



**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**  
**CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS – APMA.2**

**FRANCISCO PETRARCA BELÉM GOMES**

**A ATUAÇÃO DA COMISSÃO INTERNA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES (CIPA)**  
**A BORDO DE EMBARCAÇÕES E UNIDADES MARÍTIMAS**

**RIO DE JANEIRO – RJ**

**2018**

**FRANCISCO PETRARCA BELÉM GOMES**

**A ATUAÇÃO DA COMISSÃO INTERNA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES (CIPA)  
A BORDO DE EMBARCAÇÕES E UNIDADES MARÍTIMAS**

Monografia apresentada como Trabalho de Conclusão de Curso denotada pelo Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, como parte dos requisitos para obtenção do Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Orientador: Hamessés Cesar da Silva Santos

**RIO DE JANEIRO – RJ**

**2018**

**FRANCISCO PETRARCA BELÉM GOMES**

**A ATUAÇÃO DA COMISSÃO INTERNA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES (CIPA)  
A BORDO DE EMBARCAÇÕES E UNIDADES MARÍTIMAS**

Monografia apresentada como Trabalho de Conclusão de Curso denotada pelo Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, como parte dos requisitos para obtenção do Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador: Hamessés Cesar da Silva Santos

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

---

Assinatura do Aluno

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente a Deus, por me abençoar, proteger e iluminar sempre e em todos os lugares.

Em especial a minha mãe Edna por todo suporte técnico para a realização desse trabalho. Além disso, por todo apoio incondicional e motivação durante todo o curso.

Ao meu pai Wanderley, meus irmãos Sócrates e Amadeus e a minha futura esposa Luciana por todo o apoio, incentivo e amor desprendido ao longo da minha vida e, especialmente, ao longo dessa árdua jornada.

Ao meu avô e avó maternos Lacordero e Irá pelo espontâneo brilho oriundo dos seus olhos quando escutam minhas aventuras marítimas.

A todos que contribuíram para a minha formação profissional, em especial aos chefes de máquinas Jorge da Cruz Filho e Rogério Ventura.

Se você vai tentar, vá até o fim, caso contrário,  
nem comece.  
(Charles Bukowski)

## RESUMO

Tendo em vista o atual panorama do mercado, as empresas de navegação e apoio marítimo estão cada vez mais buscando a excelência através de uma rígida política de saúde, meio ambiente, qualidade e segurança. Este estudo foca no quesito segurança, apresentando conceitos, políticas internas, documentos e atitudes que devem ser tomadas por empregadores e empregados para levarem a empresa marítima ao objetivo ideal de acidente zero. Atualmente, fala-se muito no conceito de “vender segurança”, ou seja, além dos costumeiros serviços prestados, as empresas expõem no seu portfólio suas respectivas preocupações com a segurança das embarcações, cargas e tripulações. A Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) é um instrumento de suma importância. Ela é precursora da segurança e seus membros, “cipeiros”, são os orientadores que executam todo o trabalho da multiplicação da segurança a bordo. A conscientização e treinamento de tripulantes para que usem de maneira apropriada seus respectivos Equipamentos de Proteção Individual (EPI) na execução das suas tarefas a bordo é diretamente ligada a CIPA, bem como a realização de campanhas de segurança. Com o intuito de enriquecer esse trabalho, foram feitas pesquisas em sites com credibilidade científica, livros, monografias, artigos e documentos. Para ilustrar e facilitar o entendimento do tema adotou-se a abordagem expositiva utilizando gráficos, imagens e tabelas.

Palavras-chave: Marinha Mercante. Prevenção de Acidentes. CIPA. Segurança a Bordo.

## **ABSTRACT**

In view of the current market landscape, shipping and maritime support companies are increasingly seeking excellence through a strict policy of health, environment, quality and safety. This monograph focuses on the issue of safety, presenting concepts, internal policies, documents and attitudes that must be taken by employers and employees to take the maritime company to the ideal goal of zero accident. Currently, there is a lot of talk about the concept of "selling security", that is, in addition to the usual services provided, companies in their portfolio expose their respective concerns about the safety of vessels, cargoes and crews. The Internal Commission for the Prevention of Accidents (CIPA) is an extremely important instrument. She is a forerunner of security and her members, heralds, are the guiders who carry out all the work of safety multiplication on board. For example, the awareness and training of crew members to properly use their respective Personal Protective Equipment (PPE) in the execution of their duties on board is directly linked to CIPA, as well as conducting safety campaigns. In order to enrich this work, research was done on web sites, books, monographs, articles and documents. To illustrate and facilitate the understanding of the theme, the expositive approach was adopted using graphs, images and tables.

**Keywords:** Merchant Navy. Accidents prevention. CIPA. Safety on Board.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES/FIGURAS

<b>Figura 1:</b>	Adesivo de alerta de segurança	11
<b>Figura 2:</b>	Matriz de necessidade de utilização de EPI	14
<b>Figura 3:</b>	Ato inseguro e condição insegura	15
<b>Figura 4:</b>	Acidente	16
<b>Figura 5:</b>	Incidente	17
<b>Figura 6:</b>	CIPA	21
<b>Figura 7:</b>	Mapa de risco	24
<b>Figura 8:</b>	“Checklist” de inspeção da CIPA	25
<b>Figura 9:</b>	PPRA	26



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<b>AIDS</b>	Acquired Immunodeficiency Syndrome
<b>BAD</b>	Boletim de Avaliação de Desempenho
<b>CA</b>	Certificado de Aprovação
<b>CAT</b>	Comunicação de Acidente de Trabalho
<b>CIPA</b>	Comissão Interna de Prevenção de Acidentes
<b>CLT</b>	Consolidação das Leis do Trabalho
<b>DDS</b>	Diálogo Diário de Segurança
<b>DST</b>	Doenças Sexualmente Transmissíveis
<b>EPC</b>	Equipamento de Proteção Coletiva
<b>EPC</b>	Equipamento de Proteção Coletiva
<b>EPI</b>	Equipamento de Proteção Individual
<b>INSS</b>	Instituto Nacional do Seguro Social
<b>MTE</b>	Ministério do Trabalho e Emprego
<b>NR</b>	Norma Regulamentadora
<b>OIT</b>	Organização Internacional do Trabalho
<b>SESMT</b>	Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho
<b>SIPAT</b>	Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho
<b>SMS</b>	Saúde Meio Ambiente e Segurança

