

# **RELATÓRIO DE VIAGEM DA COOPERAÇÃO TÉCNICA REALIZADA ENTRE O BRASIL E CANADÁ NA ÁREA DE SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO AQUAVIÁRIO**

Elaborado por

Amanda Expósito Tenório de Araújo  
Carlos Alberto Mattos Saliba  
Franklim Rabelo de Araújo

Brasil – Novembro de 2010

## ÍNDICE

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| 1. Introdução.....                          | 3  |
| 2. Objetivo.....                            | 3  |
| 3. Breve Descrição das Atividades.....      | 3  |
| 4. Principais Resultados e aprendizado..... | 15 |
| 5. Etapas Seguintes.....                    | 15 |
| 6. Avaliação da Atividade e Conclusões..... | 16 |
| 7. Anexos.....                              | 17 |

## 1. Introdução

As entidades governamentais encarregadas em realizar a inspeção do trabalho constituem uma das instituições mais importantes de governabilidade no contexto do mundo do trabalho. Um sistema de inspeção que funciona devidamente é vital para o fortalecimento das leis trabalhistas e para a proteção dos trabalhadores. Neste sentido, o Ministério do Trabalho e Emprego tem atuado nos diversos segmentos econômicos, contribuindo significativamente para o equilíbrio entre o capital/trabalho.

Recentemente, **o Brasil ratificou a Convenção da Organização Internacional do Trabalho 178**, já em **vigor**, que é específica para a fiscalização de embarcações com arqueação bruta igual ou superior a 500 AB. Tal Convenção estabelece que o país da bandeira do navio deva inspecionar as embarcações matriculadas em seus portos, em intervalos que não excedam três anos.

Para aplicar as diretrizes constantes da Convenção 178, foi elaborada a Norma Regulamentadora (NR-30) que trata da Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário. A **implantação da NR-30 está sendo priorizada no país** pela Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, mediante suas coordenações regionais.

## 2. Objetivo

A principal meta desta Cooperação Técnica entre o Brasil e o Canadá foi **conhecer a experiência do governo canadense em matéria de segurança e saúde ocupacional no setor marítimo**, notadamente no que tange aos procedimentos empregados durante a fiscalização de embarcações de bandeira daquele país.

## 3. Breve Descrição das Atividades

A Cooperação em pauta compreendeu três atividades distintas: palestras, reunião com representante dos empregados e empregadores e visita ao navio canadense *M/V Oceanex Sanderling*, no Porto de Halifax, com o intuito de acompanhar a sua inspeção. A descrição de cada uma destas fases será realizada a seguir.

Iniciando o roteiro agendado na visita, assistimos a apresentação do Dr. Naim Nazha, Diretor de Normas Marítimas, que tratou do tema: **Visão Geral da Segurança Marítima no Ministério do Transporte Canadense**.

O expositor relatou que o Canadá é banhado pelos oceanos Ártico, Atlântico e Pacífico, possuindo a maior costa do mundo, com 244.000 km de perímetro, sendo que 25% da população habitam as áreas costeiras. Em 2007, o país movimentou 45 milhões de passageiros e 16 milhões de veículos nas embarcações. Anualmente, seus 215 portos comerciais movimentam cerca de 457,4 milhões de toneladas de carga doméstica e internacional. O registro de 40.000 embarcações comerciais e de 23.000 barcos de pesca nos dá a dimensão da importância da atividade marítima neste país.

No Brasil, a atividade de segurança marítima é realizada pelo Ministério da Defesa, através da Marinha do Brasil. No Canadá, o desenvolvimento, administração e esforço para aplicação das normas internacionais e nacionais,

bem como as políticas governamentais de segurança marítima e prevenção da poluição, são de competência do Ministério do Transporte. Além disso, o Ministério também é responsável pela: promoção de procedimentos de segurança, programação dos treinamentos para os marítimos, fiscalização da segurança e saúde ocupacional na área marítima, manutenção dos registros das embarcações, promoção, proteção e melhoria contínua da segurança da navegação, proteção ao ambiente marinho dos mares, rios e lagos navegáveis sob sua responsabilidade.

O palestrante frisou, ainda, a importância da realização das atividades marítimas dentro de um equilíbrio sustentável e eficiente, buscando sempre a adoção dos padrões de segurança e proteção ao meio ambiente. Para tanto, o Canadá emprega o organograma da Segurança Marítima mostrado na figura 1.

