores (próprios ou terceirizados) podem estar expostos.

O método consiste na elaboração da política de SSO e de objetivos relacionados ao comportamento que esta empresa pretende ter com relação à SSO. Esse comportamento será monitorado pela própria empresa, por meio de planos de ação, indicadores, metas e auditorias. Os critérios de desempenho e a abrangência são estipulados pela própria empresa, que deve definir qual o nível de detalhamento e exigência deseja atingir na gestão de segurança.

A OHSAS 18001 é uma norma para os Sistemas de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional voltada para empresas que se preocupam com a preservação da integridade, segurança e saúde dos seus colaboradores de forma responsável. A (Occupational Health and Safety Assessments). Series é uma norma que define requisitos do Sistema de Gestão de Saúde e Segurança Ocupacional, desenvolvida de forma a ser compatível com a norma ISO 9001 e a ISO 14001. As empresas que adotam esta norma comprovam que se preocupam com a saúde e a segurança de seus colaboradores, deixando claro para seus parceiros de negócios e autoridades locais que adotou um Sistema de Gestão voltado para Saúde e Segurança no Trabalho. Através desta norma a empresa alcança um maior nível de produtividade, além de aumentar a motivação dos seus colaboradores e valorizar sua imagem no mercado.

- Quem pode se beneficiar com a OHSAS 18001?

Todas as organizações que desejam construir suas filosofias em uma gestão ativa de saúde ocupacional e segurança, controlar riscos que podem afetar a saúde e segurança ocupacional de seus funcionários e que queiram _documentar suas atividades e torná-las mensuráveis visando um processo de melhoria contínua.

Benefícios da OHSAS 18001

O padrão de Saúde Ocupacional e Segurança (OHSAS 18001) é um padrão internacional que estabelece requisitos _relacionados à Gestão da Saúde Ocupacional e Segurança, através do qual é possível melhorar o conhecimento dos riscos existentes na organização, atuando no seu controle em situações normais e anômalas. Este padrão é _aplicável a qualquer organização de diversos setores e atividades econômicas, orientando tais organizações sobre _como promover a melhoria contínua do desempenho de Saúde Ocupacional e Segurança, através de:

- Redução de acidentes através da sistematização de todas as atividades relevantes de saúde e segurança ocupacional;
- Certeza legal devido à aderência a todos os requisitos estatutários aplicáveis;
- Aumento da identificação e motivação do funcionário devido ao envolvimento nos processos de gestão de SSO;
- Melhoria da imagem e aumento da competitividade através de desempenho de SSO documentada e sustentada;
- Fortalecer a imagem da empresa e a participação no mercado;
- Aumento da competitividade;
- Satisfazer os critérios dos investidores e melhorar o acesso ao capital;

4.2 – Interação do ISM Code e Normas ISSO

4.2.1 – ISM Code e ISO 9001



Figura 6 – Interação de normas e regras do ISM Code e ISO9001

Enquanto a ISO 9001 não é obrigatório, o Código ISM é um requisito obrigatório para as embarcações de comércio internacional. Para navios mercantes em águas nacionais, os governos nacionais podem legislar a usar o Código ISM. A seção Código ISM 1.3, que afirma que o Código ISM pode ser aplicada a todos os navios, agora está sendo para navios nacionais pela maioria dos países. O United States Coast Guard (USCG) tem vindo a programar partes do Código, e está considerando sistematicamente a aplicação do Código ISM aos (ferries boat). A aplicação do Código ISM é destinada a apoiar e incentivar o desenvolvimento de uma cultura de segurança em transporte. Fatores de sucesso para esta cultura de segurança estão valores e crenças cometimento. Tanto a ISO 9001 e do Código ISM especificar uma abordagem sistemática à gestão por parte dos responsáveis pela gestão de navios. Qualificados ISO 9001, Auditores que têm a competência necessária para determinar a eficácia de um sistema são incentivados a participar do curso Código ISM para determinar a eficácia do sistema de gestão de segurança da empresa. O Código ISM é obrigatório e garante que os riscos de bordo são geridos de forma eficaz e desempenho melhorado. Seus requisitos incluem medidas para estabelecer os procedimentos de segurança e prevenir a poluição. Enquanto a ISO 9001, esta norma fornece uma valiosa adição ao ISM. Ele garante que seu sistema de gestão

da qualidade foi medida contra melhores práticas. Com seu forte foco na satisfação do cliente. ISO9001 é uma excelente ferramenta para melhorar continuamente os sistemas e processos de gestão.

