



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

ANO LXXIV Nº 153, TERÇA-FEIRA, 8 DE OUTUBRO DE 2019

BRASÍLIA - DF



COMPOSIÇÃO DA MESA DO SENADO FEDERAL

Senador Davi Alcolumbre (DEM-AP)

Presidente

Senador Antonio Anastasia (PSDB-MG)

1º Vice-Presidente

Senador Lasier Martins (PODEMOS-RS)

2º Vice-Presidente

Senador Sérgio Petecão (PSD-AC)

1º Secretário

Senador Eduardo Gomes (MDB-TO)

2º Secretário

Senador Flávio Bolsonaro (PSL-RJ)

3º Secretário

Senador Luís Carlos Heinze (PP-RS)

4º Secretário

SUPLENTES DE SECRETÁRIO

1º - Senador Marcos do Val (PODEMOS-ES)

2º - Senador Weverton (PDT-MA)

3º - Senador Jaques Wagner (PT-BA)

4ª - Senadora Leila Barros (PSB-DF)

Luiz Fernando Bandeira de Mello Filho
Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal

Roberta Lys de Moura Rochaël
Diretora da Secretaria de Atas e Diários

Patricia Gomes de Carvalho Carneiro
Coordenadora de Elaboração de Diários

Mardem José de Oliveira Júnior
Coordenador de Registros e Textos Legislativos de Plenários

Ilana Trombka
Diretora-Geral do Senado Federal

Quesia de Farias Cunha
Diretora da Secretaria de Registro e Redação Parlamentar

Alessandro Pereira de Albuquerque
Diretor da Secretaria de Tecnologia da Informação - Prodasen



ELABORADO PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA DO SENADO FEDERAL
SECRETARIA DE ATAS E DIÁRIOS

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

PARTE I

1 – ATA DA 188ª SESSÃO, NÃO DELIBERATIVA, EM 7 DE OUTUBRO DE 2019

1.1 – ABERTURA	7
1.2 – PERÍODO DO EXPEDIENTE	
1.2.1 – Expediente encaminhado à publicação (Vide Parte II)	7
1.2.2 – Oradores	
Senador Jorge Kajuru – Exposição de pesquisa da UHY International que conclui que o Brasil apresenta a quarta menor tributação para renda alta. Defesa de proposta de reforma tributária progressiva, que diminua as desigualdades sociais	7
Senador Fernando Bezerra Coelho, como Líder – Considerações sobre a participação de S. Exa. na convenção nacional do MDB destinada à eleição do presidente do partido	10
Senador Paulo Paim – Registro do Sínodo da Amazônia, que é um encontro de Bispos reunidos no Vaticano para discutir a Floresta Amazônica nos eixos ambientais, sociais e da própria integração. Satisfação de S. Exa. com a pesquisa realizada pelo DataSenado que revela a percepção dos brasileiros sobre o tema dos refugiados. Considerações sobre pontos previstos na reforma da previdência que podem causar prejuízo aos trabalhadores brasileiros	11
Senador Chico Rodrigues – Destaque ao discurso do Papa Francisco durante a celebração da missa de abertura do Sínodo da Amazônia no domingo, dia 6. Defesa da política ambiental na Floresta Amazônica do Presidente da República Jair Bolsonaro	15
Senadora Simone Tebet – Defesa do protagonismo do Senado Federal no que se refere à reforma da previdência	17
Senador Alvaro Dias – Críticas às acusações de que os Senadores colaboraram com o enfraquecimento da reforma da previdência. Protesto contra a direção da companhia aérea GOL pela baixa qualidade dos serviços ofertados. Apelo para que a Anac fiscalize as empresas aéreas. Preocupação com a lentidão do Governo Federal para tomar as iniciativas necessárias para que as reformas aconteçam no País. Preocupações com a taxa de juros Selic, o PIB e a dívida pública brasileira	20



Senador Izalci Lucas – Considerações sobre a importância da eleição dos novos conselheiros tutelares. Exposição da demanda por creches no Distrito Federal. Anúncio das prioridades, de S. Exa., na destinação de emendas parlamentares ao orçamento da União de 2020. Expectativa com a realização de evento pela Frente Parlamentar Mista da Educação para promover o dia da mobilização pela educação	25
Senador Styvenson Valentim – Esclarecimentos sobre a criação de um grupo de trabalho destinado a fiscalizar, acompanhar e avaliar a aplicação do ECA (Estatuto da Criança e do Adolescente), no que se refere ao sistema penal aplicado a crianças e adolescentes	28
Senador Wellington Fagundes – Destaque para a realização de investimentos e inauguração de obras nos Municípios matogrossenses de São Félix do Araguaia e Rondonópolis. Necessidade de conclusão de obras inacabadas para evitar o desperdício de recurso público. Elogios ao Programa Apoclima por contribuir para o crescimento sustentável da cadeia produtiva no Estado do Mato Grosso. Manifestação sobre a importância de atrair investimentos em infraestrutura com o objetivo de modernizar a malha de transportes do País. Alerta sobre a importância de se promover a regularização fundiária no Estado do Mato Grosso	32
Senador Veneziano Vital do Rêgo – Protesto contra a diminuição no orçamento previsto para o próximo ano da empresa Embrapa. Celebração de um ano, neste dia, das eleições presidenciais e estaduais. Comentários sobre a reforma da previdência. Apoio ao pacto federativo	39
1.3 – ENCERRAMENTO	44

PARTE II

2 – MATÉRIAS E DOCUMENTOS DA 188ª SESSÃO

2.1 – EXPEDIENTE

2.1.1 – Matéria recebida da Câmara dos Deputados

Projeto de Decreto Legislativo nº 651/2019 (nº 1101/2018, na Câmara dos Deputados), que <i>aprova o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a 103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014.</i>	46
---	----

<i>Abertura do prazo de cinco dias úteis para apresentação de emendas, perante a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, ao Projeto de Decreto Legislativo nº 651/2019.</i>	306
--	-----

2.1.2 – Mensagens do Presidente da República

Nº 477/2019, na origem, que restitui os autógrafos do Projeto de Lei nº 4.121/2019, sancionado e transformado na Lei nº 13.878/2019.	308
Nº 478/2019, na origem, que restitui os autógrafos do Projeto de Lei da Câmara nº 79/2016, sancionado e transformado na Lei nº 13.879/2019.	310

2.1.3 – Ofício da Câmara dos Deputados

Nº 376/2019, na origem, que comunica o arquivamento da Proposta de Emenda à Constituição nº 3/2011.	313
---	-----



2.1.4 – Requerimentos

Nº 859/2019, do Senador Jaques Wagner, de autorização para desempenho de missão, a fim de participar da cerimônia de canonização da Irmã Dulce, em Roma, Itália.	316
Nº 860/2019, do Senador Angelo Coronel, de autorização para desempenho de missão, a fim de participar da cerimônia de canonização da Irmã Dulce, em Roma, Itália.	320
Nº 861/2019, do Senador José Serra, de autorização para desempenho de missão, a fim de participar da cerimônia de canonização da Irmã Dulce, em Roma, Itália.	323
Nº 862/2019, do Senador Weverton, de autorização para desempenho de missão, a fim de participar da cerimônia de canonização da Irmã Dulce, em Roma, Itália.	326
Nº 863/2019, do Senador Telmário Mota, de autorização para desempenho de missão, a fim de participar da LXVIII Sessão Plenária do Parlamento do Mercosul e de suas Comissões Permanentes, em Montevidéu, Uruguai.	329
Nº 864/2019, do Senador Marcio Bittar, de autorização para desempenho de missão, a fim de participar da LXVIII Sessão Plenária do Parlamento do Mercosul e de suas Comissões Permanentes, em Montevidéu, Uruguai.	333
Nº 865/2019, do Senador Marcos Rogério, de autorização para desempenho de missão, a fim de participar do <i>workshop</i> "Theory and Tools of the Harvard Negotiation Project", em Cambridge, Estados Unidos.	336
Nº 866/2019, do Senador Roberto Rocha, de autorização para desempenho de missão, a fim de participar da cerimônia de canonização da Irmã Dulce, em Roma, Itália.	339

PARTE III

3 – COMPOSIÇÃO DO SENADO FEDERAL	342
4 – COMPOSIÇÃO DA MESA DIRETORA	345
5 – LIDERANÇAS	346
6 – COMISSÕES TEMPORÁRIAS	348
7 – COMISSÕES PARLAMENTARES DE INQUÉRITO	352
8 – COMISSÕES PERMANENTES E SUAS SUBCOMISSÕES	353
9 – CONSELHOS E ÓRGÃOS	391



Ata da 188ª Sessão, Não Deliberativa,
em 7 de outubro de 2019

1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura

Presidência dos Srs. Paulo Paim, Izalci Lucas, Wellington Fagundes e Styvenson Valentim.

(Inicia-se a sessão às 14 horas e encerra-se às 16 horas e 52 minutos.)



O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RS) – Declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

A Presidência comunica ao Plenário que há expediente sobre a mesa que, nos termos do art. 241 do Regimento Interno, vai à publicação no *Diário do Senado Federal*. (**Vide Parte II do Sumário**)

Há oradores inscritos – Senadores Acir Gurgacz, Izalci Lucas... E Jorge Kajuru.

Senador Jorge Kajuru com a palavra, por permuta com este Senador – na sequência, ele preside, e eu falo.

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar Senado Independente/CIDADANIA - GO. Para discursar.) – Brasileiros e brasileiras, minhas únicas vossas excelências, meus únicos patrões, aqui seu empregado público Jorge Kajuru. Pátria amada, bela semana, com paz, com saúde e especialmente com Deus!

Reflitam, por fineza, sobre o que vou falar aqui, neste momento, na tribuna, que é, inclusive, para mim, a cara de quem preside esta sessão, o notável Senador Paulo Paim. Sei que ele vai gostar. Outros aqui presentes também gostariam, outras colegas, mas há colega que não pode nem me ouvir falar em desigualdade no Brasil, desta vez pelo viés da tributação.

A motivação é a notícia veiculada pelo *site* de notícias G1 a partir de pesquisa realizada pela UHY International, uma rede de empresas de auditoria, consultoria, contabilidade e impostos, que tem escritórios em 95 países. Na essência, a pesquisa conclui que o Brasil taxa pouco a renda de quem ganha muito – e ponham pouco nisso –, ou seja, aqui os que têm alta renda são menos tributados que os seus equivalentes nos países ricos. Usando como referência o G7, no grupo dos países industrializados, cobram-se, em média, 32% a mais de imposto sobre a alta renda do que no Brasil. E qual é a consequência para o nosso País? É a alta carga tributária sobre produtos e serviços, igual para todos os consumidores, independentemente da faixa de renda, o que acaba prejudicando os que ganham menos.

A rigor, tal fato não se constitui em novidade num país onde a desigualdade, infelizmente, tisa o espectro social de alto a baixo; contudo, ganha relevância num momento em que há consenso sobre a inevitabilidade de uma reforma tributária, reforma que vai colocar o País diante de uma difícil equação: mexer na carga de impostos para, além de justiça tributária, conseguir mais dinheiro num cenário de baixo crescimento econômico com a maior parte dos brasileiros demonstrando certo cansaço na contínua batalha contra a sanha arrecadatória que marca nossa história.

Dentre os 30 países pesquisados pela UHY International, o Brasil apresentou a quarta menor tributação para renda alta. Segundo o levantamento, quem ganha o equivalente a US\$250 mil por ano no Brasil paga cerca de US\$69 mil em impostos – uma taxa efetiva de 27,5%. Nos países do G7 – Alemanha, Canadá, Estados Unidos, França, Itália, Japão e Reino Unido –, o valor de impostos sobre a mesma renda é de US\$101 mil, o que representa uma taxa de 40,6%. E assim não há milagre, Senador Paim. Se a carga tributária sobre a renda é baixa, a tributação é sobrecarregada no consumo, o que – ao tratar de forma igual os desiguais economicamente – traduz-se por injustiça social e nada mais.

Dados de 2016 mostram que a carga sobre o consumo, bens e serviços representou 48% de todos os impostos recolhidos no Brasil. Na média da OCDE, grupo que reúne as nações mais



desenvolvidas do Planeta, esse patamar foi bem mais baixo: 33%; nos Estados Unidos, menor ainda: 18%.

Ainda segundo a pesquisa da UHY, a título de curiosidade, dentre os mais de 30 países estudados, a Rússia teve a menor taxa de imposto de renda, onde todos os contribuintes, incluindo os que recebem altos salários, pagam apenas 13% de imposto. Já a Dinamarca tributa pessoas físicas que ganham US\$1,5 milhão ao ano em 53,2%, mais da metade da renda, sendo a mais alta entre os 30 países avaliados no levantamento.

Em país rico, quem tem alta renda paga mais; no Brasil, quem ganha mais é poupado. Essa é a realidade nua e crua, sem mentira!

Esse tema me preocupa não é de hoje. Ainda no primeiro semestre, apresentei aqui nesta Casa um projeto para mudar a tributação com o objetivo de aliviar o bolso de quem ganha menos e cobrar um pouco mais de quem ganha mais. Ficariam isentos de pagamento do imposto de renda quem ganha até 5 salários mínimos, e duas novas alíquotas seriam criadas para taxar aqueles que ganham entre 40 a 60 salários mínimos e os que recebem mais de 60 salários mínimos.

O Senador Paim deve se lembrar disso, porque eu, inclusive, fui orgulhosamente cumprimentado por ele por aquele meu projeto, V. Sa. o definiu como uma reforma tributária. E também o Senador Esperidião Amin me cumprimentou dizendo: "Essa é a melhor reforma tributária que eu vi até agora no Senado, Kajuru". Agora, houve Senador aqui que quase me agrediu! Aproveito para abraçar o Senador Alvaro todos os Dias, que passou o final de semana em Belo Horizonte – também lá é muito querido, sem dúvida. E não foi o Bezerra, não. Alguém vai falar: "Kajuru, foi o Bezerra?". Não! Eu não vou falar o nome, mas é um amigo seu, Alvaro. Ele quase me bateu quando eu apresentei esse projeto, que seria a melhor reforma tributária.

Hoje, existem quatro alíquotas, e a maior é de 27,5%, índice que incide sobre quem ganha mais de R\$4.664, o que não dá cinco salários mínimos – muito índice para pouco salário. Pelo meu projeto, as atuais alíquotas seriam aplicadas de forma diferente, aliviando os que ganham menos, Presidente Izalci. A cobrança do imposto começaria com quem recebe por mês de 4 a 7 salários mínimos, alíquota de 7,5%; para ganhos de 7 a 10 salários, a taxa seria de 15%; de 10 a 15 mínimos, 22,5%; de 15 a 40 salários mínimos, 27,5%, que é o que nós, Senadores, pagamos, inclusive, já descontado em folha. Pelo projeto, duas novas alíquotas seriam criadas: 35% e 40%. A taxa de 35% incidiria sobre os ganhos de 40 a 60 salários mínimos. E quem ganha mais de 60 salários mínimos, R\$59.880, seria uma taxa de 40%.

Os ônus dessas duas novas faixas de tributação recairiam apenas sobre 2,73% dos contribuintes do nosso Brasil, de acordo com cálculos de auditores fiscais da Receita e também pelo cálculo da Associação Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal (Anfip).

Essa minha proposta significaria arrecadação de R\$160 bilhões por ano, ou seja, acumularia R\$1,6 trilhão em 10 anos, mais do que a propalada economia com a reforma da previdência.

Concluo dizendo que estamos devendo ao Brasil uma reforma tributária que reforme conceitos, sobretudo este, arraigado entre nós, que aprofunda desigualdades, uma vez que tira menos de quem ganha mais.

Já disse e repito que cabe ao Legislativo buscar soluções para a crise em que se debate o País, com a adoção de iniciativas ousadas para equilibrar o Orçamento, mas distribuindo o ônus do ajuste emergencial entre todos os estratos sociais e não apenas sobre os ombros dos mais pobres. É o que penso, é no que vou insistir. Eu só lamento que a reforma tributária não será discutida – sequer colocada aqui em Plenário para uma aprovação – neste ano, só no ano que vem.



E concluo, Senador Chico e Senador Bezerra, que fazem parte do Governo Bolsonaro, agradecendo o cumprimento da palavra do Presidente Jair Bolsonaro, que sábado, 2h30 da tarde, por telefone, conversou comigo e com José Luiz Datena, com quem ele vai estar nesta quarta-feira e fez questão de convidar o Datena para estar aqui. Nesta quinta-feira, ele vai sancionar o meu projeto de lei sobre atendimento completo a quase 23 milhões de diabéticos no Brasil inteiro, essa doença silenciosa que é responsável por 48% das mortes no País. E o Presidente deu a sua palavra e cumpriu: vai sancionar esse projeto rigorosamente nesta quinta-feira, depois de sua aprovação na Câmara.

O Sr. Reguffe (PODEMOS - DF) – Senador...

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar Senado Independente/CIDADANIA - GO) – Palavra é assim: quando você dá a palavra, você vira escravo dela. E eu tenho que cumprimentar, com muito prazer, a palavra cumprida pelo Presidente.

E esse projeto, já para ser sancionado nesta semana, muito vai me orgulhar, pois sou diabético e sei o que essa doença significa – perdi mamãe, perdi vovó pela mesma doença. E o Presidente dará um passo para a saúde pública deste País a quem realmente precisa, os brasileiros que não conseguem gastar R\$1,8 mil por mês com remédios para diabetes.

O Sr. Reguffe (PODEMOS - DF) – Senador...

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar Senado Independente/CIDADANIA - GO) – O Senador Paim, inclusive, é diabético. O Senador Paim achava que era pré-diabético. Eu falei: "Senador, não existe pré-diabético. É igual ligeiramente grávida. Diabético você é ou não é".

Concorda, querido e exemplar Senador Reguffe?

O Sr. Reguffe (PODEMOS - DF. Para apartear.) – Senador Kajuru, eu quero parabenizá-lo pela sanção desse projeto, que será sancionado nesta semana, que é muito importante, como V. Exa. colocou, para os diabéticos deste País, que são mais de 20 milhões.

Agora, eu queria falar um pouco também sobre a questão da reforma tributária. Eu acho que é uma reforma urgente a ser feita neste País. É uma reforma muito importante para a população. Ela, assim como a reforma política, vive sendo deixada de lado. São duas reformas que são importantes.

E a reforma tributária que eu advogo, a reforma tributária que eu defendo é a reforma tributária que isente de pagamento de imposto de renda aquelas pessoas que ganham até cinco salários mínimos...

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar Senado Independente/CIDADANIA - GO) – É o meu projeto.

O Sr. Reguffe (PODEMOS - DF) – ... ou R\$5 mil. Isso é o correto.

Aliás, isso foi tema e defendido, durante a campanha eleitoral do ano passado, pelos dois candidatos que foram ao segundo turno.

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar Senado Independente/CIDADANIA - GO) – Perfeito.

O Sr. Reguffe (PODEMOS - DF) – Então, que se isente de pagamento de imposto de renda quem ganha até cinco salários mínimos.

Além disso, que se faça a correção imediata pela inflação dos limites de isenção da tabela do Imposto sobre a Renda da Pessoa Física. De 1996 até agora, perpassando o Governo Fernando Henrique, os Governos Lula, o Governo Dilma, o Governo Michel Temer e agora o início do



Governo Bolsonaro, a tabela está defasada em 95%. É uma alta defasagem. Então, que se faça a correção imediata dos limites de isenção da tabela do Imposto sobre a Renda.

Agora, para compensar, porque tem que haver uma compensação, que se tributem lucros e dividendos em 15%. Numa pesquisa em cem países do mundo, apenas dois não tributam lucros e dividendos: Brasil e Estônia. Então, é importante que também se faça essa tributação de lucros e dividendos.

Acho que esse seria um princípio de uma reforma justa, com outras coisas também, como a proibição da tributação sobre remédios, que eu defendo aqui – é a minha PEC 2, de 2015. Enquanto países como Inglaterra, Canadá, Estados Unidos, Colômbia não cobram impostos sobre medicamentos, no Brasil, 35,7% do preço de um remédio são apenas impostos. Eu não posso acreditar que todos esses países estejam errados e que só o Brasil esteja certo! Então, é importante que não se tributem medicamentos. O correto seria, quando alguém estivesse precisando de remédio, que esse alguém tivesse esse remédio gratuitamente, mas, na impossibilidade financeira e monetária de as pessoas receberem os remédios, o mínimo que o Estado brasileiro deveria fazer é não tributar esses remédios.

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar Senado Independente/CIDADANIA - GO) – Claro.

O Sr. Reguffe (PODEMOS - DF) – Eu acho que essa seria uma reforma tributária justa, eu acho que nós teríamos um modelo mais justo, eu acho que isso atenderia o que os cidadãos esperam do Poder Público e deste Poder Legislativo. Então, eu espero que a reforma tributária tenha, por parte deste Parlamento, a atenção que ela precisa ter e a atenção que a população brasileira merece que ela tenha para corrigir esse sistema tributário altamente injusto e perverso como é o sistema tributário brasileiro.

Quero parabenizar mais uma vez V. Exa. pela sanção do projeto do diabetes e também pelo pronunciamento.

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar Senado Independente/CIDADANIA - GO) – Eu que agradeço, Senador Reguffe. Fico feliz e orgulhoso de pensarmos da mesma maneira e de ter aqui um aparte com tamanho conteúdo.

É isso aí! Vamos trabalhar e vamos discutir uma reforma tributária todos nós aqui juntos, porque os ricos não querem discutir e muito menos querem pagar imposto. Quando eu falo para os meus colegas de televisão que os faustões da vida pagam só 6% de imposto, ninguém acredita.

Boa semana.

(Durante o discurso do Sr. Jorge Kajuru, o Sr. Paulo Paim deixa a cadeira da Presidência, que é ocupada pelo Sr. Izalci Lucas.)

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) – Parabéns a V. Exa.

E já convido o nosso Líder para usar a palavra pela Liderança do Governo, Senador Fernando Bezerra.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE. Pela Liderança.) – Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, tive a honra de participar, no dia de ontem, aqui em Brasília, da convenção nacional do meu partido, o MDB, que elegeu o Deputado Federal Baleia Rossi como Presidente Nacional, num grande evento com a participação dos nossos líderes partidários, entre eles, o ex-Presidente José Sarney, e líderes de



outras legendas, como o DEM, na figura do Presidente da Câmara, Rodrigo Maia, e o PSDB, com a presença do Presidente Bruno Araújo, além dos mais diversos segmentos da sociedade brasileira.

Nesse evento, Sr. Presidente, o MDB mostrou sua unidade e força política e renovou o compromisso com a agenda de reformas que farão o Brasil crescer e se desenvolver.

O MDB tem o papel histórico de estar na vanguarda da cena política nos momentos mais decisivos para o País. Foi assim no processo de redemocratização e, mais recentemente, quando o Presidente Michel Temer assumiu o Governo em meio à grave crise econômica e institucional. Não seria diferente neste momento em que o Brasil enfrenta grandes desafios para retomar o crescimento econômico. Mais uma vez, o MDB não se furta a dar a sua contribuição neste novo ciclo político que estamos vivendo com a eleição do Presidente Jair Bolsonaro.

No meu Estado, Pernambuco, temos como desafio recuperar o protagonismo do MDB na cena política estadual. Eu, o Deputado Raul Henry, meu companheiro na Executiva Nacional do partido, e o Senador Jarbas Vasconcelos estamos alinhados com uma só missão: tornar o MDB ainda mais forte. Estamos percorrendo todas as regiões do Estado – todos os Sertões, todos os Agrestes, a Região Metropolitana de Recife – para filiar importantes quadros políticos de Pernambuco ao MDB. No último fim de semana de setembro, estive no interior para o ato de filiação do ex-Prefeito de Afogados da Ingazeira Totonho Valadares e de lideranças de outros 12 Municípios do Sertão do Pajeú e do Sertão do Moxotó, como Carnaíba, Betânia, Triunfo e Petrolândia.

É bom lembrar, Sr. Presidente, que estamos nos aproximando da primeira eleição em que serão proibidas as coligações partidárias. Isso terá uma consequência muito grande no cenário político brasileiro. Os partidos, para garantir protagonismo, deverão fazer o dever de casa ao montarem as suas chapas, sob pena de não exercerem representatividade nas prefeituras e Câmaras Municipais. A verdade é que vamos assistir à profunda redução do número de partidos. Isso já vai ocorrer nas eleições municipais do ano que vem, em que os candidatos a Vereador terão que escolher as legendas mais competitivas e fortes.

Nesse sentido, o MDB, que tem como marca o municipalismo, se coloca para permanecer como um dos grandes partidos do Brasil.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) – Parabéns a V. Exa. e também ao PMDB por essa convenção nacional, desejando muito sucesso ao meu querido colega Baleia Rossi.

Chamo aqui, imediatamente, o próximo inscrito, o nosso querido Senador Paulo Paim.

O SR. PAULO PAIM (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RS. Para discursar.) – Senador Izalci Lucas, eu acompanhei o movimento feito pelo Papa em relação à Amazônia e, por isso, faço este registro.