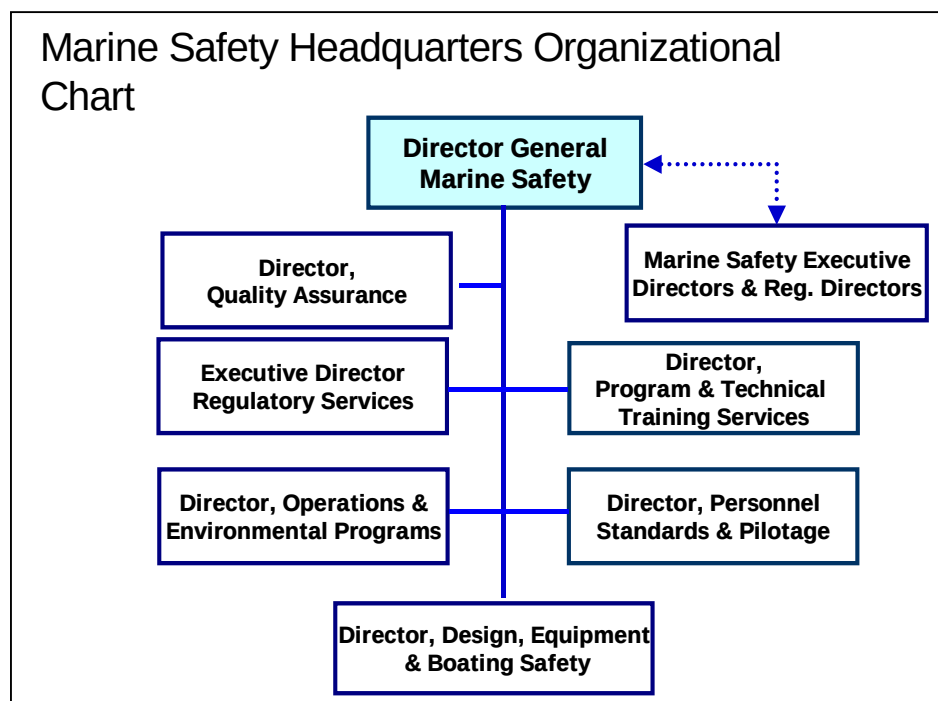


Figura 1 - Organograma da Segurança Marítima do Canadá.

Continuando sua apresentação, o Dr. Naim relatou a parceria da área de Segurança e Saúde Ocupacional Marítima do Ministério do Transporte com os Recursos Humanos e Desenvolvimento Social do Canadá. Após, mostrou a tabela 1 sobre os indicadores industriais que ilustram a forte presença da indústria marítima no Canadá.

Tabela 1 - Indicadores industriais da área marítima canadense.

| INDICATORS                                                                 | STATUS          |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Total Number of registered Commercial Vessels                              | 40,633          |
| Total Number of registered Fishing Vessels                                 | 23, 522         |
| Total Number of Seafarers (approximate)                                    | 21,000          |
| Number of Pleasure Vessels / Boaters                                       | 2.3 / 6 million |
| Total Number of Cruise Ship Passengers at Major Canadian Ports (2009 data) | 1.44 million    |
| Total Value of International Trade for Canada Marine Sector (2009 data)    | \$151.6 billion |
| Port Warden Inspections (2009)                                             | 1,232           |

Vale ressaltar a preocupação das autoridades canadenses com estratégias para reduzir o número de acidentes nos barcos de pesca (*Fishing Vessels*), que representam 90% dos acidentes registrados no Canadá. Pela tabela 1, podemos notar o número total de inspeções (1.232) realizadas no ano de 2009, que representa menos que 2% do número de embarcações comerciais e de pesca existentes.

Atualmente, as prioridades do Canadá são: segurança em barcos de pesca e pequenos barcos comerciais, provimento de resposta ambiental eficaz, contínua revisão das normas, sistemas de gerenciamento da segurança e planejamento de inspeções. Para alcançar o sucesso no planejamento estratégico, o Ministério do Transporte implantará:

- o gerenciamento de sistemas de segurança;
- as Convenções internacionais, como a Convenção do Trabalho Marítimo, aplicada desde junho de 2010;
- as inspeções dos navios nos portos de controle e
- o Ato Normativo Canadense para Embarcações - CSA 2001 (Canada Shipping Act), o qual foi reformulado em 2007.

Em seguida, o Gerente de engenharia, certificação e de segurança e saúde ocupacional marítima, Bruno Duguay, proferiu a palestra abordando o tema: **Memorandum de Compreensão entre Recursos Humanos e Desenvolvimento de Capacitação.**

O engenheiro Bruno relatou sobre o mecanismo governamental para aplicar a Parte II do Código do Trabalho do Canadá, bem como inspecionar as normas específicas de segurança e saúde, voltadas exclusivamente para o setor de transporte federal (*Canadá Shipping Act, 2001*). Aqui, a cooperação técnica é realizada entre os Ministérios do Trabalho e do Transporte, sob a égide do Setor de Transporte Federal. Seus principais objetivos são:

- prevenir acidentes e doenças no ambiente de trabalho;
- implementar programa de segurança e saúde ocupacional eficaz no setor de transporte federal;
- pactuar compromisso de consulta e notificação aos departamentos ministeriais envolvidos e
- manter cooperação e comunicação livre entre tais departamentos.

O acordo de cooperação interministerial **permite o estabelecimento de procedimentos padrões durante as inspeções a bordo dos navios, facilitando a aplicação da legislação canadense.** Os inspetores visitam os locais de trabalho para verificar casos de recusa ao trabalho, acidentes de trabalho (fatais ou não), denúncias e situações de risco a bordo dos navios.

Ao término da ação fiscal, procede-se a orientação para regularização das não conformidades encontradas, notificando-se a embarcação. Material informativo sobre procedimentos de segurança e saúde também é distribuído para conscientizar a tripulação. Quando existe a resistência por parte do armador, em cumprir a legislação pertinente, prepara-se o relatório para iniciar o processo legal. Este passará por diferentes esferas no poder executivo, podendo chegar ao judiciário, somente em último caso.

A eficácia da fiscalização é obtida mediante treinamento continuado dos inspetores, suportado por profissionais de diferentes áreas e laboratórios

técnicos dotados de equipamentos de última geração. Administrativamente, o Comitê Interdepartamental, a nível nacional e regional, planeja estratégias, estabelece políticas, elabora procedimentos, determina padrões, prioriza estabelecimentos a serem inspecionados, etc. O desempenho do trabalho é baseado em sistema gerencial que avalia os projetos para cada setor. Dessa forma, indicadores consideram os objetivos alcançados e o custo dos recursos empregados, num determinado prazo.