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>SEGURANÇA DO TRABALHO</b>	<b>11</b>
2.1	A importância da segurança a bordo de embarcações e unidades marítimas	11
2.2	Direitos e deveres do empregador e empregado	12
2.2.1	Por parte do empregador	12
2.2.2	Por parte do empregado	12
2.3	A importância da utilização do Equipamento Individual de Proteção (EPI) e do Equipamento de Proteção Coletiva (EPC) a bordo	13
2.4	Ação insegura e condição insegura	14
<b>3</b>	<b>CUSTOS DE ACIDENTES</b>	<b>16</b>
3.1	Acidentes e incidentes a bordo	16
3.2	Principais causas de acidentes a bordo	17
3.3	Custo direto, custo indireto e custo judicial de acidentes a bordo	19
3.4	Repercussão social de acidentes a bordo	19
<b>4</b>	<b>COMISSÃO INTERNA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES (CIPA)</b>	<b>21</b>
4.1	Conceito	21
4.2	Legislações	22
4.3	Funções	23
4.4	Formas de investimento na CIPA	27
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>29</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>30</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Os acidentes não ocorrem ao acaso e as normas e leis não são feitas de forma aleatória. Na esmagadora maioria dos casos, falta de atenção e descumprimento de procedimentos são os principais fatores que causam acidentes. Praticamente todas as leis e normas que hoje temos foram consequências de incidentes ou acidentes que um dia ocorreram.

Pela lei N° 6.514 de 1977 toda empresa deve montar uma Comissão Interna para a Prevenção de Acidentes (CIPA). Os membros de tal comissão são escolhidos pelos próprios funcionários através de eleição direta e outros são indicados pelo próprio empregador. A CIPA possui várias funções, tais como a criação de campanhas de conscientização do uso correto de Equipamentos de Proteção Individual (EPI), elaboração de mapas de risco para todos os compartimentos da embarcação, dentre outras. Quanto mais a empresa marítima investe e valoriza sua CIPA, menor será a possibilidade de ocorrerem acidentes. Atrelado à proteção do marítimo está a preservação dos bens materiais (navio e carga), ou seja, é fundamental um quadro de funcionários disciplinados e conscientes.

Dessa forma, tendo como ponto de partida o fato de que a vida humana deve vir em primeiro lugar, a segurança e o cumprimento de leis e normas relacionadas devem ser a prioridade em toda empresa de navegação marítima. Uma CIPA forte e atuante é fundamental para atingir o objetivo de acidente zero.

## 2 SEGURANÇA DO TRABALHO

Segurança do trabalho é a ciência que, através do estudo das causas de acidentes de trabalho, visa à prevenção de ocorrência desses. Para atingir o referido objetivo, são adotadas medidas técnicas, educacionais, médicas, administrativas e comportamentais dos colaboradores de uma determinada empresa. Em outras palavras, a segurança do trabalho visa uma melhor qualidade de vida no ambiente de trabalho bem como a preservação da vida e de bens materiais através das análises de riscos do local e dos riscos de operação.

As medidas educacionais e comportamentais implementadas devem receber uma atenção especial, pois, através de atitudes corretas e rigoroso cumprimento dos procedimentos operacionais por parte dos colaboradores, teremos o objetivo de acidente zero cada vez mais tangível.

### 2.1 A importância da segurança do trabalho a bordo de embarcações e unidades marítimas

A bordo de embarcações e unidades marítimas a segurança do trabalho deve ser vista como responsabilidade de todos os tripulantes, ou seja, todos devem observar além de si mesmos, os outros colegas de trabalho a sua volta. Nem sempre se tem disponível algum profissional da segurança (técnico de segurança do trabalho ou engenheiro, por exemplo), então se faz necessário que os tripulantes sejam cada vez mais disciplinados e treinados.

A abrangência da aplicação do conceito de segurança de trabalho vai desde simples operações do dia-a-dia, como o simples ato de deslocamento de tripulantes pela embarcação, até complexas manobras de lançamento de torpedo.

Figura 1 – Adesivo de alerta de segurança



## **2.2 Direitos e deveres do empregador e do empregado**

Para uma embarcação ou unidade marítima ser considerada segura, faz-se necessário que empregador e empregado estejam em sintonia e concordância no que diz respeito ao cumprimento de procedimentos e medidas de segurança. Em outras palavras, ambos devem cumprir rigorosamente seus deveres e exigirem seus direitos. Se houver falha por parte de um deles, a segurança fica comprometida e o risco de acidente é eminente.

### **2.2.1 Por parte do empregador**

Cabe ao empregador:

- a) Cumprir e fazer cumprir as disposições legais e regulamentares sobre segurança e medicina do trabalho;
- b) Elaborar ordens de serviço sobre segurança e saúde no trabalho, dando ciência aos empregados por comunicados, cartazes ou meios eletrônicos.
- c) Informar aos trabalhadores os riscos profissionais que possam originar-se nos locais de trabalho, os meios para prevenir e limitar tais riscos e medidas adotadas pela empresa. Além disso, informar também os resultados de avaliações ambientais realizadas nos locais de trabalho e os resultados dos exames médicos e de exames complementares de diagnóstico aos quais os próprios trabalhadores forem submetidos.
- d) Permitir que representantes dos trabalhadores acompanhem a fiscalização dos preceitos legais e regulamentares sobre segurança e medicina do trabalho.
- e) Determinar procedimentos que devem ser adotados em caso de acidente ou doença relacionada ao trabalho.
- f) Fornecer ao empregado Equipamento de Proteção Individual (EPI) adequado e promover explicações quanto ao seu uso correto.