Como é de conhecimento de todos, teve início, no dia de ontem, no Vaticano, Roma, Itália, o Sínodo da Amazônia. Esse encontro de bispos vai até o dia 27 de outubro e, neste ano, vai discutir a Floresta Amazônica nos eixos ambientais, sociais e da própria integração.

Sr. Presidente, a integração da Igreja Católica, que está presente em nove países da Região Amazônica, faz-se ouvir por todo o mundo: Brasil, Bolívia, Colômbia, Equador, Peru, Guiana, Guiana Francesa, Venezuela e Suriname. Além de bispos, padres e freiras, também participam estudiosos, pessoas ligadas à ONU e membros do escritório do Vaticano. A maior parte da



Floresta Amazônica está no Brasil, por isso o sínodo tem muitos participantes brasileiros. O relator-geral, responsável pela redação dos documentos, é o Cardeal Dom Cláudio Hummes.

Senhores e senhoras, a palavra sínodo vem grego *synodos*, o que quer dizer reunião ampla. Na Igreja Católica, o sínodo pode ser qualquer reunião entre os praticantes desta religião.

Em 1965, Paulo VI criou o Sínodo dos Bispos. A ideia é reunir Papa e bispos para discutir temas importantes que podem ser ou não religiosos. Antes da Amazônia, os temas escolhidos haviam sido jovens e famílias, por exemplo.

Em outubro de 2017, o Papa Francisco convocou o evento deste ano. A ideia, segundo o Vaticano, é debater as dificuldades de a Igreja atender aos povos da região, principalmente e especialmente, os indígenas. Segundo a Igreja Católica, faltam padres, as distâncias entre as comunidades são longas e a carência de serviços públicos acaba fazendo com que a Igreja assuma papéis de assistência social.

Disse o Papa Francisco – abre aspas: "O problema essencial é como reconciliar o direito ao desenvolvimento, inclusive o social e cultural, com a tutela das características próprias dos indígenas e dos seus territórios". Fecha aspas.

O documento que orienta a reunião tem duras críticas ao atual modelo de desenvolvimento da Amazônia.

Entre os pontos a serem debatidos estão: a complexa situação das comunidades indígenas e ribeirinhas, em especial os povos isolados; a exploração internacional dos recursos naturais da Amazônia; a violência, o narcotráfico e a exploração sexual dos povos locais; o extrativismo ilegal e/ou insustentável; o desmatamento, o acesso à água limpa e ameaças à biodiversidade; o aquecimento global e possíveis danos irreversíveis à Amazônia; a convivência de governos com projetos econômicos que prejudicam o meio ambiente.

Segundo divulgação global, o Papa Francisco é o Papa que mais se dedicou à pauta ambiental. A encíclica *Laudato Si'* (Louvado seja) foi um dos documentos mais importantes que já escreveu e teve impacto, por exemplo, nas discussões que levaram ao Acordo de Paris.

Há quatro anos, ele lançou uma encíclica repleta de críticas ao modelo de desenvolvimento que destrói o meio ambiente, sem compromisso com a inclusão social.

O Papa Francisco entende que os problemas sociais e ambientais não podem ser analisados separadamente. Ele escreveu em *Laudato Si'*: "Lanço um convite urgente a renovar o diálogo sobre a maneira como estamos construindo o futuro do Planeta. Precisamos de um debate que nos una a todos, porque o desafio ambiental que vivemos e as suas raízes humanas dizem respeito e têm impacto sobre todos nós." Dizem respeito a toda a civilização.

O movimento ecológico mundial já percorreu um longo e rico caminho, tendo gerado numerosas agregações de cidadãos que ajudaram a aumentar o nível de consciência em relação ao meio ambiente no mundo todo. Infelizmente, muitos esforços na busca de soluções concretas para a crise ambiental, acabam, com frequência, frustrados não só pela recusa dos poderosos, mas também pelo desinteresse de muitos.

As atitudes que dificultam o caminho da solução, mesmo entre os que creem, vão da negação de problema à indiferença, à resignação, ao acomodamento ou à confiança cega nas soluções fáceis. Precisamos de nova solidariedade universal. Como disseram os bispos da África do Sul, "são necessários os talentos e o envolvimento de todos para reparar o dano causado pelos humanos sobre a criação de Deus" – ou seja, o Planeta.



Chamo a atenção que também serão debatidos outros temas: a liderança das mulheres nas comunidades cristãs, a falta de padres, o diálogo com evangélicos e outros grupos religiosos. Conforme o Vaticano, a função do Sínodo dos Bispos não é propor soluções técnicas. A ideia é apresentar princípios para que os envolvidos busquem as soluções.

Abro aspas: "O principal alvo das propostas do Sínodo são os próprios participantes, líderes da igreja, na região amazônica. Não vamos dizer "façam, vocês", mas, sim, o que nós devemos fazer como Igreja, missionária, aberta ao diálogo. As palavras são de D. Cláudio Hummes. Ele prossegue: "Quando as outras partes envolvidas nos temas amazônicos não estiveram abertas ao diálogo (governos e empresas internacionais, por exemplo), é função da Igreja denunciar os problemas e apontar novos caminhos".

Pela importância do tema, que é o meio ambiente, deixamos aqui esse registro, para que todos pensem em como caminhar junto em defesa do Planeta.

O meio ambiente é tudo: é vida, é sobrevivência, é respeito aos direitos humanos, é fraternidade, é amor.

Sr. Presidente, queria ainda fazer um rápido registro de uma boa pesquisa, uma pesquisa do bem – como eu digo –, com responsabilidade social, realizada pelo DataSenado.

O Instituto de Pesquisa DataSenado realizou pesquisa de opinião, de 21 de agosto a 3 de setembro, para ouvir os brasileiros sobre suas percepções e opiniões sobre os refugiados. Isso é também política humanitária, como é o que eu falei aqui do meio ambiente.

Foram entrevistados 2.392 brasileiros de todas as unidades da Federação, por meio de ligações, por telefone fixo e móvel, no período de 21 de agosto a 3 de setembro. A margem de erro é de dois pontos percentuais, com nível de confiança de 95%. Algumas questões foram respondidas por grupos específicos da amostra. Para essas questões, a margem de erro é superior a dois pontos percentuais.

Brasileiro acompanha, sim, a situação dos refugiados no nosso País. Quase dois terços dos entrevistados, 65%, afirmaram acompanhar as notícias sobre a situação dos refugiados no Brasil. Além disso, um em cada seis – 16% dos entrevistados – afirmou conhecer algum refugiado e demonstrou a sua solidariedade. A maioria dos brasileiros reconhece – isto é bom – o direito ao refúgio.

A maioria dos entrevistados acredita que as pessoas têm o direito de se refugiar em outros países para escapar de guerras – 88% – ou para escapar de perseguição – 80%. Apenas 10% dos entrevistados se opõem a esse direito em caso de guerra e 16% em caso de perseguição. Além disso, 72% dos respondentes acreditam que a maior parte dos refugiados se integra bem à sociedade brasileira.

Percebam com isso que os brasileiros abraçam os refugiados.

Impactos sociais na pesquisa sobre os refugiados: perguntados sobre os impactos dos refugiados na economia, 63% dos entrevistados acreditam que pessoas refugiadas são uma força econômica que pode ajudar o País que os acolhe.

Por outro lado, as opiniões ficaram divididas em relação à concorrência de empregos dos nacionais com pessoas refugiadas. Dos entrevistados, 47% concordam que refugiados podem tirar a oportunidade de emprego de outros, enquanto que 50%, um percentual maior, discorda dessa afirmação.



Em relação aos serviços públicos, 67% dos entrevistados discordam que refugiados vêm ao Brasil para se aproveitar dos serviços públicos – um índice de quase 70% que dizem que eles têm que ter direito, sim, aos serviços públicos.

Contudo, mais da metade, 59% dos brasileiros, acredita que, com a entrada de refugiados, pode haver uma sobrecarga em hospitais públicos brasileiros.

No que se refere à segurança, 57% dos brasileiros acreditam que os refugiados não contribuem para o aumento da criminalidade. Por outro lado, quatro em cada dez acreditam que os refugiados podem sim aumentar esse índice de violência.

Atendimento do Governo brasileiro às pessoas refugiadas.

Quanto a esse atendimento, oferecido pelo Governo brasileiro aos refugiados, 45% dos entrevistados avaliam que as ações governamentais têm sido efetivas, enquanto 46% acreditam que elas não têm sido efetivas e poderiam ser melhores.

O DataSenado também fez uma pesquisa sobre o que pensa a população de Roraima sobre refugiados. O trabalho do DataSenado é longo e certamente terá ampla divulgação pelos veículos de comunicação.

Os dados do DataSenado colocam os brasileiros e os roraimenses entre os povos mais acolhedores do mundo.

Em pesquisa internacional conduzida em 18 países (sendo dez países da União Europeia), o maior apoio à causa dos refugiados veio da Espanha: 86% apoiam os refugiados. A média da União Europeia é 77%. No Brasil, o apoio a refugiados de guerras e perseguições ultrapassou a própria Espanha e União Europeia, chegando a 88%; em Roraima, um belo exemplo, passa de 90%.

Sr. Presidente, aqui eu dei um resumo do que foi essa importante pesquisa.

Cumprimento a DataSenado pelo trabalho realizado, e a sua diretora, Sra. Elga Mara Teixeira Lopes; a Sra. Laura Efigênia do Nascimento e todos os integrantes deste conceituado instituto de pesquisa.

Sr. Presidente, concluindo esses meus últimos quatro minutos, eu tenho dito, por onde tenho passado, durante todo esse período, que há uma enorme preocupação de toda a população brasileira – muitos não conhecem, outros com insegurança, pelo que eu vi hoje pela Comissão de Direitos Humanos – sobre a questão da reforma da previdência.

Os pontos que foram mais questionados, na Comissão de Direitos Humanos e por onde eu passei, são: a mudança de 15 para 20 anos, como valor mínimo de tempo de contribuição; a aposentadoria especial, que trará um prejuízo enorme para mineiros, metalúrgicos, professores e todos aqueles que atuam em área insalubre, penosa e periculosa; o valor da aposentadoria por incapacidade permanente. Um dia depois da promulgação, quem tiver, como repito sempre, um AVC ou um derrame, vai receber praticamente a metade do salário que teria por direito, se tivesse a aposentadoria por invalidez pela lei atual e não pela proveniente da reforma; a não garantia das cotas voltarem para o pai e para a mãe, no momento em que o filho assume a maioridade.

Cálculo do benefício: sai agora 100% de toda a vida laboral. Então, se você começou na vida laboral com um salário mínimo e hoje ganha cinco, vai ser a média que vai despencar – que chamam de média rebaixada. Como é que é hoje? Hoje são as 80 maiores contribuições, e tu te aposentas com o princípio da integralidade. Isso é algo também com o que, nas conversas que tive, as pessoas estão muito preocupadas.



Também outra questão que prejudica todos é não ter direito mais à aposentadoria por periculosidade. Aí nós pegamos: vigilantes, guardas de trânsito, guarda municipal, eletricitistas, quem trabalha com explosivos, com produtos químicos. Da forma como está no texto, desaparece o direito. Hoje, quem trabalha nessa área periculosa se aposenta com 25 anos de contribuição; no outro dia, digamos novembro, ele vai ter que se aposentar com 40 de contribuição – sai de 25 e pula para 40, nenhuma regra de transição – e 65 de idade. É muito cruel, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores.

Eu até entendi que nós teríamos que derrubar aquele artigo naquele dia, mas como foi destacado todo o texto, chegamos todos ao entendimento, inclusive eu, de que não era adequado fazer aquela mudança, mas agora, no segundo turno, numa emenda supressiva que está sendo construída com muito carinho, nós vamos suprimir só a parte em que fala "periculosidade", conseqüentemente, não vai envolver outras categorias. Estou muito animado, esperançoso de que essa proposta seja aprovada.

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO PAIM (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RS) – Conseqüentemente, é bom destacar que não há aquela história de que volta para a Câmara. Não volta para a Câmara. Só vai assegurar que quem trabalha em área de alto risco vai continuar se aposentando com os 25 anos de contribuição.

Sr. Presidente, eu concludo aqui agradecendo, como sempre, a bondade e a tolerância de V. Exa., mas não posso deixar de agradecer a V. Exa., neste minuto, por ter me concedido honra de presidir aquela belíssima sessão da juventude católica no Brasil. Estavam aqui os padres, os líderes, os professores, este Plenário estava lotado. O seu filho fez um belo pronunciamento. Ele é coordenador desse movimento. Então, eu cumprimento V. Exa. e agradeço por aquela oportunidade.

Este Plenário que é tão pesado muitas vezes, parecia que havia uma energia divina aqui, tanto que eu não queria que terminasse a sessão, mas tinha que terminar, em torno de 17h, 18h terminou.

Obrigado a V. Exa., Senador Izalci.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) – Eu que agradeço a V. Exa., por ter conduzido tão bem essa sessão tão importante pelos 40 anos do SEGUE-ME. Obrigado, Senador Paim.

Convido o Senador Chico Rodrigues, do Democratas, para fazer o seu pronunciamento.

O SR. CHICO RODRIGUES (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RR. Para discursar.) – Sr. Presidente, Sras. Senadoras e Srs. Senadores, eu quero tratar aqui de um tema que é recorrente hoje no Brasil e obviamente no mundo, que é exatamente sobre o Sínodo da Amazônia. Na verdade, o que é sínodo para a maioria das pessoas comuns que não sabem? Sínodo é um encontro, é do Papa, é dos bispos, sim. Sínodo é a assembleia periódica de bispos de todo mundo para tratar de assuntos ou problemas concernentes à Igreja universal. Isto é o sínodo.

Portanto, meus companheiros Senadores, telespectadores, ouvintes da Rádio Senado, população brasileira, o Papa Francisco celebrou a missa de abertura do Sínodo da Amazônia neste domingo, dia 6, ontem. A celebração começou com a entrada de 185 padres sinodais, sendo 58 brasileiros. A homilia do Papa foi sóbria e muito diferente do que ecossocialistas gostariam de ter ouvido.



Em sua homilia de abertura do Sínodo da Amazônia, o Papa Francisco pediu que Deus preserve a todos de novos colonialismos. O pedido vem justamente no momento em que Amazônia está sendo visada por fundações internacionais e nações interessadas nas riquezas dos nove países amazônicos.

Sobre a missão evangelizadora da Igreja, citou Bento XVI: "A Igreja não pode de modo algum limitar-se a uma pastoral de "manutenção" para aqueles que já conhecem o Evangelho de Cristo. O ardor missionário é um sinal claro da maturidade de uma comunidade eclesial."

O Papa também exortou o clero para que não faça negócio e troca com o dom sacerdotal que recebeu pela imposição de Deus, nem busque lucrar com ele. A exortação ressoa os muitos que buscam obter vantagens políticas com seu dom, como muitos teólogos da libertação e modernistas.

Por fim, o Santo Padre convidou a todos os fiéis do mundo todo a reacenderem o amor e a caridade que ilumina o mundo como uma fogueira que deve ser mantida acesa. Disse por fim o Papa: "Olhemos juntos para Jesus crucificado, para o seu coração aberto por nós. Começemos ali porque dali brotou o dom que nos gerou, dali foi derramado o espírito que renova."

O Papa eleva e fez questão de mencionar Jesus Crucificado, totalmente ausente no Documento de Trabalho para o Sínodo. É um alerta muito importante.

O Papa mencionou a Amazônia poucas vezes, apenas para alertar a necessidade de preservá-la e cuidar de seus habitantes e mártires. O Sínodo da Amazônia ocorre até o dia 27 deste mês, com o tema Amazônia: Novos Caminhos para a Igreja e para a Ecologia Integral.

Eu não poderia deixar de comentar aqui, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, telespectadores do Brasil, a participação de um indígena do meu Estado, o indígena Jonas Marcolino, da etnia Macuxi. Lá em Roma, a convite de outra corrente que não aquela mais radical, ele dizia – e vou repetir as suas palavras: "Lamento que para o Sínodo não tenha sido convidado nenhum indígena que pense diferente da corrente desses missionários". E diz mais ainda: "Os povos indígenas querem liberdade econômica, dignidade humana, querem trabalhar, crescer e ser respeitados."

Portanto, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados – o hábito de ter sido Deputado Federal vinte anos –, senhores telespectadores, eu diria que este momento é um momento muito determinante na vida do Brasil, porque, olhando pelo retrovisor para alguns dias, alguns meses em que a imprensa internacional e até nacional vem tentando massacrar o Presidente Jair Bolsonaro pela defesa intransigente da Amazônia, hoje a Amazônia tem mais visibilidade do que nunca, porque o que nós queremos é exatamente mostrar a importância estratégica, a importância política, a importância ambiental.

No concerto das nações, o que representa a Amazônia, que é do tamanho da Europa? A Amazônia tem 5,2 milhões de quilômetros quadrados, é do tamanho da Europa.

E aí vêm os questionamentos contra aquelas reações que o Presidente teve contra declarações do Presidente da França. Ora, agora, a Amazônia, sim, está na mídia; agora, a Amazônia, sim, está sendo respeitada.

E até, Sr. Presidente, meu caro Senador Izalci Lucas, que preside a sessão neste momento, ontem eu saí do meu Estado no voo da TAM, às 9h30 da manhã. São 3h25 de voo, 95% desse tempo voando sobre a floresta, de Roraima para Manaus, de Manaus para Brasília. São, portanto, 3h25 de voo, praticamente 3 mil quilômetros de distância. Você não vê uma fumaça de queimada, minha gente. Você não vê absolutamente nada do que a imprensa divulga como pânico dos incêndios, "estão destruindo a Amazônia". Sabe qual é o interesse? O subsolo da Amazônia, rico,



poderoso, universalmente poderoso, com minerais estratégicos, com petróleo, com gás, com ouro, com nióbio, com cassiterita, com titânio, com rádio, com urânio etc.

Então eu gostaria de dizer que as posições assumidas pelo Presidente Jair Bolsonaro são posições patrióticas, em defesa da soberania nacional.

Portanto, voltando ao tema a que me referi no início deste pronunciamento, o Sínodo da Amazônia, nós entendemos que a Igreja é fundamental, que a Igreja, dentro dos princípios bíblicos, dentro de uma orientação cartesiana da importância e da inserção da Igreja Católica, que tem no Brasil o seu maior contingente de seguidores entre todos os países... Nós merecemos, sim, ter o apoio, mas ser, acima de tudo, respeitados.

Era esse o meu pronunciamento. E quero dizer, parabenizando a Igreja Católica Apostólica Romana, da qual eu faço parte, que nós esperamos muito de um resultado equilibrado, de um resultado sereno, de um resultado em que o evangelismo venha na verdade a se sobrepôr a outras ações que os mais radicais querem que seja uma prática da Igreja, e que não é.

Então, muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) – Parabéns a V. Exa., e chamo aqui, para um comunicado inadiável, a Senadora Simone Tebet.

A SRA. SIMONE TEBET (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - MS. Para comunicação inadiável. Com revisão da oradora.) – Obrigada, Sr. Presidente, Senador Izalci. Em seu nome, cumprimento os demais Senadores e Senadoras presentes e todos aqueles que estão nos assistindo pela TV Senado e nos ouvindo pelo Rádio Senado.

A minha fala, Sr. Presidente, vai ser breve, mas eu não poderia deixar de estar aqui neste momento, como Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado Federal, para fazer uma defesa do Senado Federal no que se refere à reforma da previdência.

Eu fiz um compromisso com os colegas de que, enquanto estivesse presidindo a CCJ, enquanto a reforma da previdência estivesse na Comissão, eu não entraria no mérito e não debateria mérito, para que eu pudesse ser o mais imparcial possível no andamento, na direção dos trabalhos daquela Comissão.

Aproveito, Sr. Presidente, para parabenizar e agradecer à Comissão de Constituição e Justiça, na pessoa aqui do Senador Álvaro Dias, que é membro da Comissão, porque a Comissão de Constituição e Justiça fez um belíssimo trabalho. Eu sempre disse que a reforma da previdência tinha que ser profunda, mas ela não poderia jamais ser profana. E os caminhos percorridos na Comissão de Constituição e Justiça – graças às emendas, ao debate, às audiências públicas, ao preciso e belíssimo relatório do Senador Tasso Jereissati – nos fizeram concluir o quanto é importante uma reforma ou um projeto significativo como a reforma da previdência passar pela Comissão prioritária e mais importante da Casa. Ali, nós tiramos os excessos e entregamos para o Plenário desta Casa uma reforma, sim, profunda, mas jamais podemos dizer que uma reforma profana.

Então, nesse aspecto e fechando esse parêntese, Sr. Presidente, eu quero dizer que, embora Presidente da Comissão, embora a reforma ainda não tenha sido aprovada em segundo turno, eu venho falar da reforma, não em relação ao conteúdo, mas em relação à forma, e com isso fazer a defesa do Senado Federal.

Eu tenho ouvido nesses últimos tempos, mas principalmente nesta última semana, duras críticas ao Senado Federal no que se refere à reforma da previdência. Todos sabem o quanto eu tenho me dedicado a essa pauta nesses 30 dias, porque é minha obrigação como Presidente,



acatando as sugestões ou as orientações dos Líderes partidários, que orientam esta Senadora no que se refere aos trabalhos da Comissão.

Agora, há três questões que precisam ser abordadas. Primeiro, nós temos sido criticados em função, Senador Styvenson, do tempo que estamos levando para discutir e aprovar a reforma da previdência.

Ora, senhoras e senhores, nós estamos falando de uma reforma que mexe na vida não só de 210 milhões de brasileiros, não só daqueles que já se aposentaram e já nasceram, mas daqueles que hão de vir, com direitos daqueles que estão por nascer. Estamos falando dos nossos futuros filhos, ou netos, ou bisnetos, de gerações futuras. Estamos falando de uma reforma profunda, de uma reforma que interfere na vida de todos nós. E nós tivemos, Sr. Presidente, apenas 60 dias para nos debruçar sobre a reforma da previdência.

Eu trouxe o histórico. A PEC chegou e foi recebida pela CCJ no dia 8 de agosto deste ano; no mesmo dia, foi distribuída ao Relator, Senador Tasso Jereissati. Dia 14/08 aprovamos todos os requerimentos, passamos uma semana realizando seis audiências públicas. Foi feita a leitura do relatório do Senador Tasso no final de agosto, concedida vista coletiva e, no início de setembro, há exatamente um mês, nós votamos o relatório na CCJ e a matéria veio para este Plenário.

E muitos poderão perguntar: se já faz um mês de aprovação na CCJ, por que essa reforma não foi aprovada imediatamente? Porque nós estamos falando de reforma da previdência, nós estamos falando de uma PEC, de um projeto de emenda à Constituição, que tem um rito processual estabelecido no Regimento Interno desta Casa e também na nossa Constituição, na nossa Carta Magna. Esses prazos precisam ser observados. O assunto precisa ser amadurecido. Nós temos que formar o nosso juízo de valor para podermos estar no Plenário fazendo a votação. E ela foi feita. Percorrido o trâmite regimental, no dia 2 de outubro, portanto menos de 60 dias do início da tramitação da reforma da previdência nesta Casa, nós já, praticamente, temos um formato do que a sociedade pode esperar: uma reforma que traz uma economia de mais de R\$ 800 bilhões em dez anos, que vai diminuir o déficit fiscal do Governo Federal em R\$ 800 bilhões em dez anos. Numa conta simplista – e ela não é assim, porque ela só vai ter um efeito mesmo daqui a dois ou três anos –, dá algo em torno de 80 bilhões por ano – 80 bilhões que, todos os anos, o Governo tem que tirar de recursos que poderiam estar sendo utilizados na saúde, na educação, na segurança pública, na habitação, nas obras de infraestrutura, mas precisa cobrir esse déficit fiscal.

Feita essa primeira observação, não importa se votaremos a reforma da previdência nesta quarta-feira ou no dia 22. Ela dificilmente consegue ser desidratada. Não cabem mais emendas de mérito. Cabem, sim, alguns poucos destaques no Plenário do Senado Federal.

A segunda observação que quero fazer, também fazendo uma defesa do Senado Federal: o Senado Federal, com essa reforma, deu uma demonstração de que, não, nós não somos meros carimbadores da Câmara dos Deputados. Os projetos vêm, precisam, devem e são debatidos e também alterados. A única estratégia que tivemos que adotar, repito, graças à precisão do relatório do Senador Tasso Jereissati, usando o Regimento Interno, usando da necessidade da urgência da reforma, é utilizar de artifícios regimentais. Fizemos supressão de mérito, sim, e criamos também uma PEC chamada PEC paralela.

Só para dar alguns exemplos do mérito que nós alteramos da reforma da previdência, por supressão e, apenas por isso, não volta para a Câmara: nós suprimimos o texto que veio da Câmara que constitucionalizava os critérios para a concessão do BPC; ainda suprimimos a regra de transição para a aposentadoria especial, a alteração feita dos expostos a agentes nocivos, falam



de mineiros, estivadores, entre outros; também, graças a uma emenda supressiva da Bancada do MDB, do meu partido, suprimimos a possibilidade, que foi aprovada pela Câmara, de que a concessão de pensão por morte pudesse se dar abaixo de um salário mínimo – agora isso não vai mais ser possível –, entre outras alterações em que eu não vou entrar no detalhe.