4.2.1 – ISM Code e ISO 14001

ISO 14001, outra norma que integra o risco ambiental com gestão nas práticas de negócios todos os dias e, assim, fornece outro excelente complemento ao Código ISM. Ele ajuda você a garantir conformidade legal, gerir a redução do impacto ambiental e demonstra o seu compromisso com o meio ambiente.



Figura 7 – Ilustração da ISO14001 Sistema de Gestão Ambiental

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ISM CODE foi desenvolvido em resposta a graves acidentes e incidentes de poluição. Para aperfeiçoar a segurança dos navios e de todos envolvidos em suas operações e reduzir os incidentes por poluição e danos ao meio-ambiente, foi estabelecido um padrão mínimo de gerenciamento de segurança a bordo dos navios e nas instalações em terra. Isto se dá partindo da ideia de que cada tripulante é capaz de gerir sua segurança, prevenindo a si mesmo e aos demais colegas da ocorrência de acidentes.

Outro fator importantíssimo, COMPARTAMENTO, pois é o que dita as ações das pessoas, influenciando em suas tomadas de decisões. Muitas Companhias melhoraram seus conhecimentos a cerca das regras e regulamentos, assim como a qualidade da segurança teve um aumento no geral. Paralelamente aos resultados, algumas lições foram aprendidas pelas Companhias como:

- Algumas criaram Sistemas de Gerenciamento para “agradar a auditoria”, sem nenhum comprometimento para a melhoria;
- Falta de treinamento em viagem e familiarização
- Alguns Sistemas muito complexos, envolvendo burocracia exaerada.

O mais importante é que todas as pessoas envolvidas e relacionadas com atividades marítimas sejam e estejam conscientes de suas responsabilidades, direitos e deveres, com relação à segurança a bordo, priorizando anular o risco de acidentes tanto pessoais, como materiais, atendendo aos requisitos e propósitos das legislações sobre a segurança. Assim, a importância do desenvolvimento de um sistema de qualidade e segurança no meio marítimo. É prioridade para que se reduzam os acidentes e de que sua eficiência seja comprovada e aprovada pelos órgãos fiscalizadores e por seus clientes.

Atualmente, um SGS sólido, é a base para o crescimento e credibilidade da Empresa perante o mercado, principalmente para o mercado Offshore.

Referências Bibliográficas

- Federation, International Shipping ,Shipping, International Chamber of. Guidelines on the application of the IMO International Safety Management (ISM) CODE. Londres: 1996.
- - Capitania dos Portos. Disponível em < www.mar.mil.br/cfaoc/outros01.html >. Acesso em: data 14/ outubro/ 2013 as 21:24hs.
- IMO < www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=287> . ISM CODE acesso em: data 16/ outubro/2013 as 08:45hs
- - Pinto, Abel. Sistemas de Gestão da Segurança e Saúde no Trabalho: Guia para sua implementação. Lisboa: Edições Silabo, 2005.
- - Loures, Antonio Carlos da Rocha (traduzida por). Código ISM. Londres,2002.
- Norma OHSAS 18000 – Occupational health and safety management systems – specifications. London: Edição 2002.
- - ABNT NBR ISO 9001:2000
- - ABNT NBR ISO 14001:2004
- OHSAS 18001:1999
- FARTHING, B. “The ISM Code. Northern Shipwonwrs Defence Club Annual report”, 1995.
- - IMO - Resoluções, circulares, convenções e códigos aplicáveis i.e. STCW95 conforme adendo, Código ISM, etc.
- SOLAS – Safety of life at Sea
- NORMAM 06
- NORMAM 07

- <http://www.oecd.org/dataoecd/27/18/1827388.pdf> / acesso em: data 18/Outubro/2013 as 09:30hs
- www.eclac.cl/transporte/perfil/iame_papers/.../Vlachs_et_al.doc
- <http://www.oecd.org/dataoecd/18/37/2080990.pdf>
- <http://www.acuerdolatino.int.ar/>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Memorandum_of_understanding
- <http://www.iacs.org.uk/Explained/members.aspx>
- [http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Herald of free Enterprise](http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Herald_of_free_Enterprise) / acesso em: data 15/Outubro de 2013 as 20:15hs