### **2.2.2 Por parte do empregado**

Cabe ao empregado:

- a) Cumprir as disposições legais e regulamentares sobre segurança e saúde do trabalho, inclusive as ordens de serviço expedidas pelo empregador.

- b) Usar corretamente o EPI fornecido pelo empregador
- c) Submeter-se aos exames médicos previstos nas Normas Regulamentadoras (NR).
- d) Colaborar com a empresa na aplicação das NR.

### **2.3 A importância da utilização do Equipamento Individual de Proteção (EPI) e dos Equipamentos de Proteção Coletiva (EPC) a bordo**

EPI é todo e qualquer dispositivo de uso individual utilizado pelo trabalhador, tripulantes, destinado a proteção contra riscos capazes de ameaçar a sua segurança e a sua saúde.

EPC são dispositivos utilizados no ambiente de trabalho com o objetivo de proteger os trabalhadores dos riscos inerentes aos processos, tais como o enclausuramento acústico de fontes de ruído, a ventilação dos locais de trabalho, a proteção de partes móveis de máquinas e equipamentos, a sinalização de segurança, dentre outros.

O EPI será obrigatório somente se o EPC não atenuar os riscos ou se oferecer proteção parcialmente.

Conforme dispões a Norma Regulamentadora 6 (NR06), a empresa é obrigada a fornecer aos empregados, gratuitamente, EPI adequado ao risco, em perfeito estado de conservação e funcionamento nas seguintes circunstâncias:

- a) Sempre que as medidas de ordem geral não ofereçam completa proteção contra os riscos de acidentes do trabalho ou de doenças profissionais do trabalho.
- b) Enquanto as medidas de proteção coletiva estiverem sendo implementadas.
- c) Para atender situações de emergência.

Além disso, a empresa marítima tem obrigação de orientar e treinar o tripulante para uso correto do EPI, bem como as situações que se deve usar.

Figura 2 – Matriz de necessidade de utilização de EPI

		- Matriz de Necessidade de Utilização de EPI/ - PPE Matrix Need														Rev.: 07 Pag/Page: 1/25						
EPI X FUNÇÃO BORDO	MACACAÇÃO / VESTIMENTA	BOTA DE SEGURANÇA	BOTA DE PVC	CAPACETE	PROTECTOR AURICULAR	POTECTOR CONCHA	OCULOS AMPLA VISAO	OCULOS DE SEGURANÇA	PROTECTOR FACIAL	AVENTAL DE RASPA	LUVA DE VAQUETA	LUVA DE MALHA DE AÇO	LUVA TERMICA	LUVA PVC	MASCARA SEMI- FACIAL C/AR TUCHO	JAPONA TERMICA PARA CAMARCA FRIA	AVENTAL TERMICO	LUVA TERMICA PARA CAMARA FRIA	LUVA FLECTACTIL	LUVA CONTRA IMPACTO	LUVA ALTA TENSÃO	
COMANDANTE/CAPTAIN	X	X		**	**			**												**		
IMEDIATO/FIRST MATE	X	X		**	**			**												**		
OFICIAL DE NAUTICA/ENGINEER OFFICE	X	X		**	**			**												**		
PRATICANTE OFICIAL DE NAUTICA	X	X		**	**			**												**		
MARINHEIRO DE CONVES/ABLE SEAMAN	X	X	**	X	X		**	X	**	**	**			**	**					**	**	
MOÇO DE CONVES/ORDINARY SEAMAN	X	X	**	X	X		**	X	**	**	**			**	**					**	**	
CHEFE DE MAQUINAS/SECOND ENGINEER	X	X		X	X	X		X						**						**		**
SUB-CHEFE DE MAQUINAS/ENGINEERING OFFICER	X	X		X	X	X		X						**						**		**
MARINHEIRO DE MAQUINAS/ENGINEERING SEAMAN	X	X	**	X	X	X	**	X	**	**	**			**	**					**		
MOÇO DE MAQUINAS/WIPER	X	X	**	X	X	X	**	X	**	**	**			**	**					**		
OFICIAL DE MAQUINAS/SAFETY OFFICER	X	X		X	X	X		X						**						**		**
PRATICANTE DE OFICIAL DE MAQUINAS	X	X		X	X	X		X												**		
COZINHEIRO/COOK	X	X	**	**	**			**				**	**	**		**	**	**	**	**		
TAIFEIRO/STEWARD	X	X	**	**	**			**				**	**	**		**	**	**	**	**		

Fonte: Documento interno de empresa off-shore

O EPI de fabricação nacional ou importado, só poderá ser posto a venda ou utilizado com a indicação do Certificado de Aprovação (CA) expedido pelo órgão nacional competente em matéria de segurança e saúde no trabalho do MTE.

Os equipamentos de proteção individual são essenciais à proteção do trabalhador, visando a manutenção de sua saúde física e proteção contra os riscos de acidentes do trabalho e/ou de doenças profissionais e do trabalho.

#### 2.4 Ação insegura e condição insegura

Ação insegura, ou ato inseguro, é todo e qualquer comportamento inadequado por parte de um tripulante que pode gerar problemas, incidentes ou até mesmo acidentes no local de trabalho. Andar sem capacete no convés é um exemplo de ação insegura.

Condição insegura é o panorama do ambiente de trabalho que naturalmente oferece perigo ou risco ao trabalhador ou condição precária de uma máquina ou equipamento a ser utilizado. Efetuar pintura nos degraus de uma escada é um exemplo de condição insegura.

Temos também a combinação de ação insegura com condição insegura. Um tripulante realizando manutenção numa instalação elétrica com fios desencapados sem usar luvas apropriadas é um ótimo exemplo dessa calamitosa, porém recorrente situação.

Todas as situações citadas acima podem ser evitadas desde que haja elevada disciplina e atenção por parte dos tripulantes. Infelizmente muitas situações de risco se concretizam devido ao excesso de confiança por realizar freqüentemente uma atividade ou simplesmente por desatenção. A fim de buscar uma excelência cada vez maior, faz-se necessário que todos os tripulantes sejam vigilantes entre si, ou seja, mesmo que não estejam envolvidos em determinada tarefa, alertem os colegas de trabalho envolvidos quando necessário.