Nesta segunda questão, relacionada ainda a este fato de que não somos meros carimbadores: há uma PEC paralela tramitando nesta Casa. Aquilo que levaríamos 30 dias para fazer, graças a um acordo dos Líderes... Eu agradeço, imensamente, à oposição, inclusive àqueles que nem votam a favor da reforma da previdência. Nós conseguimos votar em 30 minutos, Sras. e Srs. Senadores, o que levaria 30 dias. A PEC paralela – essa é uma informação preciosa que precisa ser dita e esclarecida – já está a meio caminho andado. Ela vai andar, sim, paralelamente à reforma da previdência principal. E, assim que essa for votada, a PEC paralela já estará com meio caminho andado. Lá na frente, rompendo o conceito da física, embora paralelas, elas vão se encontrar, porque, neste caso, o Senado Federal vai aprovar a PEC paralela, uma PEC paralela que vai incluir Estados e Municípios, mas que também vai entrar no mérito.

Nós tivemos um acordo com o Governo e conseguimos construir esse acordo com o Senador Styvenson, com o Senador Weverton e com a Senadora Eliziane, para mexer na regra de transição das mulheres que estão para se aposentar. Da mesma forma, estabelecemos a criação de contribuições que vamos ver se serão aprovadas ou não, mas há uma série de emendas que o Senador Tasso, sensível que é, está pensando, analisando para ver se incorpora no seu futuro texto.

E eu encerro com um item que acho fundamental e que achei da mais alta importância, que é, na PEC paralela, colocar a inclusão na seguridade social, do benefício destinado a crianças vivendo em situação de pobreza. Vamos constitucionalizar e dizer que as crianças que precisam ser assistidas, que se encontram na miséria, em situação de risco ou situação de pobreza têm e terão, sim, sempre a proteção da seguridade social no texto da Constituição, entre outros.

Por fim, o terceiro item que me chamou a atenção. Falei do tempo, na defesa de que o Senado está dentro do tempo – aliás, correu contra o tempo –, num tempo recorde está entregando a reforma da previdência ao País.

Falamos aqui que não somos meros carimbadores, porque, sim, alteramos o texto, inclusive em Plenário. E eu parabeno, embora não tenha votado, o Plenário no que se refere ao abono salarial. É importante mencionar isso, que é o terceiro e último item que abordo.

Eu ouvi a imprensa toda falando que o Senado desidratou a reforma da previdência, e isso não é verdade.

"Ah, mas o abono salarial para quem ganha até dois salários mínimos...". De um a dois, porque, de zero a um, o valor é bem maior – de um a dois. Se fosse retirado daqueles que ganham de um a dois salários mínimos, daria uma – entre aspas – "economia" de R\$76 bilhões em dez anos, R\$7,6 bilhões por ano. É verdade: esses são os números, mas não são números previdenciários, eles não vêm da Previdência, eles não vêm do Tesouro; eles vêm do Fundo de Amparo ao Trabalhador, do FAT. Do FAT que paga o seguro-desemprego, do FAT que paga o abono salarial. O FAT só tem hoje um rombo ou um déficit de 9 bi – de uma única vez, não é todo ano acumulando –, porque o FAT também empresta ao BNDES. Hoje, 40% dos recursos do FAT estão no BNDES. É só diminuir e nós teremos superávit no FAT capaz de pagar o abono salarial de quem ganha de um a dois salários mínimos. E não é possível não enxergarmos o quanto



é essencial, dentro desse processo, entender que isso não é desidratação da reforma da previdência. Conseqüentemente, nós estamos falando aqui de justiça.

(Soa a campanha.)

A SRA. SIMONE TEBET (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - MS) – E, mais do que isso, Sr. Presidente – já estou indo para a minha conclusão; eu me comprometi a ficar no tempo e não fiquei –, ora, no momento de crise, de falta de dinheiro no bolso do trabalhador para investir no comércio que, vendendo mais, pode gerar mais empregos, eu pergunto: desde o Governo Temer, que este Governo copiou, o Governo não está liberando o FGTS para aquecer a economia? Não está liberando o FGTS para que o trabalhador pague a sua conta, pague o seu cartão de crédito, vá ao comércio, gaste no supermercado, o que vai dar algo, por ano, em torno de 16 bi? Ora, se eu estou utilizando esse instrumento para aquecer a economia e gerar emprego, como vou tirar, nos momentos de crise, esses R\$7,6 bilhões? Eu posso falar nisso daqui a três, quatro anos, mas não agora.

Então, eu gostaria, Sr. Presidente, de exatamente deixar muito claro que nós estamos dentro do tempo, nós não estamos carimbando, porque nós temos uma saída, que é a PEC paralela, e ela vai ser aprovada nesta Casa.

Semana que vem, nós estaremos marcando audiência pública para votar a reforma da previdência já num acordo com os Senadores e, sim, o Senado tem a responsabilidade e sabe do seu papel.

Eu recebi e vi aqui – e quero, inclusive com isso, deixar muito tranquilos os colegas – uma fala do Presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia, que, a PEC paralela, assim que chegar lá, embora o título seja outro, estabelece aqui – entre aspas: "O texto do Senado em relação a Estados e Municípios é muito positivo. Na Câmara, a princípio, termina no início do próximo ano". Só que ele é muito claro, porque ele conhece muito bem o Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Ele garantiu, por sua vez, que as discussões que acontecerão na Comissão de Constituição e Justiça, antes de chegarem ao Plenário da Câmara, começarão assim que o Senado concluir a votação da PEC paralela, ou seja, a PEC paralela, Senador Álvaro, não vai para a gaveta, a PEC paralela vai avançar, porque é a PEC da bondade, é a PEC que vai nos permitir fazer aquilo que não poderíamos, pela urgência do tempo, fazer no tempo principal da reforma da previdência.

Obrigada, Sr. Presidente.

Desculpe-me, porque estourei em mais cinco minutos o meu tempo.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) – Parabéns a V. Exa., e passo imediatamente a palavra ao Senador Alvaro Dias.

O SR. ALVARO DIAS (PODEMOS - PR. Para discursar.) – Sr. Presidente Izalci Lucas, Srs. Senadores, Sras. Senadoras, rapidamente sobre a história da desidratação, que é uma palavra que se tornou habitual no linguajar do Legislativo nos últimos tempos.

Desidratar... Então, nós também, Senadora Simone, fomos acusados de colaborar com a desidratação da reforma da previdência, porque aprovamos a emenda supressiva relativamente ao abono salarial para os que ganham até mil trezentos e poucos reais, menos de dois salários mínimos. Na verdade, nós contribuimos para retirar uma injustiça da reforma da previdência.

Pensam, única e exclusivamente, em não desidratar o Governo, mas não se importam em desidratar o trabalhador mais pobre, o mais humilde, de baixa renda. Onde está o coração dessa gente? Em lugar do coração, provavelmente uma pedra, porque não dá para admitir que se tente



resolver questões de caixa do Governo massacrando os trabalhadores, comprometendo a vida, a sobrevivência. Não há como aceitar essa perversidade.

E a Senadora Simone, com muita lucidez, esclareceu. Não há desidratação alguma. Esses recursos não são do sistema previdenciário, são dos trabalhadores brasileiros, que são explorados inclusive, porque os recursos do FAT, do FGTS servem ao BNDES para empréstimos com taxas de juros privilegiadas. Essa   a questão. Desidratar quem? Ora, Sr. Presidente, que tirem dos poderosos e não dos mais pobres. Nós vamos reafirmar aqui.

O nosso partido, o Podemos, está, sim, disposto a contribuir para que as reformas aconteçam no Brasil, mas nós vamos estar sempre do lado mais fraco. Não nos exijam um comportamento de elitismo desbragado. Nós queremos ajudar o Governo, mas não podemos maltratar a popula o. Isso não   demagógico. Isso   absolutamente sincero e   esse o nosso dever. Não há necessidade de buscar o que   bom para o Governo sacrificando demasiadamente a popula o.

Enfim, Sr. Presidente, eu devo também hoje trazer a esta tribuna um protesto e o faço em nome das pessoas que me solicitaram, no domingo de manhã, no Aeroporto de Confins, em Belo Horizonte.   um protesto contra a GOL. Aliás, foi um gol contra. A GOL... Aliás, vou colocar aqui alguns adjetivos na conta da GOL: incompetência, desorganiza o, abuso, absurdo, desrespeito. Ponto-final.

Sim, a GOL cancela voo em cima da hora, sem avisar ninguém. Aí oferece como alternativa o dia seguinte: "Ah, temos um voo para amanhã, às 13h. Se não serve, há um voo, hoje   noite, até Goiânia e depois, de ônibus, até Brasília". E os passageiros enfileirados, aguardando alternativas e mal atendidos, com dois ou três funcionários no balcão para atendê-los, como se estivessem l    disposi o da GOL, como se não tivessem os seus compromissos, os seus afazeres.   a GOL arruinando o domingo de muita gente.

E eu pergunto: onde está a Anac? Onde está a Anac? Nós aqui votamos, constantemente, os nomes que são indicados pelo Executivo para a agência reguladora e, muitas vezes, nós nos apercebemos de que há, no ato de nomear, um ato de natureza político-partidária.   aquela história das indica es, do apadrinhamento, que substitui, muitas vezes, a qualifica o técnica, imprescindível em setores essenciais para a popula o.

Hoje venho a esta tribuna para dizer: as nossas companhias aéreas cobram cada vez mais caro. As passagens estão cada vez mais caras. Agora cobram também pelas bagagens. O Senado derrubou, por intermédio de projeto, mas o Governo vetou, e o Congresso manteve o veto do Presidente. Portanto, as companhias aéreas cobram cada vez mais caro, os aviões estão cada vez mais lotados e o desrespeito cada vez mais irritante, revoltante.   preciso que a Anac cuide dos brasileiros que se utilizam do transporte aéreo.

Fica aqui o registro, Sr. Presidente, do nosso protesto contra a dire o da GOL pela incompetência, desorganiza o e desrespeito contra os cidadãos que dependem do transporte aéreo.

O Sr. Styvenson Valentim (PODEMOS - RN) – Senador...

O SR. ALVARO DIAS (PODEMOS - PR) – Com prazer, Senador Styvenson, o aparte que V. Exa. solicita.

O Sr. Styvenson Valentim (PODEMOS - RN. Para apartear.) – Muito obrigado. Muito obrigado, Senador Alvaro Dias.

Estou vendo que o senhor está se manifestando aí com certa indigna o, que   o correto; não são como Senador, mas como usuário, como consumidor. E já que o senhor citou essa empresa



aérea, eu digo: o senhor não é exclusivamente vítima isolada dela, eu já fui também, e muitos brasileiros também estão sendo. Só nesses primeiros cinco meses agora de 2019, ela foi a campeã em atrasos, em remarcação de passagens aéreas, em tudo que o senhor está falando.

Uma decisão do STJ de 2019 vem contra os interesses do consumidor e de quem passa por esse dano. Veja bem como foi a decisão: "O atraso ou cancelamento de voos não configura dano presumido e a indenização somente será devida se comprovado algum fato extraordinário que tenha trazido abalo psicológico ao consumidor". Ora, ora, eu tenho que comprovar um abalo psicológico devido ao atraso por quatro horas, porque isso está na resolução da Anac... Se eu não me engano – eu vou dizer aqui o que está no art. 21, inciso I da resolução que trata dessa regulamentação –, a Resolução 400, de 13 de dezembro de 2016, da Anac, que trata especificamente sobre os voos, diz que em quatro horas a empresa tem que reembolsar, redimensionar, recolocar, fazer tudo aquilo. Mas é bem ao contrário do que o senhor vem dizendo aqui. O senhor disse que soube na hora, naquele momento, que o voo estava cancelado. Então, o senhor tem o trabalho de se deslocar, o senhor tem o trabalho de arrumar mala, o senhor tem o trabalho de ficar esperando, o senhor tem compromissos marcados porque o voo foi marcado, e mesmo assim eu tenho que comprovar tudo isso para a Justiça, para demonstrar o dano psicológico que eu tive. Ora, só o fato de você remarcar ou cancelar, para mim, já causou um dano, porque se eu me preparo todo para aquele momento, para aquela situação... Gente, isso não é Uber, não, que eu espero dentro de casa, sentado e o carro é remarcado em qualquer situação.

Então, quero mostrar que o STJ está contrário ou em desacordo ao que o senhor está falando e ao que as pessoas estão ouvindo e estão sentindo. As empresas têm que ser, sim, responsabilizadas, têm que cumprir horário. As passagens não são baratas. Mais uma vez, como o senhor citou, eu preciso dizer que as passagens para o meu Estado são um absurdo. A gente tem que ficar entrando no *site* de madrugada, eu, Senador, assessoria, todo mundo procurando passagem barata. Eu quero saber qual é a diferença entre eu comprar a passagem de madrugada, uma semana antes – quando eu acho por R\$1 mil é felicidade –, e eu comprar hoje para viajar amanhã – R\$2 mil, R\$3 mil? Não é a mesma cadeira? Não é o mesmo avião? Não é o mesmo combustível? Não é o mesmo trajeto? O que é que modifica?

Então, por esse art. 2º dessa Resolução 400, Senador Alvaro Dias, que diz: "Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços, [...]", fica a critério deles dizerem qual é o preço que querem cobrar, e o consumidor que pague. Eu vejo que está muito frágil, está aberto isso aí ainda. Essa resolução gerou uma normatização do STJ em relação a indenizações por atraso e por remarcação. E eu entendo que a gente está aqui discutindo isso não por ser só consumidor, por estar Senador, mas por toda a população brasileira, que sofre do mesmo problema: o desrespeito dessas empresas para com a gente.

Então, a gente precisa fazer algo para regularizar, normatizar isso, dentro do preço das passagens, dentro da questão de cumprimento de horário, dentro do respeito ao consumidor. Eu, que tenho dois metros de altura, tenho que pagar uma cadeira separada, um valor diferenciado, porque isso também fica dentro dessa resolução da ANAC. Se eu quiser remarcar uma cadeira porque minhas pernas são compridas, eu tenho que pagar um preço a mais. Gente, isso não é isso privilegiado, não, isso é anatomia. Eu não consigo entrar naquela cadeira pequena, não.

Então, Senador Alvaro, para as pessoas que estão ouvindo: é bom que o Senador passe por isso, porque nem eu, nem o senhor temos avião. O Senador Izalci não precisa, porque mora aqui e



também não tem avião. Mas o Senador que não tem avião sofre como qualquer outro cidadão, como qualquer outro consumidor.

Então, eu estou dizendo isso por usar esse serviço, e digo que não é tão de qualidade. Pelo contrário, está muito a desejar ainda.

Obrigado, Senador.

O SR. ALVARO DIAS (PODEMOS - PR) – Parabéns, Senador Styvenson. V. Exa. traz números, fatos, lei, artigo, enfim, conteúdo para a discussão desse assunto. E eu preciso dizer que ontem, quando se buscou esclarecimentos sobre o cancelamento do voo, a justificativa foi manutenção, que o avião foi para manutenção. Eu indago: o avião vai para manutenção na hora do voo? Exatamente no horário do voo?

Nós estamos aqui para chamar atenção; não só para protestar, mas também para chamar atenção da Anac. É uma agência reguladora, que tem a responsabilidade da fiscalização e defesa do consumidor. Nós esperamos que Anac se torne, em que pese o fato dos procedimentos adotados para o preenchimento dos espaços na Anac, uma agência reguladora competente.

Mas, Sr. Presidente, vou aproveitar ainda o que resta do nosso tempo para dizer que nos preocupa a lentidão do Governo ao tomar as iniciativas necessárias para que as reformas aconteçam no País. O Brasil, Nação à espera de reformas, assiste à lentidão da tramitação de projetos que poderiam já estar aprovados e produzindo resultados efetivos para a retomada do crescimento econômico no País, com geração de emprego, de salário, de renda, de receita pública, enfim, de desenvolvimento econômico e social.

Nós precisamos sempre destacar que já estamos no décimo mês do mandato atual de Governo, e todos imaginavam que, qualquer que fosse o Presidente eleito, as primeiras providências seriam o ajuste fiscal e as reformas – reformas que seriam submetidas ao Congresso com serenidade.

Em outubro nós estamos e apenas a mal-ajambrada reforma da previdência está sendo concluída, não integralmente, mas uma reforma ainda insuficiente, que exclui Estados e Municípios, e que realmente provoca uma grande insatisfação por se tratar de uma reforma de muito sacrifício para a maioria da população trabalhadora do País.

E as demais reformas? A reforma tributária, por exemplo, não foi iniciativa do Governo. O Governo não tem projeto. Aliás, o Governo não tem projeto de Nação.

Reforma tributária, sem dúvida, é essencial para o crescimento econômico. Nós vivemos num manicômio tributário, e certamente um desestímulo presente aos investimentos. A conturbação do ambiente de negócios, com uma burocracia incrível, com dificuldades visíveis, um desestímulo permanente ao empreendedorismo.

Não há avanços. Outubro, décimo mês de Governo, não há avanços. Nós estamos aqui desesperadamente apelando ao Governo para que dê uma virada. Nós queremos contribuir, nós queremos colaborar, queremos apoiar, mas é preciso que o Governo permita, adotando as iniciativas necessárias.

Vejam, realmente há uma queda na taxa de juros Selic. Está aqui um gráfico que é produzido por um *site* internacional, que mostra certo declínio das taxas de juros do nosso País, especialmente a taxa Selic, porque não há reflexo no mercado. Nós estamos vivenciando o mesmo patamar de taxas elevadas de juros, especialmente quando tratamos do cartão de crédito, com taxas de juros ao ano da ordem de mais de 350%, enquanto que em Portugal, para dar apenas um exemplo, a taxa praticada é 16% ao ano.



E nós comparamos com o gráfico do crescimento do produto interno bruto do nosso País, que é o gráfico do mergulho, não é? Porque ele não evolui. Ele involui, ou seja, não há um salto, há um mergulho. É o que se verifica, especialmente em algumas oportunidades. Tivemos dois anos, 2015 e 2016, se a memória não falha, em que o negativo do PIB do País foi em torno de 7% na soma dos dois anos. Como recuperar isso?

E vamos para o orçamento público. O déficit nominal é crônico. E aqui há um mergulho ainda maior. O mergulho do déficit nominal crônico do nosso País é marcante. O gráfico mostra linhas que se aprofundam, não é? Se fosse o mar, nas profundezas do mar. É algo insinuante. E a previsão também é catastrófica em relação ao que se prevê diante da inação do Governo no que diz respeito à arrumação das contas públicas do País. Portanto, este é um gráfico da perversidade.

E a dívida pública? A dívida pública atingiu a estratosfera. Aliás, existem dois métodos para a aferição da dívida pública, mas o gráfico é insinuante para o alto. Isso sobe sem parar, uma coisa impressionante esse gráfico da dívida pública brasileira.

Hoje, segundo o Banco Central – hoje não, em agosto, no mês de agosto –, o valor alcançou R\$5,617 trilhões. Isso significa 79,8% do Produto Interno Bruto e, segundo a metodologia do Fundo Monetário Internacional, já passa de R\$6,172 bilhões... Aliás, vamos lá, vamos com calma. Não é bilhão, não, é trilhão: R\$6,172 trilhões; 85,8% do Produto Interno Bruto.

(Soa a campanha.)

O SR. ALVARO DIAS (PODEMOS - PR) – E o que está sendo feito até agora? Nada. Não há notícia, não há informação, não há iniciativa... Como estabilizar a dívida pública se ela chega a esse patamar e se o déficit público chega a 10% do Produto Interno Bruto?

Somente um crescimento de 10% estabilizaria, portanto, o déficit público e, por consequência, a dívida pública. Falar que vamos estabilizar a dívida pública sem estabilizarmos o déficit público é evidente que nós não estaremos afirmando a verdade. O crescimento econômico fica na dependência das providências que até hoje não aconteceram, e nós somos obrigados a cobrar.

Perdoem-me os louvadores, perdoem-me os bajuladores, perdoem-me os que colocam a cabeça como avestruz debaixo da areia para não se aperceberem do perigo que ronda. O nosso dever é alertar. Nós queremos colaborar, apoiar, ficamos felizes quando podemos apoiar medidas concretas do Governo, mas nós não podemos ficar calados diante da passividade, da inoperância. E mais, Sr. Presidente, há uma ausência incrível de liderança na condução das reformas no Congresso Nacional, e nós ficamos assistindo ao bate cabeça entre Câmara e Senado, entre Senado e Câmara...

(Soa a campanha.)

O SR. ALVARO DIAS (PODEMOS - PR) – ... porque se ausenta a Presidência da República na articulação dessas reformas.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) – Parabéns a V. Exa.

Convido o Senador Wellington Fagundes para assumir a Presidência para que eu possa fazer o meu pronunciamento.

(O Sr. Izalci Lucas deixa a cadeira da Presidência, que é ocupada pelo Sr. Wellington Fagundes.)



O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – A Presidência convida o Senador Izalci para fazer uso da palavra.

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF. Para discursar.) – Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, ontem foi o dia da eleição dos conselheiros tutelares. Foram eleitos 200 conselheiros aqui no Distrito Federal, em 40 conselhos, e ainda mais 400 suplentes.

Bem, para quem não conhece o Conselho, ele defende os direitos da criança e do adolescente. Foram 155.609 eleitores. Não é, evidentemente, o ideal, mas é um número significativo, tendo em vista que a eleição não é obrigatória – é voluntária –, mas de suma importância. Foram 148 pontos de votação e mais de 800 candidatos, feito com a colaboração também do Tribunal Regional Eleitoral.

Eu fiz questão de falar sobre essa eleição, Presidente, porque o Conselho Tutelar e os conselheiros têm um papel fundamental na defesa dos direitos da criança e do adolescente e garante realmente esses direitos – pelo menos trabalham muito para isso. Eu tive oportunidade de conversar e visitar muitos conselheiros e sei que não é questão de ser uma atividade normal, não é um emprego. Realmente, ser conselheiro tutelar é quase uma missão. Tem que ter vocação, como é o caso de professor, que precisa de muita vocação para ser um bom profissional.

No caso dos conselheiros, nós sabemos, apesar da sua independência, que eles praticamente não têm muito apoio. As maiores demandas são levadas ao Executivo, mas, muitas vezes, essas demandas não são atendidas. Então, nós temos muita violência contra as crianças, inclusive com a participação da própria família. E os conselheiros, quando atuam nesse sentido, muitas vezes até são perseguidos, são, realmente, ameaçados. O nosso querido Senador Styvenson, como policial militar, sabe o que acontece quando o conselheiro vai a uma residência para ver a questão das drogas. Muitas vezes, os pais também são viciados em drogas e acabam ameaçando os conselheiros.

Eu cheguei a visitar todos esses conselhos aqui no DF, e a maior demanda, Senador Styvenson, meu querido Presidente Wellington Fagundes, é creche. É impressionante o número de demandas exatamente em função da questão econômica. Muitas vezes, com dificuldades financeiras, as mães precisam trabalhar também, e não têm onde deixar seus filhos. Então, é uma demanda muito grande.

Eu, inclusive, tendo em vista essa demanda, atuei junto ao Ministério da Educação, aqui no FNDE. Por incrível que pareça, nós conseguimos 39 creches no Governo passado, e o GDF não executou, talvez por questão de legislação fiscal, não sei. Nós sabemos que a dificuldade não é apenas construir creche, a maior dificuldade é manter o funcionamento das creches todo ano, porque o custo de uma construção de creche é quase o valor do custeio do ano daquela própria creche. Então, a demanda é muito grande. Já conversei com o Governo atual do DF, que demonstrou interesse em ter essas creches construídas. Portanto, vamos retomar agora.

Daqui a pouco, nós temos uma reunião da bancada do DF para discutir, inclusive, com as organizações sociais. Já que nós ouvimos o GDF, já ouvimos as instituições do Governo Federal, agora à tarde vamos ouvir a sociedade civil organizada, seja OSs, seja organizações sociais do Terceiro Setor, ONGs e muitas associações, muitas pessoas que prestam serviço voluntário, serviços sociais e que demandam também ajuda de emendas dos Parlamentares.

E, no caso específico das creches, nós estamos trabalhando também, junto ao Governo Federal e ao governo local, para que melhore as estruturas dos conselhos. Nós temos muitos



conselhos funcionando em local inapropriado. Nós tivemos, inclusive, conselho sendo interdito pela saúde pública. Nós precisamos facilitar o trabalho deles, que é um trabalho muito difícil, por isso temos sempre que trabalhar no Executivo, seja federal, seja local, no sentido de buscar atendê-los.

O Governador pediu que se colocassem mais recursos para a construção de creches. Estamos lançando também um projeto para adquirir vagas ociosas nas creches particulares a um preço bem menor do que o custo que o próprio Governo paga para as entidades conveniadas. Essa foi uma ideia, inclusive, que tive em 1998, o Cheque-Educação, em que aproveitávamos todas as vagas ociosas do ensino fundamental, creches e também das faculdades. Nós criamos o Cheque-Educação, que era exatamente um desconto de 50% nos valores das escolas particulares e que, depois, gerou realmente o ProUni. Se hoje existe o ProUni, que nasceu em 2004... O ProUni nasceu em 2004, o Cheque-Educação nasceu em 1998 e serviu de base, serviu de inspiração para a execução do programa ProUni. Então, agora, nós temos essa saída.