A próxima apresentação foi realizada pelo Dr. Guy Baron, Diretor Geral do Serviço Federal de Mediação e Conciliação, que tratou do tema: **Relações Industriais e Mediação Preventiva**.

Ele iniciou sua apresentação descrevendo a Jurisdição Constitucional do Serviço Federal de Mediação e Conciliação, o qual é constituído por 10 (dez) províncias e 03 (três) territórios. Assinalou que a Constituição Canadense assegura Jurisdição Federal para certas indústrias, enquanto outras seguem a legislação pertencente a cada uma das províncias. O arcabouço legal da legislação Federal e provincial possui características comuns, quais sejam:

- ✓ estabelece certificação de procedimentos, cobrindo o reconhecimento do sindicato em sua base de trabalho;
- ✓ estabelece um tempo mínimo de vigência para a convenção coletiva;
- ✓ estabelece procedimentos legais para greves e “lockouts”(parada da empresa realizada pelo empregador);
- ✓ estabelece meio para resolução de conflitos durante as conciliações e mediações coletivas;
- ✓ define práticas desleais no trabalho e
- ✓ cria grupo de relações no trabalho.

De acordo com o Sr. Baron, na maioria das províncias Canadenses existem Atos de relações do trabalho separados para os empregados públicos, assim como para os empregados das empresas estatais. Estes últimos trabalham de forma indireta para o governo, como na saúde e educação. Algumas jurisdições (províncias) adotam legislação especial, endereçadas a condições de trabalho específicas ou indústrias, cuja legislação regular não se aplica.

Sobre o modelo Canadense de negociação coletiva, o Sr. Baron relata a existência de unidade sindical registrada, composta de grupo de trabalhadores. O sindicato tem o direito exclusivo de representação dos empregados da empresa. As reivindicações coletivas no Canadá são normalmente descentralizadas. As negociações são realizadas na própria planta industrial ou ao nível gerencial, entre empregador e os sindicatos registrados.

As convenções coletivas são firmadas por período fixo e tratam de salários, horas de trabalho e condições de trabalho. Aborda ainda aspectos contratuais negociados pelo sindicato, segurança do trabalho e regulamentos das empresas. Para Baron, o modelo Canadense de negociação proporciona que as partes discutam as relações de trabalho de maneira tranqüila, pois greves e “lockouts” são ilegais durante o período de negociação coletiva.

O Código do Trabalho Canadense, que se equipara a nossa Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), abrange os seguintes segmentos industriais:

- Navegação, embarcação, operação de navios e navios de transporte;
- Transporte intermunicipal por ferrovias e estradas;

- Aeroportos e companhias aéreas;
- Telecomunicações;
- Bancos;
- Corporações Federais (como o Correio Canadense, Museus, etc.)
- Indústrias declaradas pelo parlamento como de relevante importância para o Canadá;
- Qualquer indústria na província de Yukon, Territórios Noroeste e Nunavut.

Em torno de 1.000.000 de trabalhadores estão sob a proteção da legislação Federal no Canadá, sendo que 40 % são sindicalizados. Aproximadamente 1.500 contratos coletivos são negociados sob as regras do Código Canadense do Trabalho. Historicamente, mais de 90% das disputas são acordadas sem a necessidade de parada do trabalho. Resumindo, a missão do Serviço Federal de Mediação e Conciliação é o de solucionar os conflitos ao dar assistência aos sindicatos e empregadores para prevenir disputas.

Depois, foi apresentado o tema **“Visão Geral do Treinamento em Segurança e Saúde do Trabalho Marítimo”** por Paul Mannion, Gestor de Projetos Especiais de Segurança Marítima.

Mannion iniciou sua apresentação com a descrição do Código Canadense de embarcação-CSA2001 (*Canadá Shipping Act, 2001*). Este Código contém as determinações legais relacionadas às operações e inspeções necessárias a serem realizadas nas embarcações. Aborda também a proteção da saúde e segurança da tripulação, a proteção do ambiente marinho, a promoção da segurança no transporte marítimo e o desenvolvimento de regulamentações relacionadas à melhoria da confiabilidade, eficiência e economia do transporte marítimo. O Transporte Canadá possui cerca de 300 inspetores marítimos que investigam e aplicam o Código Canadense de Embarcação, cujo controle é feito pelo Ministério do Transporte.

Quanto aos direitos e proteções ao trabalho, a regra geral é que são de responsabilidade das províncias (e não do Governo Federal). O contrário acontece em certas indústrias especiais, navegação e transporte de cargas em navios situados nas fronteiras das províncias. Tais atividades são de natureza internacional e, por isso, são de responsabilidade do Governo Federal (Ministério do Trabalho).

O direito e a proteção destes trabalhadores estão descritos no Código Canadense do Trabalho. Entretanto, na década de 80, os Ministérios do Transporte e do Trabalho assinaram o convenio (*Memorandum of Understanding-MOU*) que permite ao Transporte Canadá aplicar as normas de segurança e saúde ali inseridas, através de seus inspetores. O *Memorandum* entende que os Inspetores de Segurança Marítima são os mais capacitados para reconhecer as condições perigosas a bordo das embarcações.