Figura 3 – Ato inseguro e condição insegura



Fonte: <http://descomplicandoaseguranca.blogspot.com/2017/06/ato-e-condicao-insegura-sera-ainda.html>



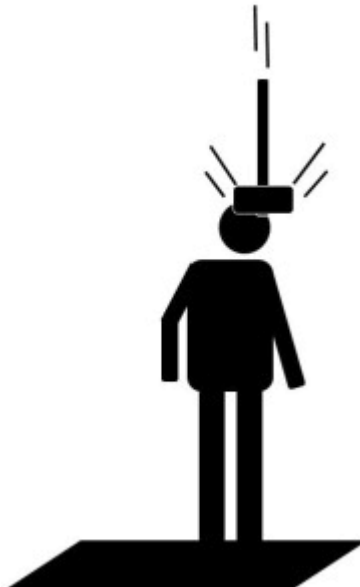
### 3 CUSTOS DE ACIDENTES

A vida humana sempre deve vir sempre em primeiro lugar. Entretanto, numa empresa marítima, a palavra “custo” é embutida em tudo que lá acontece. Portanto, mesmo com vigilância permanente, os custos acarretados por um eventual acidente inevitavelmente serão mensurados e quantificados.

#### 3.1 Acidentes e incidentes a bordo

Acidente é um acontecimento inesperado e repentino que ocorre durante a execução de determinada tarefa que pode causar danos leves ou graves aos envolvidos e ao bem material.

Figura 4 - Acidente



Fonte: <http://temseguranca.com/e-possivel-o-risco-zero-trabalho>

Incidente é um acontecimento também inesperado que poderia levar ao acidente, ou seja, é um “quase acidente.”

Figura 5 – Incidente



Fonte: <http://temseguranca.com/e-possivel-o-risco-zero-trabalho>

Para ilustrar ambos os conceitos, tomemos como exemplo a seguinte situação: um marinheiro está carregando uma lata de tinta pelo convés. Devido ao balanço, ele tropeça e cai. Se houver alguma lesão a ele ou algum dano a lata, temos um acidente. Caso não haja nenhuma lesão ao tripulante e nenhum dano material, temos, portanto um incidente. Podemos afirmar ainda que o acidente, diferente do incidente, suspende ou interfere no prosseguimento de uma operação ou atividade.

Ambos devem ser relatados quando ocorrerem para que sejam levantados dados estatísticos e que sejam usados como alertas para que sejam evitadas prováveis reincidências.

No caso de acidente de trabalho ou doença profissional sofrida por um tripulante, o setor de Segurança Meio Ambiente e Saúde (SMS) da empresa deve abrir uma Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT) para comunicar formalmente ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) o ocorrido. O prazo é de um dia útil seguinte ao ocorrido. Entretanto, em caso de óbito, a comunicação deve ser feita imediatamente.

### 3.2 Principais causas de acidentes a bordo

O simples fato de estar em navegação por si só já é uma inevitável condição insegura, pois o constante balanço, mesmo que não seja intenso, coloca dificuldades na execução de todas as tarefas e operações e torna-se uma natural causa de acidentes. Um exemplo clássico é

a disposição dos utensílios e equipamentos da cozinha: devem estar sempre apeados de forma que em caso de mau tempo não venham a cair.

Os tripulantes devem estar em constante alerta em tudo que fazem: desde o momento que acordam e levantam da cama, passando pelo deslocamento pela embarcação, até o momento que voltam a cama para dormir. Devem estar atentos na abertura de portas, ao descer e subir escadas e até mesmo na maneira como sentam na cadeira. Enfim, a vida de embarcado é de uma interminável vigília para prevenir acidentes.

Existe também a necessidade do rígido cumprimento dos procedimentos operacionais, uso de EPI e habilidade na função que desempenham. Para tal, são necessários treinamentos e vigilância dos próprios colegas de trabalho para que sejam emitidos alertas em tempo real sobre atos ou condições inseguras de forma a se evitarem acidentes e incidentes. O respeito irrestrito as sinalizações de segurança também é fundamental, por exemplo, uma placa de “não opere este equipamento” nunca deve ser ignorada ou removida sem a devida autorização do tripulante que a colocou.

A tomada de consciência e a ética profissional dos tripulantes são essenciais para a segurança a bordo. Sob hipótese nenhuma, os tripulantes devem embarcar sob efeitos de drogas e álcool. Brincadeiras devem ser evitadas em ambiente de trabalho, principalmente na execução de “fainas” e operações com outra embarcação ou unidade marítima. Fofocas a bordo criam animosidade a bordo e eventuais desavenças entre tripulantes: então se deve prezar sempre pela boa convivência.

O ambiente de trabalho deve estar limpo, organizado, bem sinalizado e iluminado. Caso contrário, o risco de acidente é eminente. Todo o maquinário deve estar operacional sem restrições e ferramentas adequadas e em boas condições são também fundamentais para a preservação da integridade física dos envolvidos em determinada “faina”.

Condições naturais, principalmente maremoto e vento forte, devem ser tratadas como determinantes na realização de manutenções e operações. Por exemplo, se o vento está forte, uma embarcação não deve se aproximar para operar com uma unidade marítima. Manutenções que não sejam urgentes ou emergenciais podem ser adiadas e executadas quando as condições climáticas estiverem mais amenas.

Conforme veremos mais adiante, a CIPA atua na orientação e fiscalização de todas as situações anteriormente citadas. Entretanto, de nada adianta uma CIPA atuante se não há uma tomada de consciência e postura exemplar por parte da tripulação.

### **3.3 Custo direto, custo indireto e custo judicial de acidentes a bordo**

Custo direto são os gastos que estão vinculados diretamente ao tripulante acidentado. Por exemplo: despesas médicas, despesas com transporte durante o tratamento e seguro de acidente, dentre outros.