Levei, inclusive, para o Presidente essa proposta, para que ele pudesse também implantar isso no resto do País no sentido de ocupar essas vagas ociosas, seja na creche, seja no ensino fundamental e também nas faculdades. Apenas nas faculdades exigiríamos, como exigimos no DF, a contrapartida. Nós criamos aqui o Bolsa Universitária, em que dávamos uma bolsa integral e os alunos trabalhavam, como contrapartida, na educação integral na escola pública. Foi muito bom enquanto durou. Evidentemente que o Governo do Governador Agnelo acabou com esses programas todos e foi um caos, como todo mundo já sabe, aqui no Distrito Federal.

Vamos, daqui a pouco, reunir a bancada para ouvir, realmente, essas demandas, porque até o dia 20 nós temos que apresentar, na Comissão Mista do Orçamento, as emendas impositivas individuais, as emendas impositivas da bancada e também as emendas não impositivas. O prazo termina dia 20 e nós estamos ouvindo toda a demanda que recebemos dos Parlamentares, dos Deputados e dos Senadores, para depois definirmos quais são os projetos estruturantes, quais são as reivindicações para que possamos atender a esses pedidos das emendas impositivas individuais e também coletivas.

Nós tivemos, na primeira reunião, a participação de praticamente todo o secretariado do GDF. Praticamente todas as secretarias trouxeram demandas, que são muitas, pois o caderno do GDF ultrapassa cinco bilhões, então existe realmente uma necessidade muito grande de recursos e vamos trabalhar para atender às prioridades que a bancada entender que sejam de fato urgente, urgentíssimas.

Nós ainda estamos cobrando do Governo a execução das emendas anteriores. Nós devemos ter quase R\$500 milhões, considerando as emendas individuais não executadas e as emendas de bancada para execução.

Temos o Hospital do Câncer, em que agora, de acordo com a prorrogação da Caixa Econômica, nós já temos disponível R\$121 milhões para iniciar suas obras. Isso era uma demanda muito forte aqui no Distrito Federal, e a bancada, então, resolveu colocar como uma emenda impositiva da bancada. O Hospital do Câncer era uma emenda de 2017, portanto, são dois anos já. E esse dinheiro quase perdemos, mas agora conseguimos a prorrogação por mais seis meses, que é o prazo que o GDF tem para fazer a licitação e iniciar as obras.

Da mesma forma, nós queremos tranquilizar os moradores do Recanto das Emas, pois nós apresentamos uma emenda de R\$36 milhões também, uma emenda de bancada, para construir um



viaduto. Só quem conhece aquele trânsito ali de Riacho Fundo II e Recanto sabe da importância dessa obra, que é esse viaduto do Recanto das Emas.

Da mesma forma, nós colocamos mais de R\$80 milhões para a saúde, para a reforma dos hospitais, seja na parte elétrica, seja na questão do ar-condicionado, seja na questão também das caldeiras. O que está faltando, então, é executar. E estamos cobrando diariamente essa execução.

Também colocamos no ano passado para a saúde, e foi liberado agora, para custeio, R\$62 milhões, sendo também parte para a educação, para a construção de novas escolas, inclusive, mais uma escola no Sol Nascente, que é uma área que todos sabem que precisa realmente de mais infraestrutura, principalmente na área de educação e saúde e agora também na área social. Lembramos que nós conseguimos do Ministério da Cidadania a construção da primeira Estação Cidadania. Nós reservamos uma área de 20 mil metros. E essa será a primeira obra aqui no Sol Nascente, uma área muito carente e que precisa realmente de um reforço do Governo.

Além disso, Sr. Presidente, para encerrar aqui a minha fala, eu quero também informar que, na próxima quarta-feira, a Frente Parlamentar Mista da Educação, de que eu sou o Vice-Presidente, nós vamos promover aqui o dia da mobilização pela educação. A iniciativa acontece ao longo de todo o dia de maneira virtual e com evento no Salão Negro, no Salão Nobre aqui do Senado, para falar da importância da organização e de ações em torno da educação. Então, quero reforçar aqui essa pauta fundamental que é a pauta que a gente cobra aqui quase que diariamente, que é a questão da educação, da ciência e da tecnologia.

E eu espero que o Governo desista da proposta que estão estudando com relação à fusão do CNPq com a Capes, que vai ser muito ruim e vai iniciar o processo de destruição do Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação.

Era essa a minha fala, Sr. Presidente.

Agradeço a V. Exa. por estar presidindo esta sessão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – A Presidência gostaria de parabenizá-lo, Senador Izalci, principalmente por sua luta aqui na área da educação. Conforme o seu pronunciamento, ela vai muito mais além, junto com a bancada de Brasília, alocando recursos para a área de saúde.

Da mesma forma, no Mato Grosso também, nós, em comum acordo, esta semana, discutimos muito as emendas a serem feitas pela bancada. Lá nós tivemos a Santa Casa de Misericórdia de Cuiabá fechada e conseguimos, então, numa equação junto com o Governo do Estado, a sua reabertura. A Santa Casa de Misericórdia de Rondonópolis, minha cidade, também passava por muita dificuldade, e alocamos recursos, liderados pelo Deputado José Medeiros, que foi Senador conosco aqui. Ele colocou a maior parte do recurso para a Santa Casa de Rondonópolis, e nós complementamos aquilo que era necessário, na ordem de R\$20 milhões. Da mesma forma, também o Hospital do Câncer de Cuiabá está passando por dificuldade imensa, e já definimos, então, que vamos colocar recursos para o Hospital do Câncer, bem como para outras filantrópicas do Estado de Mato Grosso.

Agora é importante dizer isso para a população, porque realmente hoje a maioria das filantrópicas passa por dificuldades. Por quê? Porque a tabela SUS está muito defasada. Então, é importante um trabalho que façamos também no sentido de corrigir. É claro que entidades filantrópicas têm a beneficência, mas também é importante que essas tabelas não sejam tão defasadas.



Por isso, eu quero parabenizar também aqui a bancada de Brasília, liderada por V. Exa., porque também muitos do Brasil acabam vindo para Brasília, principalmente através do Hospital Sarah Kubitschek, para o qual a gente faz emenda todo ano, também em busca da saúde. Então, eu quero parabenizá-lo.

E eu quero convidar o Senador Styvenson para fazer uso da palavra. Então, aqui, com a palavra o nosso Senador Styvenson.

O SR. STYVENSON VALENTIM (PODEMOS - RN. Para discursar.) – Muito obrigado, Sr. Presidente. E obrigado a todos os Senadores, Senador Veneziano, Senador Izalci, e a todos que nos acompanham através da TV, da Rádio Senado e das redes sociais.

Eu vim falar hoje sobre um grupo de trabalho que estou formando para analisar o sistema penal aplicado a crianças e adolescentes.

Não é novidade. Vira e mexe, nós somos surpreendidos aqui, Senadores, por atos de violência cometidos por crianças – na maioria, meninos – que deveriam estar brincando, estudando, sendo apenas crianças. É claro que os números tratam muito mais de crianças e adolescentes que são vítimas dessa violência. Entretanto, quero chamar aqui para a nossa reflexão que, inclusive, essas crianças que cometem crime são também vítimas de outro tipo de violência que se traduz em mais males para a sociedade.

De acordo com o Conselho Nacional de Justiça, em 2016, aproximadamente 192 mil menores cumpriram algum tipo de medida socioeducativa, o dobro do ano anterior. Já o último levantamento do Sistema Nacional de Atendimento Socioeducativo (Sinase) mostrou que, em 2016, mais de 26 mil meninos e meninas entre 12 e 21 anos estavam em unidades de restrição e privação de liberdade no Brasil. A infração mais frequente é o tráfico de drogas, e depois vem o roubo.

E a pergunta da qual não podemos fugir, Srs. Senadores, é se esse modelo de correção ainda é válido para o cenário que vivemos hoje.

No último dia 24 de setembro, eu apresentei um requerimento junto à CDH para a criação de um grupo de trabalho destinado a fiscalizar, acompanhar e avaliar a aplicação do ECA (Estatuto da Criança e do Adolescente), que vai completar agora 30 anos em 2020, no que se refere à execução das medidas socioeducativas previstas no Capítulo IV, aplicáveis em caso de infração cometida por adolescentes.

E, seis dias após eu ter indicado através de requerimento a criação desse grupo de estudos, Senador Wellington, no dia 29 de setembro, eu sou surpreendido e a sociedade é surpreendida mais uma vez pela notícia de morte de uma criança de apenas nove anos de idade provocada por um garoto de doze anos.

E a pergunta que se faz é: aonde esse garoto será levado para tratamento? Ele deve ser tratado, ser punido? São perguntas da sociedade. O Estado está preparado para enfrentar casos tão extremos como o desse assassinato em idade tão precoce? São questões que devem ser enfrentadas, principalmente porque devemos e podemos criar rapidamente uma discussão para redução ou não da maioridade penal. E essa discussão já está aqui.

Eu já estou me antecipando, Srs. Senadores, senhores ouvintes, a esse tipo de discussão, que logo chegou aqui a esta Casa, com esse grupo de trabalho na CDH feito para tratar destes temas: a violência e a eficiência até então do Estatuto da Criança e do Adolescente. O que eu proponho que seja discutido aqui na CDH, no Senado, antes que venha para julgamento dos Senadores a redução ou não da maioridade penal, é se o conjunto de medidas previstas no Capítulo IV do



ECA, como eu já perguntei e pergunto mais uma vez, é suficiente e adequado para lidar com o cometimento de atos infracionais por adolescentes e crianças. Em que situação se encontram as instituições encarregadas em aplicar tais medidas? Qual vem sendo o papel do Ministério Público diante da aplicação dessas medidas? Quais os resultados obtidos pela aplicação delas? Qual o índice de reincidência registrado entre os adolescentes que cometem atos infracionais e são submetidos a medidas socioeducativas? São perguntas que precisam ser respondidas.

A gente ouviu falar muito dos casos fora do País, principalmente nos Estados Unidos, de crianças que entram nas escolas com armas, matando os colegas. Aqui no Brasil, no começo do ano, eu não me esqueço – e espero que o Brasil não se esqueça – de que um adolescente e um homem mataram oito pessoas numa invasão em escola pública em Suzano. As pessoas só se lembram disso no ato, naquele momento, aí se revoltam, com isso causando indignação, mas eu não esqueço. Esse seria o oitavo caso semelhante desde 2001 registrado no nosso País. Em um desses casos desde 2001, que foi registrado entre tantos, uma criança de dez anos – apenas dez anos – foi quem atirou. Aí alguns vão dizer que é pouca a quantidade de ocorrências aqui no nosso País, comparado aos países. Eu não acho pouco, não; eu acho muito. Não era para acontecer em nenhum momento, em nenhum local neste País.

Hoje de manhã, Senador Wellington, eu liguei para a psiquiatra forense potiguar Cininha Barros, que hoje está trabalhando no Rio Grande do Sul. Ela é especialista na área, tem no seu currículo experiência com crianças e adolescentes de unidades socioeducativas. Ela defendeu fortemente que a identificação precoce seja responsabilidade, primeiro, da família. Eu concordo com ela, eu só não sei que família é essa hoje que está constituída neste País. Então, ainda precisamos discutir sobre isso. E, depois da família, ela coloca a escola, porque é onde mais a criança vive, é onde ela mais permanece. Entretanto, com essa nova maneira como as famílias se organizam, com as mães e os pais no mercado de trabalho cada vez mais cedo e com as crianças precisando ir para as creches – e, como o Senador Izalci acabou de citar, falta muita creche neste País –, a responsabilidade da observação dessas crianças, Senador Veneziano, cabe a quem agora? Então, na mesma conversa, a médica me apontou outro assunto como importante: a rede de atendimento para essas crianças. Elas podem ter uma atitude isolada naquele momento, uma atitude de infração ou criminal ou podem ter um transtorno de conduta muito mais grave, muito mais profundo do que só aquela naquele instante, naquele momento. Então, é necessário acompanhar esses meninos e meninas quanto mais cedo possível, para evitar uma situação pior.

Eu estou falando tudo isso, Senador Veneziano, porque eu não consigo entender como é que a criança deixa de ser criança e começa a brincar de violência, de arma, de faca, e a gente chega ao ponto de se deparar com uma situação como a que houve na semana passada de uma criança amarrar outra e causar aquele nível de violência. Aí eu fico pensando para onde vai aquela criança. O que vai ser feito? E aí? Qual é o tratamento que vai ser dado a ela? Retirá-la de sociedade? Colocá-la para ressocialização ou socialização? Porque isso não é tratado como criança. Vai ter acompanhamento psiquiátrico, acompanhamento médico? Como é que a gente vai tratar essas pessoas? Porque ela vai voltar para a sociedade. Mais cedo ou mais tarde, pelo Estatuto da Criança e do Adolescente, ela retornará para a sociedade.

Tendo essa conversa com essa psiquiatra forense, ela demonstrou essa preocupação, e eu demonstro a minha preocupação também aqui com a nossa juventude, porque, se, Senadores, tudo que a gente está passando hoje vai ser herdado por alguém, primeiro, a gente tem que corrigir isso, antes que a gente herde um problema maior para as sociedades futuras, com essas crianças



cada vez mais violentas. São crianças envolvidas em assaltos, são crianças envolvidas em homicídios, são crianças envolvidas em latrocínio, com tráfico de drogas, são crianças procriando cada vez mais cedo, são crianças passando por violência sexual. Então, cabe a nós aqui, Senador Veneziano, Parlamentares, Senadores e Deputados, agentes públicos, contribuir para a solução desse problema.

Eu estou vindo falar sobre esse assunto, porque ontem houve votação para os Conselhos Tutelares. Eu ouvi o Senador Izalci falando disso antes de mim – eu não tinha combinado com ele o tema. E é difícil hoje lidar com essa situação, com um problema grande, crescente, um problema do qual se está perdendo o controle, um problema em que muitas vezes não se sabe mais o que fazer. E vem alguém com a solução mágica. E a solução mágica é sempre aquela: trancafiar todo mundo, aumentar a pena, diminuir a idade e deixar todo mundo preso. Então, a gente precisa analisar antes que isso aconteça...

O Sr. Veneziano Vital do Rêgo (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB) – Senador Styvenson, se V. Exa. permitir...

O SR. STYVENSON VALENTIM (PODEMOS - RN) – Claro, sim, senhor.

O Sr. Veneziano Vital do Rêgo (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB. Para apartear.) – É uma rápida abordagem de nossa parte, sem querer atrapalhar...

O SR. STYVENSON VALENTIM (PODEMOS - RN) – Não, não atrapalha, não. Pelo contrário...

O Sr. Veneziano Vital do Rêgo (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB) – ... a linha de raciocínio da sua fala, que é tão bem posta e vai candentemente sendo ilustrada ao longo das páginas que V. Exa. utiliza. Eu queria abraçá-lo e dizer que concordo fidedignamente com a linha de raciocínio, quando V. Exa. começava a expor as suas preocupações, o grau de ansiedade e de questionamentos.

Eu tive a experiência, Presidente Wellington Fagundes, como Deputado Federal durante quatro anos... E, na Câmara dos Deputados, nós, muitas das vezes, éramos levados pelo discurso movido emocionalmente daquilo que proveniente era da sociedade, mais do que razoável, com todas as justificativas de uma sociedade cansada de tantos episódios gravíssimos em torno da insegurança no País, que se alastrava e que se alastra ainda, mesmo com bons indicadores nesses primeiros meses, muito mais por força do trabalho individualizado dos Estados, do que propriamente de uma política bem pensada e bem planejada do Governo Federal, mas sempre num vetor punitivo. E V. Exa. começava a falar e já falava a esse respeito. As preocupações eram de se discutir quanto maiores as penas, como se, simplesmente por essas ações ou por essas iniciativas legislativas, nós déssemos cabo ou pelo menos diminuíssemos problemas que afloram dia a dia, que chegam ao nosso conhecimento, que geram um primeiro impacto, como o que V. Exa. bem mencionou, há cerca de cinco meses, lá em Suzano, que depois começam a perder de vista e passam despercebidos, até que aconteça outro episódio, tão ou mais chocante ou mais grave.

E aí estou muito feliz no dia de hoje, um dia após termos, no País por inteiro, visto a participação nas escolhas dos conselheiros dos Conselhos Tutelares. Eu tive a oportunidade em minha cidade e fiz questão de ir, de votar, de escolher, porque acredito, acredito piamente.

Mais delicado ainda é quando nós ouvimos discursos de uma corrente que não aceita, que não concorda vincular grande parte daquilo que acontece com as nossas crianças, com os cidadãos de amanhã, àquilo que é uma realidade atroz, cáustica, uma realidade de enfermidade social no nosso País. Não dá, Senador Styvenson... V. Exa., tanto quanto eu, como o Senador Wellington



Fagundes, poderemos e podemos trazer à realidade dessa convivência no Senado Federal, particularidades do seu Estado do Rio Grande, como do meu Estado da Paraíba. E muitas dessas realidades e muitos desses fatos e desses episódios são contados por crianças que não tiveram as mesmas oportunidades que eu tive, que o Senador Wellington teve, que V. Exa. teve, que grande parte de nós teve, de estudo, de um acompanhamento familiar, de estar crescendo com valores familiares e não no desregramento. Como pensar se não em crianças que terminam por se desajustarem a partir daquele instante, Senador Styvenson? Então, eu não abro mão...

Isso não significa dizer que aqueles que tiveram essas oportunidades de acesso aos bens e aos valores imateriais não possam incorrer nas práticas, como exemplos inúmeros nós sabemos, mas a sua grande maioria, a esmagadora maioria, está vinculada a realidades sociais em que o braço estatal não se estendeu, seja na saúde, seja na educação, seja na infraestrutura basilar. Não há como você descolar. Não há como você propor desprender-se uma situação dos efeitos que nós estamos nefastamente a observar.

Por essas razões, eu queria me somar à sua linha de raciocínio, às suas preocupações. É importante que se traga, porque, nesses últimos anos, nós observamos uma corrente que traz a ideologização ao debate, quando na verdade nós precisamos fazer outras observações e na verdade nós precisamos encadear as nossas iniciativas para tentar gerar oportunidades de uma vida mais digna a tantos e tantos milhões de brasileiros.

Não é possível imaginarmos que 50 milhões de cidadãos patricios, entre os que se encontram na extrema pobreza ou na pobreza, possam, no amanhã, ter realidades diferentes das muitas que V. Exa. conta.

Na verdade, eu queria utilizar estes momentos, até atrapalhando um pouco a linha de raciocínio que V. Exa. bem traduz, de maneira muito pontuada, muito equilibrada, para dizer que me somo a essas suas preocupações, porque na verdade vinculo uma situação a uma outra que hoje assola o nosso País.

Parabéns.

O SR. STYVENSON VALENTIM (PODEMOS - RN) – Eu que agradeço esse aparte que o senhor fez, tanto que quero incorporar a este discurso tudo o que o senhor disse, porque eu subi nesta tribuna hoje, Senador Veneziano, não para buscar a solução fácil – a solução fácil todo mundo sabe dar, a solução pode ser ideológica, a solução de que trancafiar todo mundo dá tudo certo –, mas eu questioneei durante o meu discurso se essa solução trouxe algum resultado. Será que é o ECA que está errado? Será que é a fiscalização dos pais, das escolas, do Ministério Público, do próprio Conselho Tutelar? Será que é a nossa atenção? Qual é o nosso problema hoje? Então, eu vou formar um grupo para analisar tudo isso, para que nós possamos tomar uma decisão. No caso, como eu já disse, estamos aqui à margem, e eu entendo a população, eu entendo como um policial militar, pois a população se encontra em momento de desespero e terror e quer realmente aquela solução efetiva, a solução rápida. Só que, com essa solução rápida, eles não pensam muitas vezes que pode gerar um problema muito maior, e esse problema pode atingir a eles mesmos, à própria população.

Quando o senhor falou em situação financeira, em educação, em lazer, em pessoas que nascem em berços diferentes, em condições diferentes, seria inadmissível que essas pessoas cometessem qualquer ato de infração ou crime, uma vez que elas tiveram toda a oportunidade ou tudo que uma pessoa que não tem e que comete crimes teria.



Então, pela lógica, deveriam ser punidos com mais rigor, uma vez que tiveram tudo e não cumpriram, mas eu não penso só dessa forma, eu penso em buscar e localizar, por que hoje as nossas crianças e os nossos adolescentes estão tão violentos, por que crianças hoje com nove, dez anos de idade estão causando homicídios, latrocínios, torturas a outros semelhantes, da mesma idade ou menos que elas.

Então, se a gente parar para analisar e querer buscar justamente essa origem, pode ser todo esse contexto do ambiente, pode ser todo esse contexto familiar, pode ser esse contexto no qual ela vive, ela habita ou pode ser um distúrbio psiquiátrico. É onde a gente está querendo distinguir tudo isso porque, na verdade, a gente nunca teve um estudo em relação a esse assunto dessa forma distinta, porque eu não consigo imaginar uma criança, dentro da sua inocência – pelo menos o quanto eu penso de criança, eu penso que criança em formação é inocente –, estar cometendo crimes cada vez mais violentos. Com quem ela está aprendendo isso? Com quem ela está enxergando isso? Com quem ela está vendo isso, Senador, que ela está reproduzindo, imitando? A que tipo de ambiente, a que tipo de exposição nociva essas crianças estão sendo colocadas?

(Soa a campainha.)

O SR. STYVENSON VALENTIM (PODEMOS - RN) – Então, a discussão de reduzir maioria, colocar dentro de uma cadeia, tirar a liberdade ou não, é um segundo passo. O primeiro passo é a gente procurar a origem de toda essa violência, sobre a qual eu estou me retratando aqui, sobre a qual eu estou me comunicando com os senhores, a qual eu estou trazendo aqui para a sociedade pensar, porque tomar decisão fácil, tomar decisão que a população quer, é simples. Aperta um gatilho ou coloca atrás de uma grade; essa é a solução rápida, a solução eficiente. Buscar a origem do problema, aí sim, pode ser a solução para tudo. E muitas pessoas dizem e afirmam que sabem qual é a solução. Mas será que é essa mesma que a gente tem que procurar e tem que dar essa resposta?

Eu não estou aqui subindo para dar nenhuma decisão ideológica, nem partidária, nem como policial militar; eu estou tentando ser o mais racional possível em querer localizar, em querer tratar, cuidar, porque seria muito mais fácil eu subir aqui e fazer um discurso para a população: vamos reduzir, vamos prender, vamos penalizar, vamos botar a pena de morte neste País. Mas não resolve, não é nisso que a população tem que se basear. Não é com essa raiva, não é com esse ódio, não é com esse rancor, não é com esse tratamento que a gente vai fazer uma lei aqui ou vai modificar um estatuto. Se ele não deu certo, vamos fazer esse grupo de trabalho e vamos avaliar qual é o melhor caminho a ser seguido.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – Esta Presidência gostaria de convidar o Senador Styvenson para estar aqui exercendo a Presidência enquanto eu posso fazer a minha oração.

(O Sr. Wellington Fagundes, deixa a cadeira da Presidência, que é ocupada pelo Sr. Styvenson Valentim.)

O SR. PRESIDENTE (Styvenson Valentim. PODEMOS - RN) – Com a palavra o Senador Wellington.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para discursar.) – Senador Styvenson, nosso companheiro no Rio Grande do Norte, e Senador Veneziano, também companheiro já experiente, tanto na Câmara dos Deputados como aqui no



Senado da República, quero saudá-los em nome de toda a população brasileira e dizer, Sr. Presidente, que, nessa sexta-feira, estaremos lá em São Félix do Araguaia.

São Félix do Araguaia, Sr. Presidente Styvenson, é administrado por sua conterrânea do Rio Grande do Norte, a Prefeita Janailza Taveira Leite, nascida lá em Alexandria, no Rio Grande do Norte. É isso, Senador Styvenson?

O SR. PRESIDENTE (Styvenson Valentim. PODEMOS - RN. *Fora do microfone.*) – Sim, senhor.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – Alexandria. A Dra. Janailza é advogada, casada com um companheiro de Mato Grosso, de São Félix. Estudaram juntos na faculdade. Ela foi para Mato Grosso, São Félix do Araguaia, que é uma das cidades tradicionais daquele Estado, lá no Araguaia.

O SR. PRESIDENTE (Styvenson Valentim. PODEMOS - RN) – Alexandria é no Alto Oeste potiguar, linda cidade.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – São Félix do Araguaia também é uma cidade muito bonita, banhada pelo Rio Araguaia. Dada a sua liderança e competência, ela chegou a São Félix e, com um ano e pouco de tempo de cidade, já conseguiu ganhar as eleições. Eu, até um dia, brincando disse: "Ganhou as eleições do político mais tradicional da região e ainda que eu apoiava". Mas, felizmente, estamos trabalhando juntos por São Félix e por toda a região.