Assim, os Inspetores de Segurança e Saúde Marítima são treinados pelo Transporte Canadá e depois lotados nos escritórios de Segurança e Saúde Ocupacional. Para participar do Programa de treinamento, o candidato deve possuir capacitação técnica em engenharia ou experiência na área (como mestre de embarcação, arquitetura de navios ou eletricitista marítimo). O treinamento compreende os seguintes tópicos: Código Canadense de Embarcação, inspeção em navios, recusa ao trabalho em caso de risco a vida, ocorrências perigosas,

metodologia para responder as reclamações, procedimentos legais e outros temas relevantes.

As inspeções seguem as determinações do Código Canadense de Embarcação. Inicialmente, procede-se a inspeção geral na embarcação, quando são verificados os certificados, sinalização de emergência, ruído nas áreas, procedimentos de bloqueio, limpeza do restaurante e áreas de descanso, protetores de máquinas, ferramentas, primeiros socorros, comprovação das reuniões de segurança, etc. Verificações mais apuradas são realizadas quando há aumento do número de acidentes, o navio é novo, ocorrem reclamações de trabalhadores ou o navio está na lista de prioridades nacionais ou regionais. **Com a entrada em vigor da Convenção do Trabalho Marítimo 2006, serão emitidas declarações de conformidade ao término da inspeção.**

Na parte da tarde do dia 14/09/2010, o Gerente de Inspeção de Padrão de Segurança Portuária, Roy Alemão, proferiu apresentação com o tema: **Visão Geral do Controle Portuário.**

O palestrante concentrou sua apresentação na melhoria das inspeções, após a ratificação e aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo 2006 (MLC), a partir de 15/06/2010. Comentou que a MLC 2006 melhorou a atuação dos Inspetores do Trabalho Marítimo, pois é o resultado de consenso das normas da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e da Organização Marítima Internacional (IMO).

Roy frisou que a OIT elaborou instrumento único e coerente que integra as normas atualizadas, presentes nas convenções e recomendações internacionais do trabalho marítimo. Inclui igualmente os princípios fundamentais enunciados em outras convenções internacionais do trabalho, como: Convenção (nº 29) sobre o Trabalho Forçado, 1930; Convenção (nº 87) sobre a Liberdade Sindical e a Proteção ao Direito Sindical, 1948; Convenção (nº 98) sobre o Direito de Organização e de Negociação Coletiva, 1949; Convenção (nº 100) sobre a Igualdade de Remuneração, 1951; Convenção (nº 105) sobre a Abolição do Trabalho Forçado, 1957; Convenção (nº 111) sobre a Discriminação (emprego e profissão), 1958; Convenção (nº 138) sobre a Idade Mínima de Admissão ao Emprego, 1973; Convenção (nº 182) sobre as Piores Formas de Trabalho das Crianças, 1999.

A MLC2006 leva em conta as normas internacionais sobre a segurança dos navios, a segurança das pessoas e a qualidade da gestão dos navios estabelecidas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974. Considera também a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, as prescrições relativas à formação e às competências dos marítimos, constantes da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978.

Ele acrescentou que a efetiva aplicação da MLC2006 vem trazendo dignidade para os trabalhadores estrangeiros. A MLC2006 assegura que todo navio estrangeiro estará sujeito a inspeção, quando atracar no porto de um país Membro. Alemão citou as inspeções realizadas em navios de bandeiras de conveniência, que foram obrigados a retornar ao seu porto de origem para se adequarem a norma MLC2006.

A última apresentação do dia foi proferida pelo Gerente de Normas Relativas a Inspeções Marítimas, Sr. Clifford R. Harvey, do Ministério do Transporte do Canadá, que tratou do tema - **Visão Geral das Embarcações Canadenses como bandeira de Estado.**

Clifford mostrou as estratégias adotadas pelo Transporte Canadá para manter as embarcações em operação, dentro das normas nacionais e internacionais. Para tanto, utiliza-se o Ato de Embarque do Canadá (*Canada Shipping Act*, 2001) e o Código Canadense do Trabalho, que são aplicadas a todas as embarcações domésticas. As inspeções nas embarcações incorporam as convenções e os padrões internacionais da Organização Marítima Internacional (IMO) da OIT. Como exemplo, citou a SOLAS, MARPOL, STCW, Convenção internacional que regula a prevenção de colisões no mar (1972) e a Convenção 147 da OIT. Assinalou o apresentador que existem 59.463 embarcações registradas no Canadá, sendo que 77% são de Arqueação menor que 15 AB, sendo que 35% têm mais de 20 anos.

Ressaltou, além disso, a preocupação da administração com a *globalização* ao aumentar a atividade de transporte e sua complexidade. Isto tem exigido enorme esforço para manter baixo o índice de acidentes do trabalho e ambientais. Mesmo assim, a segurança na área marítima continua melhorando, já que o índice de acidentes reduziu em 33% no ano de 2009. Clifford atribuiu essa redução ao cumprimento das normas de segurança, bem como às fiscalizações realizadas pelos Inspetores do Transporte Canadá. Organismos certificadores também colaboram ao inspecionar anualmente embarcações maiores que 15 AB, visitadas posteriormente pelos Inspetores de Segurança Marítima do Transporte Canadá.

No dia 15/10, pela manhã, aconteceu reunião com representantes dos Sindicatos dos Trabalhadores Marítimos e dos empregadores.