Custo indireto são os gastos oriundos das conseqüências do acidente. Por exemplo, equipamento danificado, horas paradas de produção desde o momento do acidente até a retomada das atividades, dentre outros.

Custo judicial deve ser levado em conta somente se o trabalhador entrar na justiça exigindo indenização. É um custo que pode ser evitado desde que a empresa se prontifique a ajudar o tripulante acidentado em todas as etapas da sua recuperação, cumpra rigorosamente todos os seus deveres, despenda um atendimento e atenção diferenciada ao acidentado.

### **3.4 Repercussão social de acidentes a bordo**

A ocorrência de acidente a bordo é um evento indesejado e negativo para todos: tripulantes e empresa. Todos perdem e as suas conseqüências algumas vezes podem ser irreparáveis, como, por exemplo, a morte de um tripulante.

Do lado social, temos o drama humano. Nada é capaz de substituir a vida. Mesmo que não haja morte, as conseqüências podem ser irreparáveis. Quando o tripulante tem um membro superior decepado, por exemplo, ele perde eternamente a capacidade de embarcar, sua vida e a de seus familiares mudam completamente, pois ele fica dependente até mesmo para simples tarefas domiciliares. Temos ainda o trauma que ele carregará até o fim da sua vida. Também deve ser levado em conta os danos psicológicos causados aos seus companheiros de trabalho ao verem a situação a qual o colega está passando.

Além disso, a empresa marítima fica marcada negativamente. Além de sofrer internamente pela vida do seu colaborador, ela fica com uma imagem negativa no mercado. Durante a vigência do prazo contratual a Petrobrás avaliará o desempenho da contratada com

base em critérios como prazo, qualidade, gestão e SMS que podem considerar, por exemplo, materiais, equipamentos, máquinas, veículos, ferramentas e instalações, sua qualidade e eficácia, e recursos humanos empregados

O método utilizado é o Boletim de Avaliação de Desempenho (BAD). Sendo atribuída uma nota para cada empresa contratada, forma-se um “ranking” de excelência entre todas as elas.

Em outras palavras, tomando por referência o quesito SMS, a Petrobrás utiliza como variável decisiva a nota BAD para manutenção de contratos e celebração de novos. Dessa forma, se ocorreu um acidente a bordo de um rebocador de determinada empresa “off-shore”, esta com certeza sofrerá uma considerável queda na sua nota BAD.

## 4 COMISSÃO INTERNA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES (CIPA)

### 4.1 Conceito

A Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) é um grupo formado por colaboradores (tripulantes) e representantes designados pelo empregador. A CIPA é precursora da segurança a bordo, tendo como base a palavra “prevenção” e objetivo final de “acidente zero. Seus membros, chamados de “cipeiros”, devem ser vistos como orientador para prevenção de atos inseguros e condições inseguras; eles também são vistos como multiplicadores da segurança a bordo.

Através da reunião mensal, os membros da CIPA devem debater temas atuais com aplicabilidade imediatas a bordo, bem como situações problemas ocorridas e reclamações levantadas por outros colaboradores. Em suma, a CIPA deve proporcionar e fiscalizar se as condições de trabalho estão de fato seguras e saudáveis para todos os tripulantes, terceirizados e todos que forem a bordo.

Quando a CIPA é forte e atuante a empresa marítima e seus tripulantes só ganham, pois, dessa forma, haverá um ambiente seguro e alta qualidade de vida no trabalho.

Figura 6 – CIPA



Fonte: <http://www.mil.com.br/o-que-e-cipa-e-qual-a-importancia-dela-para-a-sua-industria>

## 4.2 Legislações

No governo Getúlio Vargas, mais precisamente no dia 10 de Novembro de 1944, foi criado a lei N°7.036 que, por sua vez, marcou o surgimento da CIPA. Entretanto, a regulamentação só veio ocorrer em 1953 com a Portaria N° 155.

Atualmente a principal lei é a N°6.514. Além dela temos no Brasil Normas Regulamentadoras (NR), leis complementares e também as convenções internacionais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificadas pelo Brasil. No caso específico da CIPA, temos a NR05 como norma expedida do MTE para tratar da CIPA. A função de todas essas legislações é orientar empregado e empregador dos seus direitos e deveres dentro da empresa no que se refere a segurança do trabalho, e também regulamentação e orientações sobre como a CIPA deve ser formada, administrada e efetivamente funcionar.

Independente do grau de risco que as atividades desenvolvidas ofereçam aos seus colaboradores, toda empresa com mais de vinte funcionários são obrigadas por lei a ter CIPA. Este cumprimento atende a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), mais especificamente a NR5 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

A seleção para os membros da CIPA é feita de duas formas: indicação do empregador e eleição por voto direto.

Independente do cargo exercido ou salário, todos os funcionários tem o direito de se candidatar a fazer parte da CIPA. Depois de formada uma comissão eleitoral, essa, por sua vez, deve elaborar e lançar um edital com regras e datas para a eleição. A divulgação desse edital deve ser feita com certa antecedência da data do pleito de forma que todos os funcionários estejam cientes e decidam sua participação. Lançadas as candidaturas, a comissão deve analisar e aprová-las ou não. Após a apuração dos votos, é feita a divulgação com os vencedores que serão convocados para um treinamento. Feito isso, os eleitos assumem suas funções e de fato começam a exercer seu mandato.

Além dos eleitos, compõem a CIPA colaboradores indicados pelo empregador. Os critérios de indicação competem exclusivamente o empregador. Entretanto, presume-se que os indicados tenham comprometimento, envolvimento e certo conhecimento na área de Saúde Meio Ambiente e Segurança (SMS).

O mandato tem duração de um ano, permitindo uma reeleição. É terminantemente proibida a dispensa sem justa causa ou arbitrária do empregado eleito desde o registro de sua candidatura até um ano após o final de seu mandato. Apesar de esse benefício ser muito bom para o colaborador, ele não deve ser visto como único fator motivacional para impulsionar uma candidatura. O postulante a membro da CIPA deve estar motivado a exercer com afinco todas as suas funções e realmente fazer a diferença dentro da empresa marítima no que diz respeito a prevenção de acidentes.