Há alguns dias lá estive para, exatamente, conversar, olhar *in loco* as necessidades da região. E, dentre várias cidades, também conseguimos contemplar a cidade de São Félix do Araguaia com recurso para fazer o acesso da cidade através da BR-242. Então, estaremos lá agora nos dias 11 e 12, quando vamos inaugurar essa obra, que é o asfaltamento da chegada da cidade, bem como o Hospital Municipal de São Félix do Araguaia. E lá estaremos também para fazer um fórum, com a presença do Diretor Superintendente da Sudeco, também o Superintendente do Banco do Brasil e outras autoridades, que estarão lá conosco. Foi convidada toda a bancada de Mato Grosso e, claro, todos os Prefeitos da região. Eu quero aproveitar aqui para convidar também todos os Prefeitos, Vereadores e lideranças da região do Araguaia para discutirmos lá as necessidades regionais, principalmente o desenvolvimento regional, que queremos buscar discutir com toda a população.

A Sudeco é extremamente importante porque ela administra o Fundo do Centro-Oeste. Então, esses recursos são voltados, principalmente, para a iniciativa privada, para investimentos na geração de emprego. Então, empresários, aqueles que pretendem montar o seu negócio, aproveitem para estar conosco lá na quinta-feira, na sexta-feira e no sábado, quando vamos ter essa longa atividade. Já estamos divulgando o convite, com toda a programação.

Além disso, eu também quero registrar que hoje, Sr. Presidente, tive oportunidade de me deslocar da minha cidade natal, Rondonópolis, onde, agora na parte da manhã, estivemos inaugurando todo um prédio da área médica. Em Rondonópolis, nós criamos agora a segunda universidade federal de Mato Grosso, que é exatamente a Universidade Federal de Rondonópolis, para atender toda a região sudeste de Mato Grosso. São 17 Municípios que serão atendidos por essa nova universidade. O Ministro da Educação, Abraham, já nos noticiou, inclusive publicamos a gravação em que ele fez o compromisso de estar remanejando para criar os cargos para nomeação das novíssimas universidades do Brasil, e uma delas é a de Rondonópolis. Então, hoje estivemos lá inaugurando esse prédio, que tem salas de aula, salas dos professores, espaço,



principalmente, para os cursos da área médica – o curso de enfermagem e o curso de medicina, que também já foi implantado. E a primeira turma que está formando este ano é no curso de medicina em Rondonópolis. E também, claro, já vamos discutir aqui, Senador Veneziano, junto com a bancada, a alocação de recursos para concluir outro anexo também junto a essa mesma universidade, que é para abrigar, principalmente, o curso de Medicina.

Esse prédio já está todo levantado. A obra está paralisada, faltando praticamente R\$3 milhões para a sua conclusão. E hoje, infelizmente, no Brasil, o grande dilema são as obras inacabadas. Há milhares de obras inacabadas. Eu sempre tenho dito e repetido que uma obra inacabada não serve para nada, porque é desperdício de recurso público e a população acaba não sendo atendida, ainda mais uma universidade que vai abrigar o curso de medicina, que vai dar condições para que os alunos da área médica, não só de medicina e enfermagem, como de tantos outros, possam ter ali um ensino de qualidade e, claro, condições para que possam também exercer as suas práticas.

Por isso, falei inclusive aqui, agora há pouco, sobre a Santa Casa de Misericórdia de Rondonópolis. São fundamentais esses recursos que estamos alocando, da ordem de R\$20 milhões, porque a Santa Casa de Misericórdia passa por dificuldade e essa Santa Casa é o hospital-escola do Município. Nós não temos um hospital universitário – é exatamente o hospital regional e a Santa Casa que exercem esse papel.

Agora, o Ministro já está estudando junto com a Ebserh, que é a empresa de gestão de saúde do Ministério da Educação, um grande programa para fazer em parceria exatamente para os Municípios que têm o curso de medicina, mas que não têm um hospital universitário, que é o caso de Rondonópolis, onde vamos nos empenhar também para que esses recursos – tanto o recurso da saúde como o recurso do Ministério da Educação – possam ajudar ainda mais para que os alunos também tenham as condições de ensino, de pesquisa, de extensão. Outras obras também queremos discutir para concretizar e fazer com que esse curso de medicina seja um dos mais bem avaliados do País, porque, principalmente, uma formação de médicos no interior é fundamental, dado que o médico passa a conhecer a região e se fixa também na região. Por isso, temos lutado muito aqui também para a implantação do curso de medicina na cidade de Barra do Garças, que é a única região de Mato Grosso que ainda não tem.

Nós temos quatro regiões distintas: a capital, a Baixada Cuiabana; a região sul de Mato Grosso, ou Rondonópolis; a região nortão de Mato Grosso, liderada pela cidade de Sinop, que já tem o curso de medicina da Universidade Federal; e há ainda, a região oeste, a cidade de Cáceres, que fez ontem aniversário de 241 anos. Quero aproveitar para parabenizar também o Prefeito Francis, todos os Vereadores, nossos companheiros do PL, principalmente o Júnior, o Júlio e outros tantos companheiros.

A festa foi pequena – viu, Senador Styvenson? –, só 27 bois inteiros, assados no rolete; uma festa para mais de dez mil pessoas. Eu gostaria de aproveitar inclusive para convidar o Senador Veneziano, V. Exa. e todos os brasileiros que nos assistem para ir a Cáceres.

Cáceres está à margem do Rio Paraguai, é uma região lindíssima, próxima da divisa com a Bolívia. Hoje inclusive está sendo instalada a câmara setorial da Assembleia Legislativa na área de segurança. O Deputado Avalone, com outros Parlamentares lá estão para implantar essa câmara, visto que a cidade de Cáceres atinge quase 20% do território mato-grossense e são quase 800km de divisa com a Bolívia – são 720km de divisa seca, aproximadamente, e mais 100km de rio. É importante também que a gente tenha uma boa relação com os países, mas uma região de divisa



não pode ficar sem assistência, sem a ocupação, porque isso leva, claro, a problemas que afligem a todos, principalmente o contrabando e o narcotráfico. Por isso, essa câmara é muito importante.

No ano passado, eu fui Relator do orçamento na área de segurança e justiça. Alocamos recursos e esses recursos estão sendo aplicados, principalmente para a Polícia Rodoviária Federal, que tem feito um trabalho brilhante na nossa região, e esse trabalho está sendo feito em conjunto com a Polícia Civil, com a Polícia Militar, com o Corpo de Bombeiros e com o Exército Brasileiro. Este ano, também estamos discutindo a questão do orçamento para o próximo ano.

Eu ainda tenho um pronunciamento, mas quero registrar também que hoje tive a oportunidade de passar em São Pedro da Cipa, a menor cidade de Mato Grosso e que tem o Prefeito Alexandre Russi, que eu quero parabenizar. Fomos, hoje lá, visitar obras de infraestrutura, de asfalto. À conclusão do segundo mandato do Prefeito Alexandre, a meta é deixar a cidade com 100% de todas as suas ruas asfaltadas. Mesmo sendo uma cidade pequena, com a menor arrecadação, eu diria que talvez seja uma das melhores administrações do Mato Grosso. Então, eu parabenizo aqui o Prefeito Alexandre, o seu Vice, Eduardo, e os Vereadores que lá estiveram conosco. É importante esse trabalho que fazemos, principalmente na valorização do municipalismo. Como Vice-Presidente da Frente Parlamentar em Defesa dos Municípios, temos feito esse trabalho, porque é no Município que as pessoas vivem. Claro, é lá que existem os problemas e a melhor solução é exatamente a parceria entre a Câmara de Vereadores, os Prefeitos, a bancada estadual, federal, o Governo estadual e o Governo Federal.

Por isso vamos lutar aqui também para que a gente possa aprovar, o mais rápido possível, a partilha dos *royalties* do petróleo, ou seja, nós temos que fazer com que a cessão onerosa seja para promover o desenvolvimento de todo o Brasil, em regiões que não produzem petróleo, mas que são o Brasil. A Região Amazônica pertence a todos os brasileiros. Queremos fazer com que toda a Região Amazônica seja preservada, mas o petróleo, essa riqueza, pertence a todo o Brasil. Por isso, regiões como Nordeste; regiões, como o Nortão, precisam realmente ter essa visão de Governo, de que a promoção do desenvolvimento tem que ser para todas as Regiões do País.

Eu quero aqui, Presidente, falar e cumprimentar toda a população, em especial do meu Estado, principalmente por sermos hoje um grande Estado na produção; registrar que o mundo finalizou a safra de 2019, produzindo 362,075 milhões de toneladas de soja, ocupando para isso 125,6 milhões de hectares de terra, segundo dados do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos, divulgados agora no último dia 12.

O maior produtor de soja do Planeta, os Estados Unidos, colheu 123,664 milhões de toneladas, com uma área plantada de 35,657 milhões de hectares, estabelecendo, com isso, uma produtividade de 3.468kg por hectare.

O Brasil é o segundo maior produtor mundial de grão, com uma produção que chegou a um total de 114,843 milhões de toneladas, numa área plantada de 35,822 milhões de hectares. Portanto, a nossa produtividade atingiu a 3.206kg por hectare, bem próximo já da maior produtividade do mundo, que é a dos Estados Unidos, com essa produção que eu acabo aqui de registrar.

O meu querido Estado do Mato Grosso é disparado o maior produtor brasileiro de soja, com 32,455 milhões de toneladas colhidas, produção que ocupou uma área de 9,7 milhões de hectares. A produtividade do Mato Grosso é de 3.346kg por hectare, segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).



Estamos, portanto, em termos de produtividade, atrás dos Estados Unidos, considerada a maior potência mundial de produção, a apenas tão somente 122kg por hectare. Ou seja, já estamos chegando no maior índice de produtividade do mundo, que é o dos Estados Unidos.

Mas aí, Sr. Presidente, tenho que destacar, como eu falava agora em particular com V. Exa., que os Estados Unidos têm um custo de produção de US\$163 por tonelada de soja produzida, enquanto que, no Brasil, nós temos um custo de US\$291 por tonelada de soja produzida. Por que essa diferença? Exatamente pela nossa infraestrutura. Nós estamos ainda com uma infraestrutura que deixa muito a desejar e isso encarece extremamente a produção, tanto para buscar os insumos como também para levar a nossa produção para exportação.

Eu trago esses dados, senhoras e senhores, para que possamos fazer algumas reflexões que julgo muito importantes.

A primeira delas é que, em breve, a produtividade de soja em Mato Grosso, uma das nossas principais *commodities* agrícolas, igualará e, posteriormente, irá superar a produtividade americana. Já temos tecnologia para isso. E por que não tenho dúvidas de que isso acontecerá? Porque, como sempre afirmo aqui, orgulhosamente, Mato Grosso tem um casamento perfeito entre sua gente trabalhadora e muito destemida com a tecnologia de ponta.

Veja esse grande exemplo, Senador Veneziano. No meu Estado, a tecnologia a serviço do campo acaba de inaugurar um jeito inédito de promover o gerenciamento de riscos na lavoura de soja e também na lavoura de milho e nas de outros produtos, através da compilação de dados oriundos da medição meteorológica, com estações físicas instaladas em propriedades rurais.

Trata-se do Programa Apoclima, criado pela Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso, a Aprosoja, entidade que surgiu em 2005 e que promove ações e projetos que visam ao crescimento sustentável da cadeia produtiva de Mato Grosso.

Esse programa analisa e reproduz com inteligência as informações meteorológicas, subsidiando os produtores na tomada de decisões. Pelo fato de Mato Grosso abrigar biomas variados e microrregiões que apresentam diferenciadas realidades meteorológicas, a Aprosoja entendeu que é necessário buscar maior precisão na aferição de eventos climáticos, contribuindo com isso, sobremaneira, com a produção e principalmente com as possíveis perdas.

A construção do banco de dados, pelos próximos anos, pode vir a contribuir também na contratação do seguro rural. Isso é um detalhe muito importante, porque as seguradoras, Sr. Presidente, se baseiam pelas condições climáticas de plantio dos Estados do Sul, onde, diferente do Centro-Oeste e do Nordeste, é comum as variações provocarem perdas com mais frequência, o que culmina com um custo de seguro mais elevado e que acaba por impactar o custo da produção.

Eu quero aproveitar aqui inclusive para convidá-los, já que V. Exas. são lá do Nordeste, e toda essa experiência está disponível. Nós queremos exatamente fazer a troca de informações, porque é importante que o Brasil todo consiga esses índices de produção e principalmente de produtividade.

Com as informações precisas a partir das compilações do Apoclima, será possível a entidade ajudar o produtor a negociar valores condizentes com a realidade mato-grossense. Os especialistas também acreditam que, de posse dessa ferramenta, poderão dar expressiva contribuição para a elaboração de políticas públicas para o setor.

Portanto, meus cumprimentos a toda a diretoria da Aprosoja, não só da Aprosoja de Mato Grosso, porque isso vai ser difundido para o Brasil, então, da Aprosoja Brasil. A Aprosoja começou em Mato Grosso, mas hoje nós já temos a Aprosoja Brasil com muitas sedes em



praticamente todos os Estados do Brasil. E eu quero cumprimentar, então, através da Aprosoja Mato Grosso, o Presidente Antônio Galvan, e também o Vice Fernando Cadore. O cumprimento é extensivo a toda a equipe técnica envolvida em mais esse trabalho.

Ao saudar essa iniciativa, quero destacar que seguimos firmes trabalhando em conjunto com os equipamentos agropecuários do nosso País, para que toda essa produção encontre os melhores caminhos que possam gerar as grandes oportunidades de que o Brasil necessita.

Nesta terça-feira, inclusive, participarei como debatedor do painel A Importância do Agronegócio, que acontecerá aqui em Brasília, e é promovido pelo Fórum Nacional para a Expansão do Setor Logístico Portuário, mais conhecido como Santos Export – ou, nesse caso aqui, será o Brasil Export.

Senhoras e senhores, é fato que a produção agropecuária e a infraestrutura de transporte precisam seguir no mesmo compasso. De nada adianta um país expor de rodovias, ferrovias, hidrovias, se não tiver produção para usá-las. Da mesma forma, de nada adianta alcançar essa astronômica marca de produção e produtividade se não tivermos logística adequada para dar competitividade na hora de fazer os negócios – já mostrei aqui, pelos custos de produção dos Estados Unidos e os custos de produção aqui no Brasil.

Como presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura, posso afirmar a todos que nos assistem pela TV Senado e que nos ouvem pela Rádio Senado, que os desafios são imensos. Atualmente, cerca de 60% de toda a carga que é transportada no País é levada pelas rodovias. Temos, de início, um problema a ser corrigido, que é trabalhar pelo reequilíbrio da nossa malha de transporte. Precisamos avançar nos regulamentos públicos para que haja incentivos e investimentos nos modais ferroviário e aquaviário, e na própria questão rodoviária, onde se concentra a maior parte do transporte de cargas do nosso País. As condições da malha viária são muito precárias: buracos, falta de sinalização, rodovias sem asfalto, são alguns dos itens que precisam ser enfrentados. Estudo feito pela Confederação Nacional de Transportes mostrou que 57% dos trechos avaliados em 2018 apresentaram estado geral com classificação regular, ruim ou péssima.

No meu Estado, o Estado de Mato Grosso, depois de um grande trabalho que a gente vem insistentemente, como Presidente da frente, na atuação, mostrando isso aqui em Brasília, conseguimos melhorar a nossa malha rodoviária. Hoje a malha rodoviária de Mato Grosso é considerada a terceira malha em melhores condições do País.

Mas, Sr. Presidente, o que acontece em Mato Grosso? Nós estamos no centro do Brasil. Nós temos uma ferrovia que está lá, chegou à minha cidade, a capital, Rondonópolis. É o maior terminal ferroviário da América Latina – e eu quero também convidá-los para que lá estejam para conhecê-lo. E essa ferrovia, a ferrovia Ferronorte, é uma ferrovia moderna no Mato Grosso, mas quando chega em São Paulo, infelizmente, temos problemas muito grandes, por isso estamos lutando também pela renovação da concessão da malha paulista, porque, enquanto em Mato Grosso os trens andam à velocidade de até 80km por hora, chegam, em São Paulo, à média de 12km/h. E por quê? Porque ele tem que passar em muitas passagens urbanas.

Então, tem que ser feita uma modernização, e essa prorrogação da malha paulista viabilizará que a ferrovia, além de duplicar a sua capacidade de produção, ela possa avançar até Cuiabá e até o nortão de Mato Grosso, que é o nosso objetivo.



Por isso tanto aqui estamos lutando e de forma muito clara defendendo a renovação da malha paulista, porque nós queremos ampliar a capacidade de carga dessa ferrovia para que a gente possa escoar melhor a nossa produção.

Mas eu dizia que a malha rodoviária em Mato Grosso está bem avaliada por esses investimentos, mas o grande volume dessa produção ainda se dá pelas estradas troncais de Mato Grosso. E a cada ano que a gente aumenta a produção, a produtividade, claro, exige-se muito mais das nossas estradas. E a preocupação que eu quero trazer agora aqui, Senador Veneziano, é exatamente sobre os recursos que foram apontados, alocados pela União e já mandados para Comissão Mista de Orçamento na área de infraestrutura.

O Ministro Tarcísio tem feito um trabalho brilhante através das concessões, mas precisa de recurso imediato para fazer a manutenção das nossas estradas, e o que está previsto não será suficiente, aliás, é muito aquém do necessário. E nessa região, principalmente, se ficarmos seis meses sem uma manutenção ideal, eu digo que é como jogar uma gota de água no Sonrisal, vai dissolvendo.

Então, eu quero aqui fazer um apelo.

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – Na semana passada, o Ministro da Economia esteve conosco aqui no bloco Vanguarda, de que eu sou líder, para um almoço e lá mostramos os números. Em outra oportunidade, Senador Styvenson, vou aqui apresentá-los, porque a preocupação não é só para o Mato Grosso, não é só para o Centro-Oeste. Na Região Nordeste, também estão muito aquém os investimentos para a manutenção da nossa malha.

Então, concluindo, Sr. Presidente, sem aqui tomar muito tempo, mas agradecendo esse espaço a mais, quero dizer que na crise fiscal duradoura que vivemos, portanto, precisamos atrair investimentos, investimento de capital externo e de capital interno.

Cálculo simples: existem entre 15 e 17 trilhões de dólares de capitais disponíveis ao redor do mundo, aplicados a juros negativos, que procuram aplicações mais rentáveis. Inclusive, em projeto de infraestrutura, e o Brasil, como percebemos, oferta uma espetacular demanda para esses negócios. Para isso, estamos trabalhando na melhoria de nossos marcos regulatórios e no aperfeiçoamento da segurança jurídica.

Sou, inclusive, autor de uma emenda, de uma PEC, que é a PEC 32, que trata exatamente da segurança jurídica, que está na pauta e para a qual eu quero, inclusive, pedir o apoio, porque financiamentos, investimento de longo prazo, exigem uma política de Estado. Não pode ser uma política de governo de plantão. Ou seja, se o Governo assinou um contrato de 25 anos, de 30 anos ou mais, aquilo tem que ser sustentado, independentemente de quais governos que virão, de que linha ideológica ou do partido que sejam. É um aval do País, é o País que está assinando aquilo.

E entre 2020 e 2030, as expectativas do mercado são de que o PPI poderá atrair investimentos da ordem de 1,6 trilhão com megaleilões de petróleo e gás, linhas de transmissão de energia elétrica...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – ... portos, aeroportos, ferrovias, e é claro, rodovias também, através das concessões. Esse é o nosso grande desafio, transformar as perspectivas em realidade e fazer com que essa maiúscula produção



de grãos, tão bem amparada pela tecnologia, assim como também de produtos da cadeia animal, oferte ao Brasil toda a sua capacidade de distribuir bens e melhorias para todo o povo brasileiro.

E, mais uma vez, encerrando as minhas palavras nesta tribuna no dia de hoje, quero parabenizar o povo mato-grossense, em especial nossos valorosos produtores rurais, pela iniciativa e também pelas respostas rápidas e eficientes que vêm dando ao Brasil.

Mas, Sr. Presidente, eu ainda tenho que concluir aqui dizendo que, no Mato Grosso, principalmente, nós precisamos fazer uma verdadeira revolução, exatamente na regularização fundiária. Brasileiros de todo o Brasil, principalmente nordestinos...

(Soa a campainha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – ... foram, como meu pai foi da Bahia para Mato Grosso a pé, e muitas pessoas foram para Mato Grosso, chamadas pela revolução, pelo Governo militar, dizendo o seguinte: vamos integrar a Amazônia para não entregar a Amazônia. Mais de 80 mil famílias lá estão há 20, 30, 40 anos na terra, mas não têm o documento. Sem o documento, elas não têm acesso ao banco, não têm acesso ao crédito, não têm como trazer inclusive estabilidade à sua família. Qual o pai que tem a sua propriedade não quer deixar tudo documentado para o seu filho, para sua família?

Então, eu quero aqui também dizer que essa questão da regularização fundiária... Falei, inclusive, com o meu colega veterinário Onyx Lorenzoni a semana passada, Ministro da Casa Civil, dizendo da importância de destravar. Foi demitido o Presidente do Inbra. Eu não sei se só isso será a solução, porque mesmo com competência...

(Soa a campainha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – ... por maior competência que tenha um presidente de um órgão, esse órgão precisa se modernizar. Para se modernizar, precisa realmente de recurso, precisa de gente, precisa de pessoas. E o Inbra de Mato Grosso realmente está muito desfalcado de trabalhadores.

Então eu quero aqui dizer e parabenizar a todos aqueles que estão procurando fazer o trabalho, em nome de toda a Bancada de Mato Grosso, porque também estamos alocando recursos. Já há recursos alocados do orçamento do ano passado. E eu espero que nestes próximos quatro anos, nós possamos fazer essa verdadeira revolução social no meu Estado e no Brasil inteiro. São mais de 4 milhões de pessoas que esperam um documento, tanto na zona urbana, como na zona rural.

É isso, Sr. Presidente. Agradeço imensamente a tolerância.

O SR. PRESIDENTE (Styvenson Valentim. PODEMOS - RN) – Parabéns, Senador Wellington.

Chamo à tribuna o Senador Veneziano, paraibano, vizinho e amigo. E a todos os visitantes, em nome do Senado Federal, em meu nome – Capitão Styvenson, Senador Styvenson –, Senador Veneziano e Senador Wellington, sejam bem-vindos. Esta Casa é de vocês.

Senador Veneziano, com a palavra.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB. Para discursar.) – Sr. Presidente, mais uma vez as minhas saudações a V. Exa., desta feita saído da tribuna e assumindo a Presidência nesta tarde de segunda-feira. Abraço o Senador Wellington Fagundes.



Ouvi, como faço questão de ouvir, a todos os meus companheiros quando esses ocupam espaços importantes, porque sabidamente não o fariam senão para trazer temas que abordam e que, de fato, demonstram ser dos múltiplos interesses dos seus com os cidadãos.

E não é diferente do que o Senador Wellington Fagundes aqui menciona. E aos vários convites que ele nos formulou, Presidente Styvenson, temos que gentilmente, pelo menos a alguns destes, atender. Eu não conheço, de fato ainda não tive a chance de conhecer – e aí quem perdeu eu próprio –, mas quero, sem sombra de dúvidas, visitá-los, pelo conhecimento que tenho a respeito da história, da grandeza de Mato Grosso, em especial pela força das atividades agropecuárias. Haverá de estar com V. Exa. saudando a todos os seus conterrâneos pela felicíssima oportunidade que se renova por tê-lo aqui entre nós, no Senado Federal.

Apenas na esteira da sua fala, quero mostrar o quanto nós, como País, nos aproximamos dos níveis de excelência da produção de grãos. V. Exa. bem sabe que, para que nós alcançássemos esses níveis e esses indicadores, tivemos que contar com uma instituição que hoje, pesadamente, sofre, padece, como outras, por não ter o olhar mais atento e preocupado do Governo Federal. Falo da Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisas Agropecuárias). Sabedores somos todos nós, do Rio Grande do Norte, da Paraíba, do Mato Grosso, temos a plena compreensão do quanto a Embrapa fez, faz e poderá fazer.

Há cerca de um mês, um mês e meio, nós ouvíamos, líamos e recebíamos – como eu tive a oportunidade, pessoalmente, de receber – técnicos, pessoas, funcionários da ativa da Embrapa a demonstrarem as suas ansiedades por força da diminuição drástica – mais do que significativa; drástica – no Orçamento previsto para o próximo ano. E isso se vincula diretamente àquilo que nós pretendemos não apenas para o Estado do Mato Grosso, que tem uma automação, que avançou consideravelmente, mas para os nossos Estados nordestinos, os Estados da Região Norte. Nós sabemos o quão importante é podermos investir naquilo que é técnico, naquilo que é avanço científico.

Quando o Governo Federal demonstra a sua insensibilidade também nessa área vai na contramão daquilo que V. Exa. bem trouxe, com a sua percuciência, com a sensibilidade de quem vive o dia a dia, com a sensibilidade com que passa a desfrutar de tudo aquilo que foi de investimentos para hoje contar com um Estado pujante, crescente e, cada dia mais, ávido por avançar.