De acordo com a Sra. Julie Bédard, o Conselho de Recomendação Marítimo do Canadá é composto por membros interessados nas condições de navegação, segurança, poluição e demais matérias relevantes para o setor. Durante as duas reuniões anuais, diversos temas são tratados pelo Conselho, como: regulamentos, códigos, convenções, padrões, procedimentos etc. Outras seis reuniões também são realizadas em diferentes regiões do país. Como atribuição primordial do Conselho, podemos destacar o Comitê de Padronização Nacional que faz recomendações e considerações para os seguintes itens: meio ambiente, construção e equipamentos, segurança marítima, segurança em vasos de pressão, navegação e operação, pessoal e recreação a bordo.

Após, a apresentação da Sra. Edith Bélanger frisou que o Sindicato Internacional de Trabalhadores Marítimos do Canadá possui 4.500 membros, distribuídos em cinco áreas geográficas do país. É o maior Sindicato desta categoria no Canadá, representando inclusive os trabalhadores que estão licenciados. Afirmou até que o Sindicato tem um papel muito significativo na elaboração de convenção e de legislação para a categoria durante as reuniões tripartites. Atuam também nas inspeções a bordo das embarcações, interagindo com o governo federal e os organismos das províncias do Canadá.

Finalizando este período, o Comandante John Greenway, representante dos armadores canadenses, salientou os diferentes tipos de embarcações nas quatro regiões: Ártico, Pacífico, Atlântico e Grande Lagos. Cada uma das embarcações possui características próprias em função da carga (aço, petróleo,

grãos, carvão e outras) e hidrovias utilizadas. Informou ainda que são gerados 93.000 empregos diretos, e que cerca de 60% do comércio marítimo se dá com os Estados Unidos. A participação desta entidade no modelo tripartite para elaborar marcos regulatório (já mencionado) foi ressaltada pelo palestrante. Ao término, o Comandante citou a política de segurança e saúde adotada pelas empresas como: a eleição de membro para participar de reuniões a bordo, inspeções periódicas, auditorias, relacionamento positivo com representantes dos trabalhadores e governo, dentre outras.

Na parte da tarde do segundo dia, a apresentação foi realizada pela Gerente da Unidade de Conformidade e Operações em Segurança e Saúde do Trabalho, Sra. Janine Aussant, do Ministério do Trabalho Canadense, que tratou do tema - **Modelo Canadense de intervenção para melhorar a segurança e saúde no trabalho.**

No Canadá, a jurisdição sobre matéria trabalhista é dividida em duas esferas: federal e provincial. Esta última representa cerca de 90% do total das demandas. A fiscalização se baseia no Código do Trabalho Canadense que é composto por três partes: parâmetros trabalhistas, relações industriais e segurança e saúde do trabalho. Vários outros regulamentos compõem a legislação sobre segurança e saúde, visando prevenir os acidentes e as doenças ocupacionais. **Além disso, o Código garante o livre acesso dos inspetores aos locais de trabalho, da mesma forma que a legislação brasileira.**

A seleção das empresas a serem fiscalizadas toma por base os riscos inerentes à determinada atividade, o tipo, a quantidade e a gravidade dos acidentes e doenças ocupacionais que acontecem sistematicamente. A metodologia utilizada é denominada de módulo de intervenção (*Intervention Model – IM*), cuja aplicação é uniforme em todo o país. A partir destas informações, são definidos os projetos de fiscalização a nível nacional e regional.

Continuando o ciclo de palestras, Paul Reeder e Ron Logan, profissionais do Ministério do Trabalho Canadense, discorreram a respeito do tema - **Comunicação de Ocorrência de Perigos.**

Os palestrantes mencionaram que a associação de trabalhadores é responsável pela administração do Programa Nacional de Estatísticas das Lesões do Trabalho. Este sistema, informatizado, efetua avaliações das ocorrências de perigos no local de trabalho, a partir das comunicações provenientes das provinciais e da esfera federal. Anualmente, o número de acidentes e doenças ocupacionais é informado em formulário próprio ou quando da investigação de condições perigosas.

Os prazos para comunicar variam segundo a gravidade dos acidentes e doenças ocupacionais. Em 24 horas para o acidente fatal, grave ou quando mais de um empregado estiver envolvido. Nos demais casos, o prazo é de 14 dias. Após tratamento estatístico, os resultados são empregados como critério de planejamento das inspeções, conforme mencionado, para direcionar a fiscalização em segmentos que apresentem alta incidência de lesões incapacitantes (*Disabling Injury Incidence Rate – DIIR*).

No dia 16 de setembro, terceiro dia da programação técnica, a Gerente Janine Aussant comentou sobre o tema - **Direito de recusa do trabalhador, as etapas de investigação de acidente e coleta de evidências físicas.**

O direito de recusa do empregado está previsto na Segunda Parte do Código de Trabalho Canadense, que é construído sob três pilares: o direito de saber, o direito de participar e o direito de recusar trabalho perigoso. Este último permite ao trabalhador interromper imediatamente suas atividades laborais, quando acreditar estar exposto a riscos. Inicialmente, o empregado deve informar ao seu supervisor/empregador sobre os motivos pelo qual crê na existência do perigo.

Como a maioria dos empregados é sindicalizada, o representante sindical procede esta comunicação. Neste caso, o trabalhador não pode ser prejudicado pelo exercício regular de um direito, ficando o empregador obrigado a efetuar os pagamentos normalmente. Se o trabalhador entender que foi prejudicado, poderá reclamar, num prazo de 90 dias, ao Escritório de Relações Industriais do Canadá (*Canada Industrial Relations Board*).