A CIPA jamais poderá ter seu número de representantes reduzido e também não poderá ser desativada pelo empregador antes do fim do mandato de seus membros, mesmo que ocorra diminuição do número de empregados. Isso somente não se aplica no caso de encerramento das atividades da empresa.

Além de todas as legislações citadas, cada empresa marítima possui um regulamento interno no que diz respeito a segurança e saúde a bordo. Tal regulamento deve ser amplamente divulgado e os todos devem estar cientes da importância do seu cumprimento.

### **4.3 Funções**

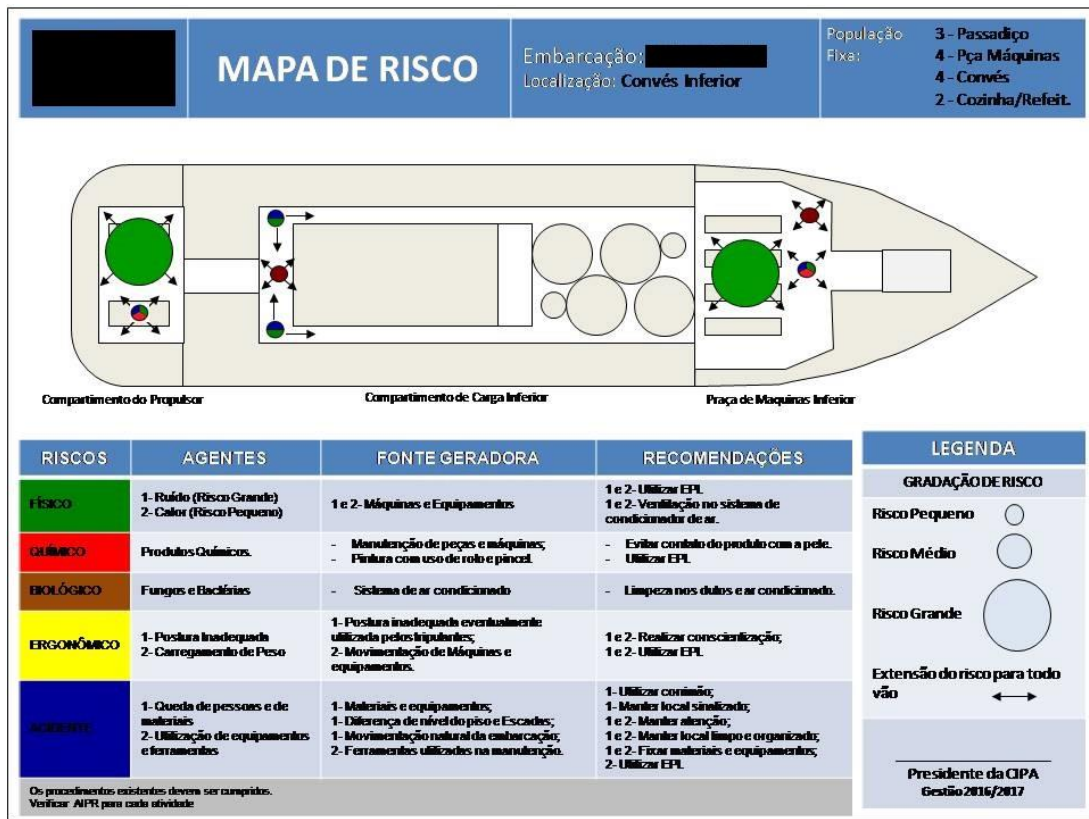
Conforme já dito anteriormente, o objetivo principal da CIPA é prevenir acidentes. Para tal, ela possui diversas atribuições que, se forme cumpridas e aplicadas de forma efetiva, levam ao tão sonhado status de “acidente zero”.

Para embarcações e unidades marítimas, segue abaixo as referidas atribuições de forma mais específica:

- a) Elaborar mapas de riscos em cada setor do navio, por exemplo, a fim de alertar para todos os riscos existentes naquele local e seu respectivo grau.



Figura 7 – Mapa de risco



Fonte: Documento interno de empresa off-shore

- b) Solucionar problemas de segurança e saúde a bordo através da aplicação de um plano de trabalho previamente elaborado pelos “cipeiros”.
- c) Avaliar as prioridades de ação em todos os setores da embarcação e participar efetivamente da implementação de medidas corretivas e preventivas.
- d) Efetuar inspeções periódicas com objetivo de identificar situações que coloquem em risco a integridade física dos tripulantes e da própria embarcação ou unidade marítima.