Então, minhas saudações à sua fala, que foi uma fala que me chamou detidamente a atenção, Senador Wellington Fagundes.

O Sr. Wellington Fagundes (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – Senador Veneziano, poderia fazer um aparte?

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB) – Com o maior prazer.

O Sr. Wellington Fagundes (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para apartear.) – É até para colocar a importância que tem a pesquisa no Brasil. Nós ainda temos que pagar *royalties* para as empresas multinacionais praticamente por muito daquilo que se produz, no Brasil, através das sementes, cujas tecnologias são dominadas por grandes multinacionais.

Mas no Mato Grosso nós tivemos um grande exemplo, que foi uma decisão dos produtores à época, há questão de 30 anos: os próprios produtores, os produtores de sementes, resolveram se associar numa fundação. Criaram uma fundação, a Fundação Mato Grosso, com sede na minha cidade, Rondonópolis. E o que essa Fundação, à época, percebeu? Que a Embrapa, com técnicos e



cientistas renomados, capacitados, não tinha, às vezes, condições mínimas para desenvolver o seu trabalho. E foi exatamente através desta parceria com a Fundação Mato Grosso que se ofereceram condições para que os pesquisadores pudessem ter carro, ter gasolina para desenvolver a pesquisa e fazer parcerias também nas próprias fazendas, nas próprias propriedades. Àquela época, a produtividade em Mato Grosso era baixíssima, produzia-se menos do que um terço do que se produz hoje por saca e por hectare. Todo esse trabalho redundou em pesquisas que realmente fizeram com que Mato Grosso pudesse alavancar essa produção. Então, a Embrapa é o grande patrimônio nacional.

Eu tive a oportunidade também de ser Relator do Orçamento à época, e praticamente não havia recursos para a Embrapa poder movimentar os seus técnicos, e é este o grande problema: não podem faltar recursos para um órgão que tem a sua capacidade reconhecida como é a Embrapa.

Eu acho que é importante o Brasil buscar, principalmente neste momento em que nós precisamos gerar emprego, nós precisamos gerar riqueza e nós temos condições para isso. E a Embrapa, eu diria para V. Exa. e para o Brasil todo, talvez seja aquilo mais de ponta que nós temos em termos de pesquisa na produção agropecuária brasileira, cuja presença está praticamente em todo o Brasil.

Há males que vêm para o bem. No meu Estado demorou muito para chegar uma sede da Embrapa, e hoje nós temos uma sede da Embrapa na cidade de Sinop, que é uma das mais modernas do mundo, porque já chegou nova, com tecnologia, então, tem feito um brilhante trabalho.

Outro exemplo que eu quero dar também do Mato Grosso com os produtores foi exatamente na época em que Dante de Oliveira era Governador. Mato Grosso não produzia nada mais de algodão; a nossa produção de algodão foi dizimada pelo bicudo à época. Os produtores também se juntaram e chegaram ao Governo dizendo que precisavam criar um programa de desenvolvimento do algodão, que tinham condições, que já estavam estudando através da pesquisa e que poderiam produzir algodão no Cerrado. Aquilo parecia impossível, e o Governo, logicamente, não queria abrir mão também dos impostos. E a proposta dos produtores foi para que criassem um programa, já que eles não estavam recebendo nada, abrindo mão dos impostos, e, ao invés de receberem 100% de nada, receberiam 3%, e os produtores garantiriam que em três anos iriam ser um dos grandes produtores de algodão do Brasil.

Olha, foi o suficiente. Eles falaram em dez anos, e apenas três anos foi suficiente para que Mato Grosso passasse a ser o maior produtor de algodão do Brasil, produzindo 54% da produção nacional de algodão, e isso vem se sustentando ano a ano porque a tecnologia e a pesquisa vêm melhorando.

Claro que aí o Governo também diminuiu o incentivo, e hoje o Governo de Mato Grosso já recebe muito imposto do algodão exatamente porque a nossa produção não é só uma grande produção, mas com altos índices de produtividade. Então, vemos como é possível você fazer uma transformação de uma economia de uma região se tivermos a pesquisa!

Eu sou um entusiasta, eu estudei na Embrapa também, tive a oportunidade como aluno de Medicina Veterinária, no *campus* de Campo Grande e em várias outras regiões do Brasil, então, eu apoio, eu registro aqui a lucidez de V. Exa. de falar de algo que é tão importante para o Brasil, porque a gente precisa melhorar a saúde, precisa melhorar a educação, mas o alimento é básico também para se ter uma boa saúde, é básico para se ter uma boa educação.



Então, eu acredito que a transformação social que os países precisam fazer é, como eu disse, no sentido também de que o pequeno, o grande e o médio tenham condições através da regularização fundiária, do incentivo, enfim, fazendo com que essa força que há na produção do Brasil, já que somos um país rural e com vocação para isso, nos dê condições de sermos verdadeiramente o grande celeiro do mundo.

Muito obrigado.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - PB) – Querido Senador Wellington Fagundes, eu recolho e acolho as suas palavras nesse aparte com muita alegria, porque tenho, portanto, absoluta certeza de que nós nos empenharemos, cerrando fileiras, em defesa, quando estivermos a discutir sobre a Lei Orçamentária do ano próximo, das questões que envolvem esta empresa, que bem detalhadamente pontuou V. Exa., como poderia pontuar o Presidente Styvenson.

Eu, na particularidade que me cabe como campinense, filho de Campina Grande, sei exatamente do que V. Exa. fala, quando cita a praga do bicudo, que também dizimou o algodão no nosso Estado da Paraíba, e a Embrapa desenvolveu o algodão colorido lá em Campina Grande. Condoeu-me, então, profundamente quando, há um mês, um mês e meio, eu deparava com a situação de penúria a ponto de levar-se em conta a possibilidade do seu fechamento, e com isso nós não podemos concordar. E fico felicíssimo, porque V. Exa. tem história, tem envolvimento, sabe do que diz, por ter vivido na pele, diariamente, a importância que a Embrapa trouxe, ou levou, ao nosso querido Estado do Mato Grosso.

Então, as minhas saudações mais uma vez.

Eu queria, Sr. Presidente, dois pontos e tentarei ser o mais breve possível.

Hoje, 7 de outubro, amanhecia em Campina Grande e participava de uma entrevista, concedendo-a em uma das empresas de radiocomunicação. Abri a minha fala, Senador Styvenson, exatamente dirigindo-me a todos aqueles que, como a V. Exa., a mim reservaram votos de confiança. Está lembrado V. Exa. de que hoje faz um ano das eleições presidenciais e estaduais que permitiram que V. Exa. aqui estivesse com o seu ardor, no frescor da sua juventude, da sua inexperiência, que já mostrou não ser tão inexperiente, em que pese não ter participado de outros momentos ou de outros ambientes, mas que tem trazido para nós a certeza do quão qualificado é na condição de representante norte-rio-grandense.

E eu quero agradecer, Senador Wellington Fagundes, porque, afinal de contas, é uma responsabilidade tremenda. Minha história é de quase 25 anos: Vereador que fui de Campina, por dois mandatos; Prefeito de Campina Grande, da minha amada terra, Rainha da Borborema, que estará comemorando mais um ano de sua emancipação política na próxima sexta-feira, dia 11; Deputado Federal de um mandato; e aí fui apresentado pelo meu partido no ano passado e conseguimos – e sempre digo – pelas misericórdias e bênçãos de Deus e pela confiança de um povo que assistiu, ao longo de duas décadas e meia, àquilo que nós professávamos ao falarmos no Parlamento, mas, acima de tudo, àquilo que nós fazíamos quando tive eu a chance e a oportunidade que me foram conferidas pelo meu povo conterrâneo, campinense, de ser Prefeito desta cidade que eu tanto amo.

Então, eu queria agradecer. Agradecer, porque trago a esta tribuna um grande aprendizado, no dia a dia, na convivência, muito mais ouvindo do que falando, das nossas Comissões, dos nossos debates candentes, cada um a defender as suas teses, como defendemos na semana passada



– alguns com as suas teses vitoriosas; outros com as suas teses derrotadas no voto, mas não menos vitoriosas nos seus conceitos e nas suas convicções – na reforma da previdência em primeiro turno.

Então, ao meu povo da Paraíba eu quero aqui renovar o meu penhorado agradecimento e a honra de poder neste ambiente, que já contou com paraibanos ilustres – e não quero aqui incorrer na falha ao começar a citar um, dois, três e não citar a todos, porque todos os que tiveram a oportunidade e a chance de representar o nosso Estado assim o fizeram com brilhantismo, com dedicação, com envolvimento às causas do País, às causas do nosso aguerrido Estado da Paraíba.

Segundo ponto, Sr. Presidente, para encerrar nesta oportunidade. Na semana passada, quando nós concluíamos a votação, que se estendeu até a madrugada da quarta-feira e na quarta-feira a concluimos, da reforma da previdência, vindo eu à tribuna, posicionando-me contrariamente pelos motivos que tive a chance de poder detalhar, logo em seguida – acredito que V. Exa. deva ter observado –, naquele mesmo dia, o Ministro Paulo Guedes trouxe – e não sei se dito por ele, mas não foi desmentido – uma fala, por meio da qual, ele, Guedes, Ministro Paulo Guedes, da Economia, reagia a Senadores, ou seja, reagia ao Senado Federal e estudava desidratar o pacto federativo.

Isso significa que, por força do Senado, que tem constitucionalmente a legitimidade de debater assuntos como aquela PEC, como a PEC nº 6, que propõe uma reforma, ao meu ver, desastrosa ao maior número de brasileiros, quando nós assim o fizemos, tendo uma vitória para evitar que o abono salarial, o Pis/Pasep, não fosse retirado de tantos e tantos milhões, algo em torno de 13 milhões de brasileiros – o Governo, fazendo as suas contas, contabilizaria uma, não mais, economia de R\$76 bilhões –, o Governo de outra forma teria que reaver esses R\$76 bilhões.

E a mim me parece que, se este Senado, nesta semana, inclusive na expectativa que eu particularmente tenho e não duvido que sejam também as suas expectativas, Presidente Styvenson, se nós não ouvirmos mais uma vez o reiterado posicionamento forte, firme e rígido desta Casa a partir do seu Presidente Davi Alcolumbre, nós estaremos nos quedando a esses caprichos, nós estaremos nos quedando a condicionantes impostas pelo Governo Federal.

O pacto federativo foi um acordo firmado em propostas apresentadas tanto a esta Casa como à Câmara Federal com anuência e conhecimento de causa do Governo. E um dos itens foi exatamente aquele em que nós nos debruçamos cuidadosamente, acompanhamos num processo que foi deliberado celeremente, mas com os cuidados necessários: o de ratear, a partir do momento da assinatura, o bônus da cessão onerosa do leilão, que vai ocorrer provavelmente no dia 6, estabelecendo as divisões de uma partilha que é mais do que justa, é necessária e devida.

O Governo Federal não está fazendo um mimo, não está fazendo um favor nas suas palavras e expressões, Senador Styvenson. Não. O Governo Federal há de reconhecer que este bem é um bem maior de todos os brasileiros, portanto de Estados e Municípios, e o Senador Cid Gomes aqui fez a sustentação e teve a unanimidade; portanto, todos nós votamos para que Estados e Municípios pudessem e possam compartilhar 30%, 15% para Municípios, 15% para os Estados, com base nos critérios estabelecidos pelo FPE e pelo FPM.

Aquilo foi no dia 4 ou 5 de setembro. Passado esse interregno, nesse tempo, tempo suficiente para que a Câmara pudesse fazer essas mesmas apreciações, ela não as fez. O Senado vai, o Presidente promulga, justifica seus receios para que não prejudicasse a data preestabelecida do dia 6. Mas essa justificativa tem um ponto final, tem um limite, que é o de nós não concordarmos e não aceitarmos que aquilo que foi definido, aquilo que foi legítima e lícitamente, republicaneamente, definido como acessíveis aos Estados e Municípios não possa se fazer concretizar.



Então, Senador Styvenson, meu querido companheiro, V. Exa. bem sabe o que significará para o seu Estado... E, naquela reunião, estávamos nós com a ex-Senadora e Governadora Fátima Bezerra, e ela dizia quão delicada fora a situação que lhe fora transferida, com folhas em atraso e com outras tantas preocupações que muito mais em detalhes V. Exa. poderia ilustrar. Também para o meu Estado, graças a Deus, com outras situações, mas dependendo: são cerca de R\$440 milhões que poderão chegar aos cofres do nosso Estado para que as obras e ações do Governo João Azevêdo possam ser continuadas para os Municípios pequenos, que têm 0,6 do seu FPM e podem ter, com essa ajuda do bônus pela assinatura do pré-sal, a condição de pagar o décimo terceiro, de pagar a última folha do ano.

Então, nós não podemos concordar. Temos que estar muito vigilantes e muito atentos a essa declaração, que pode até ter sido um buchicho, que pode até ter sido um mal-entendido, mas que não foi desmentida, Sr. Presidente Styvenson.

Então, eu quero trazer, no primeiro momento, um agradecimento a toda a minha terra, a todos os paraibanos, que me conferiram a oportunidade de aqui estar, na expectativa de que eles, verdadeiros e efetivos detentores deste mandato, possam analisar e fazer o julgamento que não pode ser feito por nós, porque seria um julgamento parcial: nem V. Exa., nem eu próprio, nem qualquer representante pode fazê-lo; só quem pode fazê-lo é aquele que nos coloca aqui. Tenho absoluta certeza de que esse juízo de valor está sendo bem-feito em relação ao seu mandato e quero crer, torço para que também seja esse o sentimento dos paraibanos no tocante a esses nove meses de nossa experiência como Senador da República, o mais votado à época, neste momento que tenho tido de poder representar, repito, a nossa aguerrida Paraíba e nossos sempre estimados cidadãos paraibanos.

Um abraço e obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Styvenson Valentim. PODEMOS - RN) – Muito bom, Senador Veneziano. É bom ter lembrado esta data. Eu havia me esquecido. Um ano se passou. Passou rápido, hein! Muito rápido.

Também quero agradecer os 745 mil, quase 746 mil votos, não só a quem votou, mas a todos do Estado do Rio Grande do Norte, por hoje estar aqui representando todos eles. O Rio Grande do Norte está no meu coração sempre, todos. E vamos ficar atentos, como o senhor mesmo disse, vigilantes sobre... Como o senhor mesmo falou, foi unânime, ninguém se opôs à votação da cessão onerosa, que seria essa ajuda a mais para os Estados e Municípios. E agora não entendo justamente essa dificuldade, esse cabo de guerra que está acontecendo. Então, que sejam feitas as coisas, como o senhor mesmo disse, de forma republicana, de forma transparente e clara.

Então, agradeço a fala do senhor, por esse alerta, pelos dois... O senhor trouxe aqui dois alertas para a gente.

Primeiro, quero agradecer mais uma vez, sempre, eternamente, esta oportunidade, o prazer de ser representante das pessoas. Acho que este já é o maior salário que a gente pode ganhar: estar aqui desempenhando este trabalho para aquelas pessoas que estão lá aguardando muito da gente. E espero que a gente esteja fazendo o que elas querem, o melhor.

Então, se não há mais nenhum Senador inscrito, nenhum Senador para usar a tribuna, dou por encerrada esta sessão de hoje.

Um abraço a todos.

(Levanta-se a sessão às 16 horas e 52 minutos.)



MATÉRIAS E DOCUMENTOS DA 188ª SESSÃO

EXPEDIENTE

Matéria recebida da Câmara dos Deputados





SENADO FEDERAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 651, DE 2019

(nº 1.101/2018, na Câmara dos Deputados)

Aprova o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a 103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de decreto legislativo](#)
- [Legislação citada](#)
- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1696402&filename=PDC-1101-2018



[Página da matéria](#)



Aprova o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a 103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a 103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do *caput* do art. 49 da Constituição Federal, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da Convenção, com as Emendas referidas no *caput* deste artigo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de outubro de 2019.

RODRIGO MAIA
Presidente



Mensagem nº 140

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, do Trabalho e da Defesa, o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006.

Brasília, 8 de maio de 2017.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

09064-000084/2011-92

EMI nº 00058/2017 MRE MTB MD



Brasília, 17 de Março de 2017

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

A Convenção sobre Trabalho Marítimo, aprovada durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, realizada em 2006, consolida e atualiza 68 convenções e recomendações para o setor marítimo adotadas ao longo dos 90 anos de existência da Organização Internacional do Trabalho (OIT). A Convenção estabelece direitos a condições decentes de trabalho em diversas áreas e busca ser aplicável internacionalmente de modo uniforme, bem como facilmente compreensível e atualizável. Foi criada para se tornar o quarto pilar do regime regulatório internacional para navegação de qualidade, complementando as Convenções-chave da Organização Marítima Internacional (OMI).

2. O instrumento abrange temas como segurança e saúde, idade mínima, recrutamento, jornada de trabalho e repouso, condições de alojamento, alimentação, instalações de lazer, bem-estar e proteção social, entre outros. A Convenção deverá reforçar a aplicação das normas trabalhistas em todos os níveis, por meio da inclusão de procedimentos para queixas de trabalhadores, além de favorecer a supervisão dos armadores e oficiais acerca das condições a bordo de seus navios e oferecer diretrizes sobre jurisdição e controle dos Estados de bandeira dos navios. Facilitará, ademais, o cumprimento por parte de operadores e proprietários de navios.

3. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ratificada pelo Brasil, estabelece que a nacionalidade da embarcação, definida pelo país onde foi registrada, vincula a legislação social aplicada a bordo. A OIT tem buscado promover a uniformização das normas sobre trabalho marítimo e o estabelecimento de patamares mínimos para este grupo de trabalhadores desde sua criação, em 1919. Aproveu, ao longo de quase um século, mais de 60 convenções sobre o assunto. No entanto, tendo sido constatada a falta de uniformidade das normas para essa categoria cuja natureza do trabalho envolve o deslocamento constante, inclusive internacional, a organização decidiu adotar convenção que pudesse atualizar e consolidar condições mínimas de trabalho que poderiam ser utilizadas por todos os Estados-membros.

4. A Convenção sobre Trabalho Marítimo é inovadora em seu formato e estrutura, ao dispor de normas de aplicação obrigatória acompanhadas de orientações para sua implementação. Diferencia-se de outras convenções da OIT nos procedimentos de emenda e no estabelecimento de um sistema de certificação das condições de trabalho dos trabalhadores marítimos.

5. A aprovação da mencionada Convenção facilitará as relações do Brasil com outros países da comunidade marítima e com outros membros da OIT, deverá agilizar e facilitar a movimentação de embarcações que ostentarem a bandeira brasileira em portos estrangeiros e significará novo compromisso do Governo brasileiro com a promoção do trabalho decente para todas as categorias de trabalhadores, sejam eles nacionais ou estrangeiros. A ratificação, ademais,



serve de estímulo aos demais Estados-membros da OIT e deverá aumentar o atualmente elevado prestígio do País junto à organização.

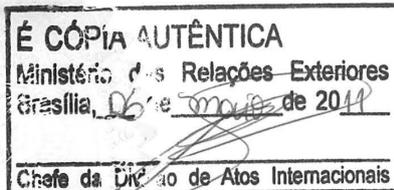
6. A aprovação da norma, ademais, não deverá apresentar grandes dificuldades de aplicação pelo Governo brasileiro, visto que a legislação brasileira já prevê patamares muito similares de condições de trabalho para os marítimos aos previstos na Convenção.

7. Face ao exposto, nos termos do artigo 49, I, da Constituição Federal, submetemos à apreciação de Vossa Excelência a presente minuta de Mensagem aos Membros do Congresso Nacional, pela qual Vossa Excelência solicita a apreciação do texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo da OIT, com vistas a sua ratificação e incorporação ao ordenamento jurídico nacional.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Raul Belens Jungmann Pinto, Ronaldo Nogueira de Oliveira,
Aloysio Nunes Ferreira Filho*





CONVENÇÃO SOBRE TRABALHO MARÍTIMO – CTM, 2006

Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006 (Observação: Data de entrada em vigor)

Convenção: CTM

Local: Genebra

Sessão da Conferência: 94

Data de adoção: 07/02/2006

Classificação por assunto: Dispositivos Especiais por Setor de Atividade Econômica

Assunto: **Gente do Mar**

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho,

Convocada pelo Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho, para reunir-se em Genebra em sua Nonagésima Quarta Sessão em 7 de fevereiro de 2006;

Desejando criar um documento único e coerente que incorporasse tanto quanto possível todas as normas atualizadas das Convenções e Recomendações internacionais existentes sobre Trabalho Marítimo, bem como princípios fundamentais de outras Convenções internacionais sobre trabalho, particularmente nas seguintes:

- Convenção sobre o Trabalho Forçado, 1930 (Nº 29),
- Convenção sobre a Liberdade Sindical e a Proteção do Direito Sindical, 1948 (Nº 87),
- Convenção sobre o Direito de Sindicalização e de Negociação Coletiva, 1949 (Nº 98),
- Convenção sobre Igualdade de Remuneração, 1951 (Nº 100),
- Convenção sobre a Abolição do Trabalho Forçado, 1957 (Nº 105),
- Convenção sobre a Discriminação (Emprego e Profissão), 1958 (Nº 111)
- Convenção sobre a Idade Mínima, 1973 (Nº 138),
- Convenção sobre as Piores Formas de Trabalho Infantil, 1999 (Nº 182); e

Tendo em mente o mandato fundamental da Organização, que é promover condições de trabalho decentes; e

Recordando a Declaração da OIT sobre os Princípios Fundamentais e Direitos no Trabalho, 1998;

Tendo também presente que a gente do mar está amparada pelas disposições de outros instrumentos da OIT e tem outros direitos reconhecidos como direitos e liberdades fundamentais aplicáveis a todas as pessoas;

Considerando que, dada a natureza global da indústria de navegação, a gente do mar precisa de proteção especial;

Relembrando ainda que os padrões internacionais referentes a segurança em navios, segurança humana e qualidade da gestão de embarcações, estipulados na Convenção Internacional para a



Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, revisada; a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, revisada; e os requisitos de formação e competência de marítimos, estipulados na Convenção Internacional de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto e Certificação para Marítimos, 1978, revisada;

Relembrando que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, estabelece um marco jurídico dentro do qual todas as atividades nos mares e oceanos devem ser empreendidas e que é de importância estratégica como base para a ação nacional, regional e global e para a cooperação no setor marítimo, e cuja integridade deve ser mantida;

Relembrando que o Artigo 94 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, estabelece os deveres e obrigações do país da bandeira com relação, dentre outras coisas, às condições de trabalho, tripulação e questões sociais em navios que arvoram a bandeira do país;

Relembrando o parágrafo 8º do Artigo 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho, que determina que, de modo algum a adoção de qualquer Convenção ou Recomendação pela Conferência ou a ratificação de qualquer Convenção por qualquer Membro poderá afetar lei, decisão, costume ou acordo que assegure condições mais favoráveis aos trabalhadores do que as condições previstas pela Convenção ou Recomendação;

Determinou que este novo instrumento fosse concebido de forma a assegurar a mais ampla aceitação possível entre os governos, armadores, e gente do mar comprometidos com os princípios de trabalho decente, fosse de fácil atualização e se prestasse a uma efetiva implementação e controle da aplicação;

Havendo decidido a favor da adoção de certas propostas para a execução deste instrumento, que constitui o único tópico da agenda da sessão;

Havendo determinado que as ditas propostas assumirão a forma de uma Convenção internacional;

Adota, neste vigésimo terceiro dia de fevereiro do ano de dois mil e seis, a seguinte Convenção, a que se poderá referir como Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006.

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo I

1. Todo Membro que ratificar esta Convenção se compromete a conferir pleno efeito a suas disposições na forma estipulada no Artigo VI, a fim de assegurar o direito de toda a gente do mar a um emprego decente.
2. Os Membros cooperarão entre si com vistas a assegurar a efetiva implementação e controle da aplicação desta Convenção.



DEFINIÇÕES E ÁREA DE APLICAÇÃO

Artigo II

1. Para os fins desta Convenção, salvo disposição específica em contrário, a expressão:

(a) **autoridade competente** significa o ministro, repartição governamental ou outra autoridade com competência para emitir e controlar a aplicação de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório a respeito da matéria da disposição que se trate;

(b) **declaração de conformidade do trabalho marítimo** significa a declaração a que se refere a Regra 5.1.3

(c) **arqueação bruta** significa a capacidade do volume de carga a ser transportado pelo navio, calculada de acordo com os regulamentos a respeito de mensuração de tonelagem, constantes no Anexo I à Convenção Internacional sobre Mensuração de Tonelagem de Navios, 1969, ou de qualquer Convenção subsequente; no caso de navios cobertos pelo esquema provisório de mensuração de tonelagem adotado pela Organização Marítima Internacional, arqueação bruta é a que consta na coluna de OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Tonelagem (1969);

(d) **certificado de trabalho marítimo** significa o certificado a que se refere a Regra 5.1.3;

(e) **requisitos desta Convenção** se referem aos requisitos estipulados nos Artigos e nas Regras e na Parte A do Código desta Convenção;

(f) **gente do mar** significa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual esta Convenção se aplica;

(g) **contrato de emprego da gente do mar** inclui tanto o contrato de trabalho como artigos do acordo coletivo de trabalho ou do contrato de engajamento de marítimo;

(h) **serviço de contratação e colocação de gente do mar** significa qualquer pessoa, empresa, instituição, agência ou outro tipo de organização do setor público ou privado que se dedica a recrutar gente do mar em nome de armadores ou à colocação de gente do mar junto a armadores;

(i) **navio** significa embarcação outra que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas dentro de ou adjacentes a águas abrigadas ou áreas onde se aplicam os regulamentos portuários;

(j) **armador** significa o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gerente, agente ou afretador a casco nu, que houver assumido a responsabilidade pela operação do navio em lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e responsabilidades cabíveis a armadores em virtude da presente Convenção, independentemente do fato de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou responsabilidades em nome do armador.