Caso o empregador discorde da existência do perigo, o empregado poderá fazer uma notificação ao Escritório do Programa da Saúde e Segurança no Trabalho (*Labour Program Health and Safety Office*). Considerando que o Código canadense traz uma definição genérica de perigo, cabe ao inspetor do trabalho a sua correta interpretação. O inspetor avalia a existência ou não do perigo, comunicando a sua decisão às partes, por escrito. Desta decisão cabe recurso, por qualquer uma das partes interessadas, ao Escritório de Apelação (*Appeals Officer of the Occupational Health and Safety Tribunal Canada*).

Durante a análise do recurso, o empregado poderá ser designado para trabalhos alternativos. O empregador, por sua vez, poderá designar outros empregados para a tarefa que ensejou o direito de recusa, desde que os mesmos sejam avisados sobre a recusa. O recurso poderá ser analisado em dois anos. Caso não concorde, a parte prejudicada poderá apelar para a Corte Federal, que julgará a causa em até dois anos.

Outro tópico discutido foi a **investigação de acidente e coleta de evidências físicas**, que tem por objetivo a identificação das causas e sua respectiva análise de acidente grave ou fatal. Acidentes considerados de menor gravidade deverão ser investigados pelo próprio empregador. Ao ser notificado, os inspetores do Ministério do Trabalho se deslocam até o local do evento para colher evidências físicas e testemunhais.

O estudo é dividido em várias etapas, a saber: a preparatória, a coleta de evidências, a intermediária (adoção de medidas corretivas e conclusões preliminares), a análise propriamente dita e a determinação de suas conseqüências (cumprimento voluntário das normas, orientações ou processo judicial). Na fase preparatória, identifica-se a jurisdição (província ou federal) onde o acidente aconteceu, bem como os inspetores de outros setores governamentais que serão envolvidos na análise, para facilitar uma atuação conjunta.

De acordo com o Bob Reid, o inspetor pode receber um *kit* para investigar o acidente de trabalho. O *kit* é composto por instrumentos de medida de ruído, calor, temperatura, toxicidade, câmera fotográfica, filmadora, caderno de anotações padrão, *notebook* e outros instrumentos. O inspetor pode, até, requisitar os serviços técnicos de especialistas ou policiais para obter evidências imprescindíveis para elucidar o acidente de trabalho.

O caderno de anotações fornecido serve para eliminar a necessidade de memorizar de dados. Em adição, ele confere credibilidade ao inspetor caso venha a depor perante o juízo. As imagens capturadas são importantes por possibilitarem análises dos fatos posteriormente. Os inspetores também são treinados na elaboração de croquis da cena do acidente, facilitando a compreensão do sinistro. Demais evidências podem ser apreendidas pelo inspetor que deverá fornecer um recibo ao empregador.

No quarto e último dia (17/09/2010), como programado, realizamos visita ao porto de Halifax e inspeção a bordo do navio M/V *Oceanex Sanderling*, da empresa Oceanex Inc. ([www.oceanex.com](http://www.oceanex.com)), em Nova Escócia, no Canadá. Durante a visita, fomos acompanhados por Bruno Duguay, da Transporte Canadá, Bill Gallant, do Recursos Humanos e Desenvolvimento de Competências do Canadá, por Mihai (Mike) Balaban, Gerente de Conformidade e aplicação de regulamentos de segurança marítima e pelo Capitão George M. Anderson, Inspetor Marítimo Sênior que coordenou toda a inspeção.

Logo na entrada, observamos a sinalização de advertência para os motoristas das carretas ficarem dentro do veículo durante as operações, seguem as instruções dadas na entrada do porto e sintonizam o rádio da carreta na frequência de rádio FM do porto (para receber avisos e comunicações). Em seguida, observamos que o descarregamento de contêineres acontece por “*porteineres*” modernos, devidamente sinalizados (figura 2).

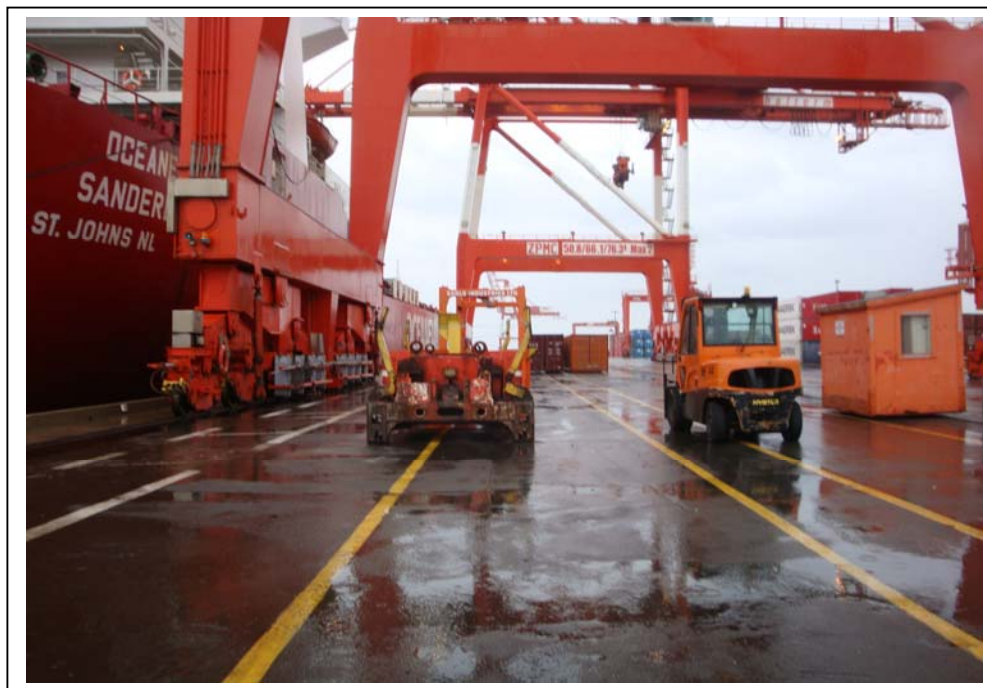


Figura 2 - Visão Geral do “Porteiner”, empilhadeiras e sinalização do Porto de Halifax.