Figura 8 – Checklist de inspeção da CIPA

Checklist de Inspeção da CIPA (Embarcação)		Revisão: 00			
Local: [REDACTED]		Data: 13/07/2016			
Observadores: [REDACTED]		Hora: 14:00			
Acompanhante de SMS: N.A.					
C - Conforme / NC - Não Conforme / NA - Não Aplicável / NV - Não Verificado					
<b>1 - Acesso a Embarcação</b>		<b>C</b>	<b>NC</b>	<b>NA</b>	<b>NV</b>
A	No embarque(lancha) todos estão utilizando colete salva-vidas, capacete e bota de segurança?			X	
B	A Escada de portaló, rampas e demais acessos da embarcação estão em bom estado de conservação e limpeza?	X			
C	A Escada de portaló dispõe de corrimãos com apoio adequado e seguro?	X			
<b>2 -Convés</b>		<b>C</b>	<b>NC</b>	<b>NA</b>	<b>NV</b>
A	O convés estão limpos e desobstruídos, dispondo de uma área de circulação?	X			
B	As gaiutas e saídas de emergência existentes no convés estão protegidas de forma a impedir a queda de pessoas ou objetos por elas?	X			
C	As tomadas 440v estão tampadas e desenergizadas quando não estão em uso?	X			
D	Os mangotes estão corretamente apeados?		X		
E	Existe pessoal de prontidão no convés?	X			
F	Existe sinalização adequada visando advertir acerca dos riscos existentes e identificando a presença de olhalis, agulheiros cantos vivos, escadas, tubulações, aberturas etc?	X			
G	O lava olhos está desobstruído?		X		
H	Os produtos químicos encontram-se armazenados em local adequado e de acesso restrito?	X			
I	Os produtos químicos encontram-se com rótulo devidamente identificados?	X			
J	As fichas de informação de segurança de produtos químicos encontram-se disponíveis e próximos aos produtos?	X			
K	O KIT SOPEP encontra-se com todos os itens disponíveis?	X			
L	Existem fiações expostas ?	X			
M	O ponto de encontro está devidamente sinalizado e livre?	X			
N	As escadas externas encontram-se em bom estado e seus degraus com fita-antiderrapante?	X			
O	Mapa de Risco disponível no local de trabalho e atualizado?	X			
P	Paióis limpos e organizados?		X		
<b>3 - Praça de Máquinas</b>		<b>C</b>	<b>NC</b>	<b>NA</b>	<b>NV</b>
A	Todas as escadas da praça de máquinas encontram-se livre de óleo e graxas e seus degraus possuem fita anti-derrapante?	X			
B	Os pisos dos compartimentos encontram-se limpos e isentos de materiais inservíveis e de substâncias que aumentem os riscos de acidentes no local?	X			
C	A iluminação de todos os compartimentos está adequada e foram adotadas medidas de segurança para evitar colisões ou atropelamentos?	X			
D	Meios de acessos livres e desobstruídos?	X			
E	Extintores, hidrantes e máscaras de fuga instalados, inspecionados e disponíveis para uso?	X			
F	Mapa de Risco disponível no local de trabalho e atualizado?	X			
G	Rotas de fuga estão definidas e sinalizadas?	X			
H	Os produtos químicos encontram-se armazenados em local adequado e de acesso restrito?	X			
I	Os produtos químicos encontram-se com rótulo devidamente identificados?	X			

Fonte: Documento interno de empresa off-shore

- e) A cada reunião, discutir as situações de risco identificadas no período e acompanhar o andamento das metas previamente fixadas no seu plano de trabalho.
- f) Passar informações relativas à segurança e saúde a bordo para todos os tripulantes embarcados.
- g) Participar, com o Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho (SESMT), onde houver, das discussões promovidas pelo empregador, para avaliar os impactos de alterações no ambiente e processo de trabalhos relacionados à segurança e saúde dos tripulantes.
- h) Solicitar ao SESMT ou a empresa marítima, a paralisação de máquina ou setor onde seja considerado que haja alto risco à segurança e saúde dos tripulantes.
- i) Ter participação ativa na criação e implementação do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO) e Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) e demais programas que sejam relacionados à saúde e segurança a bordo.
- programas relacionados à segurança e saúde no trabalho;

Figura 9 - PPRA

GRUPO 1 VERDE	GRUPO 2 VERMELHO	GRUPO 3 MARRON	GRUPO 4 AMARELO	GRUPO 5 AZUL
RISCOS FÍSICOS	RISCOS QUÍMICOS	RISCOS BIOLÓGICOS	RISCOS ERGONÔMICOS	RISCOS DE ACIDENTES
Ruídos	Poeiras	Vírus	Esforço físico intenso	Arranjo físico inadequado
Vibrações	Fumos	Bactérias	Levantamento e transporte	Máquinas e equipamentos
Radiações ionizantes	Névoas	Protozoários	Exigência de postura inadequada	Ferramentas inadequadas ou defeituosas
Radiações não ionizantes	Neblina	Fungos	Controle rígido de produtividade	Iluminação inadequada
Frio	Gases	Parasitas	Imposição de ritmos excessivos	Eletricidade
Calor	Vapores	Bacilos	Trabalho em turno e noturno	Probabilidade de incêndio ou explosão
Pressões anormais	Produtos químicos em geral		Jornadas de trabalho prolongado	Armazenamento inadequado
Umidade			Monotonia e repetitividade	Animais peçonhentos
			Outras situações causadoras de estresse físico e/ou psíquico	Outras situações de risco que poderão contribuir para ocorrência de acidentes

Fonte: <https://segurancadotrabalhown.com/o-que-e-ppra>

- j) Promover ampla divulgação do cumprimento das NRs, assim como cláusulas de acordos coletivos de trabalho relativo à segurança e saúde no trabalho.

- k) Participar, junto com o SESMT, onde houver, ou com a empresa marítima, da análise das causas das doenças e acidentes de trabalho e propor medidas de solução dos problemas identificados.
- l) Solicitar a empresa marítima e analisar as informações relativas a questões que tenham interferido na segurança e saúde dos tripulantes.
- m) Quando a empresa emitir uma CAT, a CIPA deve requisitar uma cópia.
- n) Organizar, divulgar e promover anualmente a Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (SIPAT).
- o) Em parceria com a empresa marítima, participar de campanhas de prevenção de Doenças Sexualmente Transmissíveis (DST) e “Acquired Immunodeficiency Syndrome” (AIDS).

#### **4.4 Formas de investimento na CIPA**

Investir em segurança e saúde significa reduzir custos e fortalecer a imagem da empresa como uma companhia responsável e preocupada com o bem-estar e integridade dos seus colaboradores. Quanto mais próximo se chegar do tão almejado patamar de “acidente zero”, haverá menos ausências a bordo, bem como uma considerável redução nos gastos com plano de saúde dos tripulantes. Além disso, um tripulante seguro e motivado rende muito mais e, conseqüentemente, a produtividade aumenta.

Conforme já visto, a gama de responsabilidades inerentes a CIPA é imensa. Portanto, se uma empresa marítima resolve investir maciçamente no funcionamento da referida comissão, ela com certeza irá colher ótimos resultados.