2. Salvo expressa disposição em contrário, esta Convenção se aplica a toda gente do mar.

3. Caso haja dúvida se alguma categoria de pessoas pode ou não ser considerada como gente do mar para os fins desta Convenção, a questão será dirimida pela autoridade competente em cada Estado Membro, após consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar interessados na matéria.

4. Salvo expressa disposição em contrário, esta Convenção se aplica a todos os navios de propriedade pública ou privada, normalmente ocupados em atividades comerciais, exceto navios



4

dedicados à pesca ou a atividade semelhante e navios de construção tradicional, como *dhow*s juncos. Esta Convenção não se aplica a vasos de guerra nem a unidades navais auxiliares.

5. Caso haja dúvida se esta Convenção se aplica a algum navio ou a alguma determinada categoria de navios, a questão será dirimida pela autoridade competente em cada Estado Membro, após consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar interessados na matéria.

6. Se a autoridade competente determinar que não seria razoável ou viável no momento a aplicação de certos elementos específicos do Código, a que se refere o Artigo VI, parágrafo 1º, a um navio ou a certas categorias de navios que arvoram a bandeira do Membro, as disposições pertinentes do Código não se aplicarão na medida em que a matéria for tratada de maneira diferente pelas leis e regulamentos nacionais ou por acordos de negociação coletiva ou outras medidas. Tal determinação só poderá ser feita mediante consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar interessadas e somente em relação a navios com arqueação bruta inferior a 200 e que não realizam viagens internacionais.

7. Toda determinação feita por um Membro ao amparo dos parágrafos 3, 5 ou 6 deste Artigo deverá ser comunicada ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, que notificará aos Membros da Organização.

8. Salvo expressa disposição em contrário, referência a esta Convenção constituirá ao mesmo tempo referência às Regras e ao Código.

DIREITOS E PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Artigo III

Todo Membro certificar-se-á que os dispositivos de sua legislação respeitam, no contexto desta Convenção, os direitos fundamentais referentes à:

- a) liberdade de associação e liberdade sindical e o reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva;
- b) eliminação de todas as formas de trabalho forçado;
- c) efetiva abolição do trabalho infantil; e
- d) eliminação de discriminação em matéria de emprego e profissão.



DIREITOS NO EMPREGO E DIREITOS SOCIAIS DA GENTE DO MAR

Artigo IV

1. Toda gente do mar tem direito a um local de trabalho seguro e protegido no qual se cumpram as normas de segurança.
2. Toda gente do mar tem direito a condições justas de emprego.
3. Toda gente do mar tem direito a condições decentes de trabalho e de vida a bordo.
4. Toda gente do mar tem direito a proteção da saúde, assistência médica, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social.
5. Todo Membro assegurará, nos limites de sua jurisdição, que os direitos de emprego e direitos sociais da gente do mar, a que se referem os parágrafos precedentes deste Artigo serão plenamente implementados conforme requer esta Convenção. Salvo disposição em contrário nesta Convenção, essa implementação poderá ser assegurada por meio de leis ou regulamentos nacionais, acordos e convenções coletivas, pela prática ou outras medidas aplicáveis.

RESPONSABILIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO E CONTROLE DA APLICAÇÃO

Artigo V

1. Todo Membro deverá implementar e controlar a aplicação da legislação ou outras medidas que adotar para cumprir seus compromissos ao amparo desta Convenção com respeito a navios e gente do mar sob sua jurisdição.
2. Todo Membro exercerá efetivamente sua jurisdição e controle sobre os navios que arvorarem sua bandeira, estabelecendo um sistema destinado a assegurar o cumprimento dos requisitos desta Convenção, inclusive inspeções periódicas, relatórios, monitoramento e o recurso a processos judiciais em conformidade com a legislação aplicável.
3. Todo Membro assegurará que os navios que arvorarem sua bandeira tenham a bordo um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, como determinado nesta Convenção.
4. Todo navio ao qual esta Convenção se aplicar, poderá, em conformidade com a legislação internacional, ser inspecionado por um Membro que não o país da bandeira, quando o navio se encontrar em um de seus portos, a fim de verificar se o navio está em conformidade com os dispositivos desta Convenção.
5. Todo Membro exercerá efetivamente sua jurisdição e controle sobre os serviços de contratação e colocação de gente do mar que estiverem sediados em seu território.



6

6. Todo membro proibirá a violação dos dispositivos desta Convenção e, em conformidade com legislação internacional, estabelecerá sanções ou exigirá a adoção de medidas corretivas de acordo com sua legislação, que forem apropriadas para desestimular tal violação.

7. Todo Membro deverá cumprir suas responsabilidades em virtude desta Convenção, de forma a assegurar que os navios que arvorarem a bandeira de qualquer Estado que não tenha ratificado esta Convenção não recebam tratamento mais favorável do que os navios que arvoram a bandeira de qualquer Estado que a tenha ratificado.

REGRAS E PARTES A E B DO CÓDIGO

Artigo VI

1. As Regras e as disposições da Parte A do Código são obrigatórias. As disposições da Parte B do Código não são obrigatórias.

2. Todo Membro se compromete a respeitar os direitos e princípios estabelecidos nas Regras e a implementar cada item das Regras na forma estipulada nas disposições correspondentes da Parte A do Código. Ademais, o Membro considerará devidamente o atendimento de suas responsabilidades na forma prevista na Parte B do Código.

3. O Membro que não estiver em condições de implementar os direitos e princípios na forma prescrita na Parte A do Código poderá, salvo disposição expressa em contrário nesta Convenção, implementar a Parte A por meio de dispositivos legais, regulamentos, ou outras medidas de implementação que forem substancialmente equivalentes aos dispositivos da Parte A.

4. Para os fins do parágrafo 3º deste Artigo, qualquer lei, regulamento, acordo de negociação coletiva ou outra medida de implementação será considerada substancialmente equivalente, no contexto desta Convenção, desde que o Membro verifique que:

- a) ela é apropriada para a plena consecução do objetivo e propósito geral da disposição ou das disposições correspondentes da Parte A do Código; e
- b) ela efetiva a disposição ou as disposições correspondentes da Parte A do Código.

CONSULTA A ORGANIZAÇÕES REPRESENTATIVAS DE ARMADORES E GENTE DO MAR

Artigo VII

Caso não existam no Membro organizações representativas de armadores e gente do mar, toda exceção, isenção ou outra aplicação flexível desta Convenção, para a qual a Convenção exige consulta a organizações representativas de armadores e de gente do mar, somente poderá ser decidida pelo Membro mediante consulta ao Comitê a que se refere o Artigo XIII.

ENTRADA EM VIGOR



7

Artigo VIII

1. A ratificação formal desta Convenção será comunicada ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho para fins de registro.
2. Esta Convenção será vinculante apenas para o Membro da Organização Internacional do Trabalho cuja ratificação tiver sido registrada pelo Diretor-Geral.
3. Esta Convenção entrará em vigor 12 meses a contar da data em que houver sido registrada a ratificação por pelo menos 30 Membros, que em conjunto possuam no mínimo 33% da arqueação bruta da frota mundial.
4. Subseqüentemente, esta Convenção entrará em vigor para qualquer Membro 12 meses após o registro de sua ratificação.

DENÚNCIA

Artigo IX

1. O Membro que houver ratificado esta Convenção poderá denunciá-la depois de expirados dez anos a contar da data de entrada em vigor da Convenção, mediante notificação ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho. A denúncia produzirá efeito somente um ano após a data em que tiver sido registrada.
2. O Membro que, no prazo de um ano após o término do período de dez anos mencionado no parágrafo 1º deste Artigo, não tenha feito uso do direito de denúncia previsto neste Artigo, ficará obrigado durante um novo período de dez anos, depois do qual poderá denunciar a presente Convenção no término de cada novo período de dez anos, nas condições previstas neste Artigo.

EFEITO DA ENTRADA EM VIGOR

Artigo X

Esta Convenção revisa as seguintes Convenções:

- Convenção sobre Idade Mínima (Trabalho Marítimo), 1920 (Nº 7)
- Convenção sobre Indenização de Desemprego (Naufrágio), 1920, (Nº 8)
- Convenção sobre Colocação de Marítimos, 1920 (Nº 9)
- Convenção sobre Exame Médico de Menores (Trabalho Marítimo), 1921 (Nº 16)
- Convenção sobre Contrato de Engajamento de Marítimos, 1926 (Nº 22)
- Convenção sobre Repatriação de Marítimos, 1926 (Nº 23)
- Convenção sobre Certificados de Capacidade dos Oficiais, 1936 (Nº 53)
- Convenção sobre Férias Remuneradas (Trabalho Marítimo), 1936 (Nº 54)
- Convenção sobre Obrigações do Armador (Doença e Acidente de Gente do Mar), 1936 (Nº 55)
- Convenção sobre Seguro Doença (Trabalho Marítimo), 1936 (Nº 56)
- Convenção sobre Horas de Trabalho e Tripulação (Trabalho Marítimo), 1936 (Nº 57)
- Convenção sobre Idade Mínima (Trabalho Marítimo), 1936, (Nº 58)



Convenção sobre Alimentação e Serviço de Mesa (Tripulação de Navios), 1946 (Nº 68)
Convenção sobre Certificado de Aptidão de Cozinheiros de Navio, 1946 (Nº 69)
Convenção sobre Seguridade Social (Gente do Mar), 1946 (Nº 70)
Convenção sobre Férias Remuneradas (Gente do Mar), 1946 (Nº 72)
Convenção sobre Exame Médico (Gente do Mar), 1946 (Nº 73)
Convenção sobre Certificado de Aptidão de Marítimo Qualificado, 1946 (Nº 74)
Convenção sobre Alojamento da Tripulação, 1946 (Nº 75)
Convenção sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação, 1946 (Nº 76)
Convenção sobre Férias Remuneradas (Gente do Mar) (Revista), 1949 (Nº 91)
Convenção sobre Alojamento da Tripulação a Bordo (Revista), 1949 (Nº 92)
Convenção sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação (Revista), 1949 (Nº 93)
Convenção sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação (Revista) 1958 (Nº 109)
Convenção sobre Alojamento da Tripulação (Disposições Suplementares), 1970 (Nº 133)
Convenção sobre Prevenção de Acidentes do Trabalho (Marítimos), 1970 (Nº 134)
Convenção sobre Continuidade de Emprego da Gente do Mar, 1976 (Nº 145)
Convenção sobre Férias Anuais Remuneradas da Gente do Mar, 1976 (Nº 146)
Convenção sobre Normas Mínimas na Marinha Mercante, 1976 (Nº 147)
Protocolo de 1996 à Convenção sobre Normas Mínimas na Marinha Mercante, 1976 (Nº 147)
Convenção sobre o Bem-Estar dos Trabalhadores Marítimos no Mar e no Porto, 1987 (Nº 163)
Convenção sobre a Proteção da Saúde e a Assistência Médica aos Trabalhadores Marítimos, 1987 (Nº 164)
Convenção sobre Seguridade Social da Gente do Mar, 1987 (Nº 165)
Convenção sobre Repatriação dos Trabalhadores Marítimos (Revista), 1987 (Nº 166)
Convenção sobre a Inspeção do Trabalho Marítimo, 1996 (Nº 178)
Convenção sobre Contratação e Colocação de Gente do Mar, 1996 (Nº 179)
Convenção sobre a Duração dos Trabalhos a Bordo e Tripulação, 1996 (Nº 180).

FUNÇÕES DE DEPOSITÁRIO

Artigo XI

1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho o registro de todas as ratificações, declarações e denúncias ao amparo desta Convenção.
2. Quando estiverem atingidas as condições previstas no Artigo VIII, parágrafo 3º, o Diretor-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização para a data em que a Convenção entrará em vigor.

Artigo XII

O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho comunicará ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para os fins de registro de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas, uma informação completa sobre todas as ratificações, declarações e denúncias que tiver registrado de acordo com esta Convenção.

COMITÊ TRIPARTITE ESPECIAL



Artigo XIII

1. O Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho examinará continuamente a aplicação desta Convenção, por intermédio de um comitê instituído com competências específicas na área de normas do trabalho marítimo,
2. A fim de tratar de assuntos em conformidade com esta Convenção, o Comitê consistirá em dois representantes designados pelo Governo de cada Membro que houver ratificado esta Convenção e representantes de Armadores e Gente do Mar designados pelo Conselho de Administração, após consulta à Comissão Paritária Marítima.
3. Os representantes governamentais de Membros que ainda não tiverem ratificado esta Convenção poderão participar do Comitê, porém sem direito a voto a respeito de qualquer matéria tratada em virtude desta Convenção. O Conselho de Administração poderá convidar outras organizações ou entidades a se fazer representar no Comitê por observadores.
4. Os votos de cada representante de Armador e de Gente do Mar no Comitê serão ponderados, a fim de assegurar que o grupo de Armadores e o grupo de Gente do Mar detenham, cada um, metade do poder de voto do total de governos representados na reunião em apreço e com direito a voto.

EMENDAS A ESTA CONVENÇÃO

Artigo XIV

1. Emendas a qualquer disposição desta Convenção poderão ser adotadas pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho em conformidade com o Artigo 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho e das regras e procedimentos da Organização para a adoção de Convenções. Emendas ao Código também poderão ser adotadas de acordo com os procedimentos previstos no Artigo XV.
2. No caso de Membros cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada antes da adoção de uma emenda, o texto da emenda lhes será comunicado para ratificação.
3. No caso de outros Membros da Organização, o texto emendado da Convenção lhes será comunicado para ratificação, de acordo com o Artigo 19 da Constituição.
4. Uma emenda será considerada aceita na data em que forem registradas ratificações da emenda ou da Convenção emendada, segundo for o caso, por pelo menos 30 Membros detentores de no mínimo 33% da arqueação bruta da frota mercante mundial.
5. Uma emenda adotada ao amparo to Artigo 19 da Constituição será obrigatória somente para os Membros da Organização cuja ratificação tiver sido registrada pelo Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho.



6. Para os Membros a que se refere o parágrafo 2º deste Artigo, uma emenda entrará em vigor 12 meses após a data de aceitação a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo ou 12 meses após a data em que a ratificação da emenda tiver sido registrada, se essa data ocorrer por último.
7. Em conformidade com o parágrafo 9º deste Artigo, para os Membros a que se refere o parágrafo 3º deste Artigo, a Convenção emendada entrará em vigor 12 meses após a data de aceitação a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo ou 12 meses após a data em que sua ratificação tiver sido registrada, se essa data ocorrer por último.
8. Para os Membros cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada antes da adoção de uma emenda e que ainda não a ratificaram, a Convenção continuará em vigor sem a referida emenda.
9. Um Membro cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada após a adoção da emenda, porém antes da data a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo, poderá, mediante uma declaração anexada ao instrumento de ratificação, especificar que a ratificação se refere à Convenção sem a emenda em apreço. No caso dessa ratificação acompanhada da referida declaração, a Convenção entrará em vigor para o referido Membro 12 meses após a data em que a ratificação for registrada. Se o instrumento de ratificação não for acompanhado da referida declaração, ou se a ratificação for registrada na data ou após a data a que se refere o parágrafo 4º, a Convenção entrará em vigor para o referido Membro 12 meses após a data em que a ratificação tiver sido registrada e, quando entrar em vigor em conformidade com o parágrafo 7º deste Artigo, a emenda passará a ser obrigatória para o referido Membro, salvo se a emenda dispuser em contrário.



EMENDAS AO CÓDIGO

Artigo XV

1. O Código poderá ser emendado mediante o procedimento estabelecido no Artigo XIV ou, salvo expressa disposição em contrário, em conformidade com o procedimento estabelecido neste Artigo.
2. Uma emenda ao Código poderá ser proposta ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho pelo governo de qualquer Membro da Organização ou pelo grupo de representantes de Armadores ou pelo grupo de representantes de Gente do Mar que tiverem sido designados para o Comitê a que se refere o Artigo XIII. Uma emenda proposta por um governo terá de ser proposta ou apoiada no mínimo por cinco governos de Membros que tiverem ratificado a Convenção ou pelo grupo de representantes de Armadores e de Gente do Mar a que se refere este parágrafo.
3. Após verificar se uma emenda proposta atende às exigências do parágrafo 2º deste Artigo, o Diretor-Geral a comunicará prontamente, acompanhada de comentários e sugestões que julgar apropriados, a todos os Membros da Organização, convidando-os a enviar suas observações ou sugestões a respeito da proposta num prazo de seis meses ou outro prazo (que não deverá ser inferior a três meses nem superior a nove meses) prescrito pelo Conselho de Administração.
4. Ao expirar o prazo referido no parágrafo 3º acima, a proposta, acompanhada de um resumo das eventuais observações ou sugestões submetidas em conformidade com o mesmo parágrafo, será transmitida ao Comitê para consideração em reunião. A emenda será considerada adotada pelo Comitê se:
 - a) pelo menos a metade dos governos dos Membros que tiverem ratificado a Convenção estiverem presentes à reunião em que a proposta for considerada;
 - b) uma maioria de pelo menos dois terços do Comitê votar a favor da emenda; e
 - c) essa maioria consistir em votos a favor lançados por pelo menos a metade do poder de voto dos governos, a metade dos votos dos Armadores e a metade dos votos da Gente do Mar dos membros do Comitê presentes quando a proposta for colocada em votação.
5. A emenda aprovada em conformidade com o parágrafo 4º acima será submetida à aprovação da Conferência em sua próxima sessão. Essa aprovação exigirá uma maioria de dois terços dos votos lançados pelos delegados presentes. Caso não se obtenha essa maioria, a emenda proposta será enviada novamente ao Comitê, que a reexaminará, se assim entender conveniente.
6. Emendas aprovadas pela Conferência serão notificadas pelo Diretor-Geral a todos os Membros cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada antes da data em que a Conferência as tiver aprovado. Esses membros serão referidos doravante como “Membros ratificantes”. A notificação fará referência a este Artigo e especificará o prazo para a comunicação de eventual discordância formal. Tal prazo será de dois anos a contar da data da notificação, salvo se, na ocasião da aprovação, a Conferência tiver estabelecido outro prazo, que será de pelo menos um ano. Uma cópia da notificação será transmitida aos demais Membros da Organização para sua informação.



7. Uma emenda aprovada pela Conferência será considerada aceita, salvo se, ao expirar o prazo prescrito, o Diretor Geral tiver recebido manifestação formal de discordância de mais de 40% dos Membros que tiverem ratificado a Convenção e que representarem pelo menos 40% da arqueação bruta dos navios dos Membros que tiverem ratificado a Convenção.
8. Uma emenda considerada aceita entrará em vigor seis meses após a expiração do prazo estipulado para todos os Membros ratificantes, exceto para aqueles que manifestaram formalmente sua discordância em conformidade com o parágrafo 7º acima e que não tiverem retirado sua discordância em conformidade com o parágrafo 11. Contudo,
- a) antes de terminar o prazo estipulado, qualquer Membro ratificante poderá notificar ao Diretor-Geral que se sujeitará à emenda somente após notificação posterior de sua aceitação; e
 - b) antes da data de entrada em vigor da emenda, qualquer Membro ratificante poderá notificar ao Diretor-Geral que não dará efeito à referida emenda por um determinado período.
9. Uma emenda que tiver sido objeto da notificação a que se refere o parágrafo 8º, alínea *a*, acima, entrará em vigor, para o Membro que fizer tal notificação, seis meses depois de ter notificado ao Diretor-Geral sua aceitação da emenda ou na data em que a emenda entrar em vigor, se essa data ocorrer por último.
10. O prazo a que se refere o parágrafo 8º, alínea *b*, deste artigo, não poderá exceder um ano a contar da data da entrada em vigor da emenda ou outro prazo estipulado pela Conferência quando da aprovação da emenda.
11. O Membro que tiver manifestado formalmente sua discordância de uma emenda poderá retirar sua discordância a qualquer momento. Se o Diretor-Geral receber notificação dessa retirada depois de a emenda ter entrado em vigor, a emenda entrará em vigor para esse Membro seis meses a contar da data em que a notificação for registrada.
12. Após a entrada em vigor de uma emenda, a Convenção só poderá ser ratificada em sua versão emendada.
13. Na medida em que um certificado de trabalho marítimo se referir a questões abrangidas por uma emenda à Convenção que tiver entrado em vigor:
- a) o Membro que tiver aceitado a emenda não será obrigado a estender o benefício da Convenção relativo a certificados de trabalho marítimo emitidos a favor de navios que arvoram a bandeira de outro Membro que:
 - i*) tiver, em conformidade com o parágrafo 7º deste Artigo, manifestado sua discordância com a emenda e não tiver retirado sua discordância; ou
 - ii*) tiver emitido notificação, em conformidade com o parágrafo 8º, *a*, deste Artigo, de que sua aceitação estaria sujeita a uma notificação expressa subsequente e não tiver aceitado a emenda; e



b) O Membro que tiver aceitado a emenda estenderá o benefício da Convenção relativo a certificados de trabalho marítimo emitidos a favor de navios que ostentam a bandeira de outro Membro que tiver emitido notificação, em conformidade com o parágrafo 8º, alínea *b*, deste Artigo, de que não daria efeito à emenda por um prazo especificado, em conformidade com o parágrafo 10 deste Artigo.

LÍNGUAS AUTÊNTICAS

Artigo XVI

As versões em inglês e francês do texto desta Convenção são igualmente autênticas.

NOTA EXPLANATÓRIA SOBRE AS REGRAS E O CÓDIGO DA CONVENÇÃO SOBRE TRABALHO MARÍTIMO

1. O propósito desta nota explanatória, que não faz parte da Convenção sobre Trabalho Marítimo, é propiciar uma orientação geral sobre a Convenção.
2. A Convenção consiste em três partes diferentes, porém inter-relacionadas: os Artigos, as Regras e o Código.
3. Os Artigos e as Regras estabelecem os direitos e princípios fundamentais e as obrigações básicas dos Membros ratificantes da Convenção. Os Artigos e as Regras só poderão ser modificados pela Conferência ao amparo do Art. 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho (ver Art. XIV da Convenção).
4. O Código contém os pormenores da implementação das Regras. Consiste numa Parte A (normas obrigatórias) e numa Parte B (diretrizes não-obrigatórias). O Código pode ser emendado pelo procedimento simplificado a que se refere o Art. XV da Convenção. Visto que o Código se atém aos pormenores da implementação, as emendas a ele devem restringir-se ao alcance geral dos Artigos e das Regras.
5. As Regras e o Código estão estruturados em áreas gerais sob cinco Títulos:
 - Título 1: Requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios;
 - Título 2: Condições de emprego;
 - Título 3: Alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa a bordo;
 - Título 4: Proteção da saúde, assistência médica, bem-estar e proteção social; e
 - Título 5: Cumprimento e controle da aplicação.
6. Cada Título contém grupos de dispositivos relacionados com um determinado direito ou princípio (ou medida de controle de aplicação, no caso do Título 5), com a respectiva numeração. O primeiro grupo do Título 1, por exemplo, consiste na Regra 1.1, Norma A1.1 e Diretriz B1.1, relativas a idade mínima.
7. A Convenção tem três finalidades principais:



- a) estabelecer, nos Artigos e nas Regras, um conjunto sólido de direitos e princípios;
- b) permitir, mediante o Código, um grau considerável de flexibilidade na forma como os Membros implementam esses direitos e princípios; e
- c) assegurar, em conformidade com o Título 5, que o cumprimento e o controle da aplicação dos direitos e princípios ocorram de maneira devidamente apropriada.

8. Dois meios principais permitem uma implementação flexível: uma é a possibilidade de o Membro, caso necessário (ver Artigo VI, parágrafo 3º), dar efeito às exigências da Parte A do Código por meio de uma equivalência substancial (segundo a definição do Artigo VI, parágrafo 4º).

9. A segunda possibilidade de flexibilidade na implementação é assegurada pela formulação mais geral dos requisitos obrigatórios de muitas disposições na Parte A, deixando maior margem para discricionariedade quanto à ação específica a ser empreendida em nível nacional. Em tais casos, diretrizes para a implementação são dadas na Parte B do Código, de caráter não-obrigatório. Dessa forma, os Membros que tiverem ratificado esta Convenção poderão verificar o tipo de ação deles esperada em relação à obrigação correspondente na Parte A, bem como o tipo de ação que não seria necessariamente implementada. Por exemplo, a Norma A4.1 requer que todos os navios propiciem acesso imediato a remédios para assistência médica a bordo (parágrafo 1º b) e a ter um armário para remédios (parágrafo 4º a). O cumprimento em boa-fé dessa última obrigação significa mais do que simplesmente ter um armário de remédios a bordo. Uma indicação mais precisa daquilo de que se trata é dada na correspondente Diretriz B41.1 (parágrafo 4º), de modo a assegurar que o conteúdo do armário seja armazenado, utilizado e mantido de forma apropriada.