Constatamos também sinalização adequada das áreas de circulação de veículos, presença de gaiola de resgate com cabo de aço para fixação de cintos de segurança dos estivadores e número reduzido de trabalhadores durante as

operações. Todos trabalhadores utilizavam sinalização reflexiva, calçados de segurança e vestimenta de trabalho.

Em seguida nos dirigimos ao navio *M/V Ocean Sanderling*, onde fomos recebidos pelo Comandante do navio Paul Macdonald, pelo engenheiro chefe José V. Puente e demais membros da tripulação (figura 3). Após nos reunirmos com a tripulação, o Inspetor George Anderson e demais membros do Transporte Canadá começaram a inspeção descrevendo, em linhas gerais, como se desenvolve estas atividades nas embarcações.



Figura 3 - Reunião preliminar com o Comandante e tripulação do navio *M/V Ocean Sanderling*.

O Inspetor Marítimo George (figura 4) descreveu que, inicialmente, é realizada uma inspeção superficial, de acordo com o formulário padrão, para verificar a existência no navio das normas de Saúde e Segurança Ocupacional Marítima (parte II do Código do Trabalho Canadense). Toda a inspeção a bordo do navio em questão foi acompanhada pelo grupo de Auditores Fiscais do Trabalho brasileiros (Figura 5).

O inspetor decide a necessidade de uma inspeção mais detalhada no navio, baseado nas seguintes informações:

- ✓ os procedimentos de segurança elaborados;
- ✓ a presença visível e acessível destas políticas;
- ✓ as escadas de acesso e os estados dos corrimões;
- ✓ a existência dos certificados de inspeção dos guindastes e elevadores de carga;
- ✓ a iluminação de emergência;
- ✓ os avisos para utilização de equipamentos de segurança;
- ✓ os procedimentos de segurança para trabalho com eletricidade;
- ✓ a cozinha e área de refeições limpas;
- ✓ as proteções de máquinas e de seus movimentos rotativos e alternativos;

- ✓ as disponibilidade das fichas de segurança dos produtos utilizados no navio;
- ✓ o estado dos equipamentos para primeiros socorros;
- ✓ a existência de programa educacional para a prevenção e controle de ocorrências perigosas;
- ✓ a presença de equipamento com mercúrio no navio e o seu respectivo programa de controle;
- ✓ os procedimentos de entrada em espaços confinados;
- ✓ os relatórios e procedimentos para ocorrências químicas perigosas e
- ✓ o número de Avaliações Voluntárias de Conformidade (AVC).



Figura 4 - Inspeção na Casa de Máquinas do Navio M/V *Ocean Saderling*. Da esquerda para direita: Engenheiro Chefe de Máquinas, José V. Puentes, Carlos Saliba, Auditor Fiscal do Brasil e Inspetor Marítimo Sênior, o Capitão George M. Anderson da Transport Canadá.



Figura 5 - Auditores Fiscais do Trabalho brasileiros que realizaram a visita ao Canadá. Da esquerda para direita: Franklim Rabelo de Araújo (SRTE/CE), Carlos Saliba (SRTE/RJ) e Amanda Tenório (SRTE/PE).

#### 4. Principais Resultados e Aprendizado

Como pontos positivos observados ao longo do intercambio no Canadá, podemos elencar:

- a maior tecnicidade da fiscalização de segurança e saúde do trabalho, tanto pela preocupação constante com o conhecimento dos auditores (necessidade de cursos de treinamento e reciclagem), quanto pela contratação de especialistas nas áreas que demandem um conhecimento não usual e específico;
- o maior envolvimento dos empregadores e empregados no processo de fiscalização. No Brasil, existe uma participação tímida por parte das empresas. Vários setores ainda não se comprometeram com a causa. Preocupam-se, geralmente, com os custos que irão arcar. É necessário conscientizar todos os partícipes da importância da prevenção. A segurança e saúde do trabalho devem ser vistas como uma possibilidade de melhoria e não como mera obrigação legal;
- a disponibilização de todos os meios possíveis para a maior efetividade da fiscalização, desde estrutura física e de pessoal, assim como equipamentos de proteção individual;
- a atuação dos inspetores canadenses que, provavelmente por razões culturais, acreditam na boa-fé dos envolvidos na relação de trabalho e na mudança fática das condições de segurança e saúde. Devemos refletir sobre nossa própria postura com relação à crença nos administrados fiscalizados, de modo a sermos sensíveis a situações complexas;
- à correta emissão e tratamento estatístico das Comunicações de Acidente de Trabalho. A análise dessas informações mostra a situação real do tipo, quantidade e setores com elevados índices de acidentes do trabalho graves e/ou fatais, servindo como critério técnico no planejamento das fiscalizações futuras;
- a postura dos próprios inspetores canadenses, que acreditam na importância do seu papel na instituição. O papel da fiscalização é de modificar a realidade, garantindo trabalho decente e acessível para todos;
- a capacitação técnica, e especialmente aquela referente à segurança e saúde, contribuem de maneira significativa para criar uma cultura prevencionista entre os trabalhadores canadenses;
- o direito de recusa que permite ao trabalhador canadense parar a sua atividade laboral, quando acreditar estar colocando sua integridade física em risco;
- a interação entre os diversos órgãos governamentais (federal e provincial) tem permitido aperfeiçoar a aplicação dos recursos disponíveis em ambas as esferas.