Partindo do pressuposto que a CIPA realize um amplo estudo da qualidade dos EPIs fornecidos, o grau de utilização dos mesmos e o nível de instrução dos tripulantes, pode-se elaborar um plano de metas, o qual, a partir das prioridades observadas, soluções tornam-se tangíveis. Por exemplo, se for evidenciado que a qualidade do macacão está deixando a desejar, a CIPA deve pesquisar por um modelo que atenda as necessidades a bordo e sugerir a mudança para a empresa que, por sua vez, terá apenas que arcar com os custos para atender a referida mudança.

O uso da tecnologia deve estar presente no dia-a-dia marítimo. A existência de um aplicativo da CIPA seria algo de grande valia. Nele devem constar dicas de segurança, acesso rápido as legislações e regulamentos vigentes, comunicação direta com o setor de SMS da empresa e materiais educativos, interativos e motivacionais.

Uma alimentação de saudável a bordo é fundamental para prevenção de doenças e bem-estar a bordo. A CIPA deve, portanto fazer uma pesquisa de satisfação com os tripulantes e junto com um profissional especializado, um nutricionista por exemplo, elaborar um cardápio diário a ser implementado nas embarcações e unidades marítimas.

O Diálogo Diário de Segurança (DDS) é uma forma prática e eficaz de informar a tripulação sobre boas práticas de segurança e saúde. Como o próprio nome diz diariamente uma nova pauta é abordada. Tal tema deve ser discutido pelos tripulantes em uma breve reunião, por exemplo, e o conhecimento desprendido deve ser posto em prática. Além da costumeira divulgação a bordo, o DDS pode ser disseminado via aplicativos de celular, tais como “whatsapp” e “telegram”. Dessa forma, os tripulantes, inclusive os que estiverem desembarcados, teriam acesso a informação na palma da mão.

A promoção da saúde e do bem-estar a bordo é algo fundamental para a integridade física e mental da tripulação. É fácil observar que o trabalho que empresa terá para ter uma CIPA forte é prover recursos financeiros para sua comissão e também o empregador deve indicar “cipeiros” que de fato estejam comprometidos e envolvidos com a melhoria da qualidade de vida a bordo e prevenção de acidentes. O trabalho maior virá da dedicação e criatividade dos membros da CIPA. Os tripulantes devem ter consciência na hora de votar para escolher os representantes e escolher candidatos que de fato se comprometam com a promoção da segurança do trabalho a bordo.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Atualmente a preocupação com segurança a bordo das embarcações mercantes tem aumentado substancialmente. Não há mais tolerância com desvios, ações inseguras e condições inseguras, inclusive culminando com a demissão de colaboradores relapsos. Além disso, o nível de preocupação e controle da qualidade da segurança a bordo por parte da empresa marítima tem sido um diferencial na celebração de novos contratos de afretamento.

A mudança de mentalidade dos colaboradores e também dos empregadores são fatores determinantes para que a empresa atinja sua excelência em segurança. Portanto, cada um precisa cumprir de forma eficaz seu papel: empregador deve prover boas condições de trabalho e os colaboradores devem cumprir as normas e os regulamentos. A expressão “vender segurança” traduz o quão importante está sendo tratada essa questão.

O trabalho aqui apresentado defende a tese de que uma CIPA forte e atuante é fator determinante para atingir a meta ideal de acidente zero. O empregador deve prover recursos, valorizar e resolver todos os problemas detectados pela sua CIPA. Os “cipeiros” devem mostrar interesse, empenho e sagacidade no desempenho de suas funções.

## 6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Norma Regulamentadora 5 (NR5)**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/cipa/legislacao.html>>. Acesso em: 11 set. 2018.

BRASIL. MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Norma Regulamentadora 6 (NR6)**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/cipa/legislacao.html>>. Acesso em: 11 set. 2018.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 6.514**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6514.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6514.htm)>. Acesso em: 15 set. 2018.

DE ASSIS, Romeu José. **CIPA: Teoria e prática**. 2ª. Edição. Curitiba: Editora Juruá, 2017.

DE OLIVEIRA, João Cândido. **Segurança e saúde no trabalho: uma questão mal compreendida**. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=50102-88392003000200002](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=50102-88392003000200002)>. Acesso em 01 set. 2018.

DE SIQUEIRA, Marcos Tadeu. **Investir em saúde e segurança no trabalho é estratégico para os negócios**. Disponível em: <<http://www.portaldaindustria.com.br/agenciacni/noticias/2017/01/artigo-investir-em-saude-e-seguranca-no-trabalho-e-estrategico-para-os-negocios>>. Acesso em: 01 set. 2018.

DOS SANTOS, Vinícius Lobato Crelier. **Segurança a bordo de embarcações mercantes**. 2014. 31 folhas. Monografia apresentada como trabalho de conclusão de curso de aperfeiçoamento para oficiais de máquinas, centro de instrução almirante Graça Aranha, Rio de Janeiro, 2014.

FLORENCIO, Marco Túlio da Silva. **Dificuldades enfrentadas pelas empresas para conscientizar seus funcionários da importância do uso do equipamento de proteção individual (EPI)**. 2012. 39 folhas. Monografia apresentada como trabalho de conclusão de curso de aperfeiçoamento para oficiais de máquinas, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Rio de Janeiro, 2012.

LOURES, Rafael Mota. **Segurança do trabalho: A importância do uso do equipamento individual na vida marítima**. 2014. 50 folhas. Monografia apresentada como trabalho de conclusão de curso de aperfeiçoamento para oficiais de máquinas, centro de instrução almirante Graça Aranha, Rio de Janeiro, 2014.

MIORIN, Sergio. **A importância da CIPA e da SIPAT**. Disponível em: <<http://www.novomomento.com.br/economia/29043/artigo-a-importancia-da-cipa-e-da-sipat>>. Acesso em: 01 set. 2018.

VIANNA, José de Segadas. **Manual de prevenção de acidentes**. 1ª. Edição. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos S.A., 1976.

WALDHELM NETO, Nestor. **CIPA Comissão Interna de Prevenção de Acidentes – NR5 – Implementando e mantendo**. 1ª. Edição. Santa Cruz do Rio Pardo: Editora Viena, 2013.