#### 5. Etapas Seguintes

Apoiados na experiência adquirida durante o intercambio, acreditamos que no Brasil devemos:

- propiciar o treinamento continuado dos auditores fiscais do trabalho mediante Escola específica para a nossa atividade e/ou intercambio entre as diferentes SRTE. **O Grupo Móvel de Fiscalização Portuário e Aquaviário tem implementado tal prática ao permitir a troca de experiências entre Auditores de diferentes Coordenações Regionais;**
- conscientizar as empresas quanto à importância e os benefícios (redução de custos, imagem da empresa, menor valor do Seguro Acidente de Trabalho, produtividade, etc.) decorrentes da implantação de sistema de segurança e saúde nos locais de trabalho;
- fomentar as Comissões Tripartites como fórum para discussão de questões mais complexas, bem como capacitação e conscientização dos empregados e empregadores. **Salientamos que tais iniciativas já vêm sendo tomada pela CT Naval e Marítima;**
- melhorar continuamente o tratamento dos dados gerados pelos relatórios de inspeção, permitindo a elaboração de Projetos voltados para áreas críticas no que tange ao tipo, quantidade e gravidade de acidentes e doenças do trabalho;
- disponibilizar informações técnicas e administrativas, por meio eletrônico, permitindo a constante atualização dos AFT;
- intensificar a exigência, durante a fiscalização, do **treinamento dos trabalhadores em matéria de segurança e saúde;**
- **divulgar a existência de clausula de segurança e saúde na legislação brasileira (Normas Regulamentadoras) que já permite o direito de recusa ao trabalhador.** Teoricamente, os ordenamentos brasileiros e canadenses são bastante similares, com relação ao direito de recusa. Mas há uma diferença fundamental relativo ao seu exercício. No nosso ordenamento legal não existem ferramentas eficazes para evitar a dispensa arbitrária por parte do empregador. Tanto que na prática tal direito é raramente utilizado, apenas em casos extremos;
- realizar convênios com outros órgãos governamentais para trocar informações e/ou efetuar fiscalizações. **Isto já vem sendo feito com o Ministério Público do Trabalho, Marinha, Polícia Federal e outros.**

## 6. Avaliação da Atividade e Conclusões

A troca de experiência entre os homens só pode enriquecer as formas de relacionamento. Este intercâmbio, numa esfera nacional, ocorre comumente nas operações dos grupos móveis de fiscalização, no âmbito rural, trabalho escravo e portuário e aquaviário. Esse diálogo tem gerado bons frutos, tais como a **uniformização de procedimentos e interpretações**, notadamente através de Protocolo para tornar equânime a fiscalização a nível nacional.

Este mútuo aprendizado, implementado em uma esfera internacional, traz benefícios ainda maiores. Isto porque a diferença de ordenamento jurídico traz a reflexão acerca dos acertos e omissões legislativas. É possível tal entendimento devido a um bloco comum de normas (em regra, representada por tratados

internacionais, além de princípios inerentes a dignidade humana) entre os variados países.

O Brasil e o Canadá primam pela melhoria das condições do trabalho em termos de segurança e saúde. Desta forma, quando do estudo do arcabouço estrutural canadense de fiscalização, pudemos refletir acerca das omissões legislativas ainda presentes em nosso país. Mas é notória que, no Canadá, foi construída uma relação de confiança entre os auditores e os empregadores. Assim, as partes envolvidas tomam consciência de suas obrigações e passam a cumprir voluntariamente as normas. Esta atitude proativa dos empregadores viabiliza o atendimento de metas pré-estabelecidas, evitando medidas punitivas.

Entretanto, **a metodologia adotada pelo Brasil para fiscalizar as embarcações de bandeira nacional é semelhante àquela empregada no Canadá.** Os procedimentos utilizados atualmente colocam o Brasil na vanguarda da proteção ao empregado, notadamente no que tange às condições de trabalho e vida a bordo. Isto se deve à objetividade e especificidade da Norma Regulamentadora (NR-30), elaborada para a atividade aquaviária, aliada a auditores fiscais do trabalho dedicados ao tema em questão.

#### 7. Anexos (em meio digital)

Anexo I - Canadá Labour Code – Parte II.

Anexo II - Canada Shipping Act 2001.

Anexo III – MOHS Regulations Gazette 2

Este é o nosso sentimento, pela oportunidade que nos foi ofertada. Ficamos a disposição para quaisquer esclarecimentos futuro.

Atenciosamente,

Amanda Expósito Tenório de Araújo  
Auditora-fiscal do trabalho - SRTE/PE  
CIF 350249 – MAT. 1559164

Carlos Alberto Mattos Saliba  
Auditor-fiscal do trabalho - SRTE/RJ  
CIF 30430-1 – MAT. 1280768

Franklim Rabelo de Araújo  
Auditor-fiscal do trabalho - SRTE/CE  
CIF 30.472-7 – MAT. 1280011