10. Os Membros que tiverem ratificado esta Convenção não são obrigados a cumprir a diretriz em apreço e, como se indicou nos dispositivos do Título 5 a respeito do controle do porto pelo Estado, as inspeções tratariam apenas dos requisitos relevantes desta Convenção (Artigos, Regras e Normas da Parte A). Contudo, os Membros são obrigados, em conformidade com o parágrafo 2º do Artigo VI, a considerar devidamente o cumprimento de suas responsabilidades decorrentes da Parte A do Código, na maneira exposta na Parte B. Se, depois de ter considerado as Diretrizes relevantes, o Membro decidir adotar uma forma diferente de armazenar, utilizar e manter o conteúdo do armário de remédios, para seguirmos com o exemplo acima, em conformidade com a Norma da Parte A, isso seria aceitável. Por outro lado, ao seguir a diretriz indicada na Parte B, o Membro, bem como os órgãos da OIT responsáveis por zelar pela implementação das convenções internacionais sobre o trabalho, poderão estar seguros, sem maiores considerações, de que a forma adotada pelo Membro é adequada para o cumprimento das responsabilidades decorrentes da Parte A, à qual a Diretriz se refere.



REGRAS E CÓDIGO

TÍTULO I – REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABALHAR A BORDO DE NAVIOS

Regra

Regra 1.1 – Idade mínima

Finalidade: Assegurar que nenhuma pessoa abaixo de determinada idade mínima trabalhe em navios.

1. Nenhuma pessoa abaixo da idade mínima será empregada ou contratada para trabalhar a bordo de navios.
2. A idade mínima estabelecida quando da entrada em vigor desta Convenção é de 16 anos.
3. Uma idade mínima superior será exigida para trabalhar nas circunstâncias especificadas no Código.

Norma

Norma A1.1 – Idade mínima

1. Será proibido o emprego, engajamento ou trabalho de pessoas abaixo de 16 anos a bordo de navios.
2. O trabalho noturno de gente do mar menor de 18 anos será proibido. Para os fins desta Norma, “noite” será definida em conformidade com a lei e a prática nacional. Abrangerá um período de pelo menos nove horas, que começará no mais tardar à meia-noite e não poderá terminar antes das 5 horas.
3. Uma exceção à estrita observação dessa restrição referente a trabalho noturno poderá ser feita pela autoridade competente, quando:
 - a) o treinamento efetivo da gente do mar em apreço, em conformidade com os programas e horários estabelecidos, for prejudicado; ou
 - b) a natureza específica da tarefa ou um programa de treinamento reconhecido exigir que a gente do mar a que se refere a exceção desempenhe tarefas à noite e a autoridade determinar, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes, que o trabalho não será prejudicial à sua saúde ou bem-estar.
4. O emprego, engajamento ou trabalho de gente do mar menor de 18 anos será proibido se o trabalho for suscetível de colocar em perigo sua saúde ou segurança. Os tipos de trabalho dessa natureza serão determinados por legislação ou regulamentos nacionais ou pela autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar interessadas, em conformidade com normas internacionais relevantes.



Diretriz

Diretriz B1.1 – Idade mínima

1. Ao regulamentar as condições de trabalho e de vida, os Membros deverão dar especial atenção às necessidades dos jovens menores de 18 anos.

Regra

Regra 1.2 – Atestado médico

Finalidade: Assegurar que toda a gente do mar esteja apta do ponto de vista médico para executar suas tarefas a bordo de embarcação.

1. A gente do mar não trabalhará a bordo de navio se não tiver um atestado médico que a declare apta para desempenhar suas tarefas.
2. Exceções só serão permitidas em conformidade com o Código.

Norma

Norma A1.2 – Atestado Médico

1. A autoridade competente exigirá que a gente do mar, antes de começar a trabalhar a bordo de embarcação, tenha um atestado médico válido declarando que está apta do ponto de vista médico para desempenhar as tarefas que lhe couberem a bordo.
2. A fim de assegurar que o atestado médico reflita genuinamente o estado de saúde da gente do mar, tendo em vista as tarefas a serem desempenhadas, a autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes e depois de devida consideração das diretrizes internacionais pertinentes, a que se refere a Parte B deste Código, deverá prescrever a natureza do exame médico e do respectivo atestado.
3. Esta Norma não prejudica a Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978, revisada (STCW). Um atestado médico emitido em conformidade com os requisitos da STCW será aceito pela autoridade competente para os fins da Regra 1.2. Um atestado médico que atenda a substância de tais requisitos, no caso de gente do mar não abrangida pela STCW, será igualmente aceito.
4. Os atestados médicos deverão ser emitidos por um profissional médico qualificado ou, no caso de um atestado referente simplesmente ao exame de vista, por uma pessoa reconhecida pela autoridade competente como sendo qualificada para emitir tal atestado. Os profissionais devem usufruir de completa independência profissional no exercício de seu juízo médico ao realizar exames médicos.
5. Gente do mar a quem for negado um atestado ou que for sujeita a alguma limitação de sua capacidade de trabalhar, especialmente no que respeita a horário, campo de trabalho ou esfera de



atividade, terá oportunidade de se submeter a novo exame por outro profissional médico independente ou por um árbitro médico independente.

6. No atestado médico deverá constar particularmente o seguinte:

a) a audição e a vista do interessado e a visão de cores do interessado a ser destacado para funções em que a aptidão para o trabalho a ser realizado pode ser afetada por defeito da visão de cores, são todas satisfatórias; e

b) o interessado não padece de nenhuma condição médica suscetível de se agravar com o serviço a bordo ou de tornar o candidato inapto para tal serviço ou ainda de colocar em perigo a saúde de outras pessoas a bordo.

7. A não ser por um período mais curto exigido pelas tarefas específicas a serem desempenhadas pelo interessado ou por exigência ao amparo da STCW:

a) um atestado médico será válido pelo prazo máximo de dois anos, salvo se o interessado for menor de 18 anos, em cujo caso o período máximo de validade será de um ano; e

b) um atestado de visão de cores será válido pelo prazo máximo de seis anos.

8. Em casos urgentes, a autoridade competente poderá permitir que o interessado trabalhe sem um atestado médico válido até a data de chegada da próxima escala, onde ele poderá obter um atestado médico de um profissional médico qualificado, desde que:

a) o período para tal permissão não ultrapasse três meses; e

b) o interessado possua um atestado médico vencido em data recente.

9. Se o prazo de validade do atestado vencer durante a viagem, o certificado continuará válido até a próxima escala, onde o interessado poderá obter um atestado de um profissional médico qualificado, desde que esse período de prolongamento da validade não ultrapasse três meses.

10. Os atestados médicos para gente do mar que trabalha a bordo e que está normalmente engajada em viagens internacionais devem ser expedidos, como condição mínima, em inglês.

Diretriz

Diretriz B1. 2 – Atestado Médico

Diretriz B1.2.1 – Diretrizes internacionais

1. A autoridade competente, os profissionais médicos, examinadores, armadores, representantes de gente do mar e todas as demais pessoas envolvidas na realização de exames de aptidão médica de candidatos a gente do mar e de gente do mar na ativa devem seguir as Diretrizes da OIT/OMS para a Realização de Exames Pré-Embarque e Periódicos de Aptidão Médica de Gente do Mar, inclusive eventuais versões subsequentes, bem como quaisquer outras diretrizes internacionais aplicáveis,



publicadas pela Organização Internacional do Trabalho, pela Organização Marítima Internacional ou pela Organização Mundial da Saúde.

Regra

Regra 1.3 – Formação e qualificações

Finalidade: Assegurar que a gente do mar esteja formada e qualificada para desempenhar suas tarefas a bordo de navio.

1. A gente do mar não trabalhará a bordo de navio, a não ser que esteja formada ou que tenha sido certificada como competente ou qualificada para desempenhar suas tarefas.
2. Não será permitido à gente do mar trabalhar a bordo de navio, a não ser que tenha concluído com êxito o treinamento sobre segurança pessoal a bordo.
3. Formação e certificação conforme os instrumentos obrigatórios adotados pela Organização Marítima Internacional serão considerados em conformidade com os dispositivos dos parágrafos 1º e 2º desta Regra.
4. O Membro que, quando de sua ratificação da Convenção, estiver sujeito à Convenção sobre Certificado de Aptidão de Marítimo Qualificado, 1946 (Nº 74), continuará a cumprir suas obrigações ao amparo da referida Convenção até que as disposições obrigatórias referentes a sua matéria tenham sido adotadas pela Organização Marítima Internacional e entrado em vigor, ou até o lapso de cinco anos a contar da entrada em vigor desta Convenção, de conformidade com o Artigo VIII, parágrafo 3º, se esta data ocorrer primeiro.

Regra

Regra 1.4 – Contratação e colocação

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha acesso a um sistema eficiente e bem regulamentado de contratação e colocação de gente do mar.

1. Toda a gente do mar terá acesso a um sistema eficiente, adequado e idôneo para encontrar emprego a bordo de navio, sem ônus para o interessado.
2. Os serviços de contratação e colocação que operarem no território de um Membro terão de coadunar-se com as normas estipuladas neste Código.
3. Todo membro exigirá, em relação a gente do mar para trabalhar em navios que arvoram sua bandeira, que os armadores que utilizarem serviços de contratação e colocação de gente do mar sediados em países ou territórios aos quais esta Convenção não se aplica, terão de assegurar que os serviços atendam aos requisitos estipulados no Código.

Norma

Norma A1.4 – Contratação e colocação



1. O Membro que operar um serviço público de contratação e colocação de gente do mar assegurará que o serviço funcione de maneira ordenada, de forma a proteger e a promover os direitos de emprego da gente do mar, como dispõe esta Convenção.

2. Se, no território de um Membro, houver em operação serviços privados de contratação e colocação de gente do mar ou serviços que realizem a contratação e a colocação de um grande número de candidatos, esses serviços somente poderão operar se estiverem em conformidade com um sistema padronizado de licenciamento ou certificação ou com outra forma de regulamentação. Esse sistema será estabelecido, modificado ou alterado somente após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar. Caso haja dúvida se esta Convenção se aplica a serviços privados de contratação e colocação, a questão será dirimida pela autoridade competente em cada Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes. A proliferação indevida de serviços privados de contratação e colocação não será incentivada.

3. As disposições do parágrafo 2º desta Norma se aplicarão também – na medida em que a autoridade competente, em consulta com as organizações de armadores e de gente do mar pertinentes, determinar que isso é apropriado – a serviços de contratação e colocação operados por organizações representativas de armadores e de gente do mar no território do Membro, a fim de fornecer gente do mar, constituída de cidadãos do referido Membro, a navios que arvoram sua bandeira. Os serviços a que se refere este parágrafo devem satisfazer as seguintes condições:

- a) o serviço de contratação e colocação é operado ao amparo de um acordo ou convenção coletiva entre a dita organização e um armador;
- b) tanto a organização de gente do mar e o armador estejam ambos sediados no território do Membro;
- c) o Membro possua legislação ou regulamentos nacionais ou algum procedimento para autorizar ou registrar o acordo ou convenção de negociação coletiva que permite a operação do serviço de contratação e colocação; e
- d) o serviço de contratação e colocação seja operado de forma ordenada e existam medidas para proteger e promover direitos de emprego comparáveis àqueles a que se refere o parágrafo 5º desta Norma.

4. Nada nesta Norma ou na Regra 1.4 será interpretado de modo a:

- a) impedir um Membro de manter um serviço público gratuito de contratação e colocação de gente do mar ao amparo de uma política que atenda às necessidades dos armadores e da gente do mar, faça ou não esse serviço parte de um serviço público de emprego para todos os trabalhadores e empregadores, e seja ou não coordenado por tal serviço; ou
- b) impor a um Membro a obrigação de estabelecer um sistema para a operação de serviços privados de contratação e colocação de gente do mar em seu território.



5. O Membro que adotar um sistema a que se refere o parágrafo 2º desta Norma, deverá, no mínimo por meio de legislação e regulamentos ou outras medidas, fazer o seguinte:

- a) proibir os serviços de contratação e colocação de gente do mar de utilizar meios, mecanismos ou listas cuja finalidade seja impedir ou dissuadir gente do mar de conseguir emprego para o qual os candidatos estiverem qualificados;
- b) exigir que nenhuma taxa ou outros encargos pela contratação e colocação de gente do mar ou pelo fornecimento de emprego a gente do mar sejam pagos direta ou indiretamente, em parte ou no todo, pelos candidatos, a não ser pela obtenção do atestado médico nacionalmente obrigatório, pela caderneta de trabalho e passaporte, ou por outros documentos pessoais de viagem, sem incluir os gastos com vistos, que caberão ao armador; e
- c) assegurar que os serviços de contratação e colocação que operam em seu território:
 - i) mantenham um registro atualizado de toda a gente do mar por eles contratada ou colocada e que esse registro esteja disponível para inspeção pela autoridade competente;
 - ii) certifiquem-se de que a gente do mar seja informada de seus direitos e deveres previstos no acordo e contrato de trabalho antes ou no decorrer do processo de engajamento, e de que providências sejam tomadas para que a gente do mar possa examinar seus contratos de trabalho antes e depois de assinados e receba uma cópia dos referidos contratos;
 - iii) verifiquem se a gente do mar por eles contratada ou colocada é qualificada e está de posse dos documentos necessários para o trabalho em vista e que os acordos e contratos de trabalho estejam em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis e com os acordos ou convenções de negociação coletiva que fizerem parte do acordo de trabalho;
 - iv) verifiquem, até onde for viável, que o armador dispõe dos meios para evitar que gente do mar fique abandonada num porto estrangeiro;
 - v) examinem e respondam a eventuais queixas sobre suas atividades e informem a autoridade competente a respeito de alguma queixa não resolvida;
 - vi) estabeleçam um sistema de proteção, por meio de seguro ou outra medida equivalente apropriada, a fim de compensar a gente do mar de perdas financeiras que porventura incorrerem devido à falha do serviço de contratação e colocação ou ao descumprimento do acordo de trabalho por parte do armador pertinente.

6. A autoridade competente supervisionará meticulosamente e controlará os serviços de contratação e colocação que operam no território do Membro. As licenças e certificados ou autorizações semelhantes serão expedidas ou renovadas somente após verificação de que o serviço de contratação e colocação em apreço cumpre os requisitos da legislação e regulamentos nacionais.



7. A autoridade competente assegurará que existem equipamentos e procedimentos adequados para a investigação, caso seja necessário, de reclamações a respeito das atividades dos serviços de contratação e colocação, da qual participem, segundo couber, representantes de armadores e de gente do mar.

8. Todo Membro que tiver ratificado a presente Convenção informará seus nacionais, até onde for possível, dos problemas que podem resultar de uma contratação em navio matriculado em um Estado que não tenha ratificado a referida Convenção, até que tenha adquirido a convicção de que normas equivalentes àquelas fixadas por esta Convenção estão sendo aplicadas. As medidas tomadas para esse fim pelo Estado que tenha ratificado esta Convenção não deverão estar em contradição com o princípio da livre circulação dos trabalhadores, estipulado nos tratados de que os dois Estados em questão forem signatários.

9. O Membro que tiver ratificado esta Convenção exigirá que os armadores de navios que arvoram sua bandeira e que utilizam serviços de contratação e colocação sediados em países ou territórios aos quais esta Convenção não se aplica, assegurem, até onde for viável, que tais serviços satisfaçam os requisitos desta Norma.

10. Nada nesta Norma deverá ser interpretado de modo a diminuir as obrigações e responsabilidades dos armadores ou de um Membro em relação a navios que ostentam sua bandeira.

Diretriz

Diretriz B1.4 – Contratação e colocação

Diretriz B1. 4.1 – Diretrizes sobre organização e operação

1. No cumprimento de suas obrigações decorrentes da Norma A1.4, parágrafo 1º, a autoridade competente deveria considerar as possibilidades de:

- a) tomar as medidas necessárias para promover efetiva cooperação entre os serviços de contratação e colocação de gente do mar, privados ou públicos;
- b) considerar as necessidades do setor marítimo, tanto na esfera nacional como na internacional, ao elaborar programas de treinamento de gente do mar que faz parte da tripulação do navio e que é responsável pelas operações de navegação segura e prevenção de contaminação, com a participação de armadores, gente do mar e as instituições de treinamento pertinentes.
- c) tomar providências adequadas para a cooperação das organizações representativas de armadores e de gente do mar na organização e operação dos serviços de contratação e colocação, onde esses existirem;
- d) determinar, com a devida atenção ao direito à privacidade e à necessidade de preservar o sigilo, as condições em que os dados pessoais da gente do mar poderão ser processados pelos



serviços de contratação e colocação, inclusive a coleta, armazenamento, combinação e comunicação de tais dados a terceiros;

e) manter um sistema de coleta e análise de dados relevantes sobre o mercado de trabalho marítimo, inclusive atual e futura oferta de gente do mar que trabalha como parte da tripulação, classificada por idade, sexo, categoria e qualificações, bem como sobre as necessidades do setor, a coleta de dados sobre idade e sexo sendo permitida somente para fins estatísticos ou para fins de um programa destinado a prevenir a discriminação baseada em idade ou sexo.

f) assegurar que os funcionários responsáveis pelos serviços públicos e privados de contratação e colocação de tripulantes responsáveis pelas operações de segurança do navio e prevenção de poluição tenham recebido treinamento adequado, inclusive experiência aprovada de serviço a bordo, e tenham conhecimento relevante do setor marítimo, inclusive dos instrumentos marítimos internacionais pertinentes a respeito de treinamento, certificação e normas de trabalho;

g) prescrever normas operacionais e adotar códigos de conduta e práticas éticas para os serviços de contratação e colocação de gente do mar; e

h) exercer a supervisão do sistema de concessão de licença ou de certificação, com base num sistema de normas de qualidade.

2. Ao estabelecer o sistema a que se refere a Norma A1.4, parágrafo 2º, todo Membro deverá considerar exigir que os serviços de contratação e colocação de gente do mar sediados em seu território desenvolvam e mantenham práticas operacionais passíveis de verificação. Essas práticas operacionais de serviços privados de contratação e colocação de gente do mar e, até onde couber, dos serviços públicos de contratação e colocação de gente do mar devem abranger o seguinte:

a) exames médicos, documentos de identidade e outros itens necessários para que a gente do mar possa conseguir emprego;

b) manutenção, com a devida atenção ao direito à privacidade e à necessidade de guardar sigilo, um registro completo da gente do mar abrangida pelo seu sistema de contratação e colocação, que deve incluir, sem a isso se limitar, o seguinte:

i) qualificações da gente do mar;

ii) empregos anteriores;

iii) dados pessoais pertinentes ao emprego;

iv) dados médicos relevantes para o emprego;

c) manutenção de listas atualizadas dos navios para os quais os serviços de contratação e colocação fornecem gente do mar, assegurando que existe meio de contatar os serviços numa emergência, 24 horas por dia.



d) procedimentos para assegurar que a gente do mar não esteja sujeita a exploração pelos serviços de contratação e colocação ou de seu pessoal com respeito a oferta de engajamento em determinados navios ou por determinadas companhias.

e) procedimentos para evitar oportunidades de exploração de gente do mar, relacionada com antecipação de salários ou outras transações financeiras entre o armador e a gente do mar, intermediadas pelos serviços de contratação e colocação de gente do mar;

f) publicação transparente dos custos que a gente do mar poderá incorrer no processo de contratação e colocação;

g) certeza de que a gente do mar está informada de eventuais condições particulares relativas ao trabalho para o qual está sendo engajada e da política particular do armador em relação ao seu engajamento;

h) procedimentos em conformidade com os princípios da equidade no tratamento de casos de incompetência ou indisciplina, consistente com a legislação e prática nacional e, se for o caso, com os acordos e convenções coletivos;

i) procedimentos para assegurar, até onde for viável, que todos os certificados e documentos obrigatórios apresentados para o emprego estão atualizados e que não foram obtidos de maneira fraudulenta, e que as referências de emprego foram verificadas;

j) procedimentos para assegurar que os pedidos de informação ou orientação por parte de familiares da gente do mar em alto-mar sejam prontamente atendidos, com empatia e gratuitamente;

k) verificação de que as condições de trabalho a bordo de navios nos quais a gente do mar foi colocada estão consistentes com os acordos e convenções de negociação coletiva aplicáveis que tiverem sido concluídos entre um armador e uma organização representativa de gente do mar e, como elemento de política, fornecimento de gente do mar somente a armadores que oferecem termos e condições de emprego que estão em conformidade com a legislação e os regulamentos nacionais ou acordos e convenções de negociação coletiva aplicáveis.

3. Deve-se considerar o incentivo à cooperação internacional entre os Membros e organizações relevantes, como os seguintes exemplos:

a) intercâmbio sistemático de informações, em base bilateral, regional e multilateral, sobre o setor e o mercado de trabalho marítimo;

b) intercâmbio de informações da legislação sobre o trabalho marítimo;

c) harmonização de políticas, métodos de trabalho e legislação relativos à contratação e colocação de gente do mar;



24

- d) melhoria dos procedimentos e condições de contratação e colocação da gente do mar no plano internacional; e
- e) planejamento da força de trabalho, levando em conta a oferta e a procura de gente do mar e as necessidades do setor marítimo.

TÍTULO 2. CONDIÇÕES DE EMPREGO

Regra

Regra 2.1 – Acordos de emprego de gente do mar

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha um acordo justo de emprego.

1. Os termos e condições de emprego de gente do mar deverão ser estipulados ou expressos em contrato escrito claramente, legalmente aplicável e consistente com as normas estabelecidas no Código.
2. O contrato de emprego de gente do mar deverá ser aceito pela gente do mar em condições que lhes assegure a possibilidade de examinar os termos e condições constantes no acordo e de procurar orientação sobre eles, bem como de aceitá-los livremente antes de assiná-lo.
3. Desde que isso se coadune com a legislação e a prática nacional, será entendido que os contratos de emprego de gente do mar incorporam os acordos e convenções coletivos aplicáveis.

Norma

Norma A2.1 – Acordos de emprego de gente do mar

1. Todo Membro adotará leis ou regulamentos para assegurar que os navios que arvoram sua bandeira preencham os seguintes requisitos:
 - a) a gente do mar que trabalha em navios que arvoram sua bandeira tenha um acordo de contratação e colocação de gente do mar assinado pelo candidato e pelo armador ou seu representante (ou, caso não se trate de empregado, prova de acerto contratual ou de natureza semelhante), que lhe garanta condições dignas de trabalho e de vida a bordo do navio, como determina esta Convenção;
 - b) a gente do mar que assinar um contrato de emprego como gente do mar terá possibilidade de examinar o acordo e obter orientação sobre ele antes de assiná-lo, além de outras facilidades necessárias para lhe assegurar que assinou livremente um acordo com suficiente compreensão de seus direitos e responsabilidades;
 - c) o armador e a gente do mar interessada terão ambos um original assinado do contrato de emprego de gente do mar.



25

d) medidas deverão ser tomadas para assegurar que a gente do mar, inclusive o capitão do navio, tenha fácil acesso a informação precisa a bordo sobre as condições de seu emprego, e que essa informação e uma cópia do acordo ou contrato de emprego de gente do mar esteja acessível para ser examinada por funcionários de uma autoridade competente, inclusive nos portos de escala; e

e) a gente do mar deverá receber um documento no qual conste o registro referente a seu emprego a bordo do navio.

2. Se um acordo ou convenção coletiva fizer parte do contrato de emprego de gente do mar, uma cópia do referido acordo deverá estar disponível a bordo. Se o contrato de emprego de gente do mar e o acordo de negociação coletiva pertinente não forem em inglês, os seguintes documentos deverão estar disponíveis também em inglês (salvo no caso de navios engajados somente em viagens domésticas):

a) cópia do formulário-padrão de acordo ou contrato de emprego; e

b) trechos do acordo de negociação coletiva que forem sujeitos a inspeção do Estado controlador do porto, conforme a Regra 5.2.

3. O documento a que se refere o parágrafo 1º e) desta Norma não deverá conter nenhuma observação a respeito da qualidade do trabalho do interessado a bordo, nem de seu salário. O formato do documento, os pormenores a serem registrados e a forma de seu registro serão determinados pela legislação nacional.

4. Todo Membro adotará leis e regulamentos especificando os itens a serem incluídos nos acordos ou contratos de emprego de gente do mar, conforme a legislação nacional. Em todos os acordos ou contratos de emprego de gente do mar deverão constar os seguintes dados:

a) nome completo do interessado, data de nascimento ou idade e local de nascimento;

b) nome e endereço do armador;

c) local e data em que o acordo de emprego de gente do mar foi assinado;

d) posição para a qual o interessado foi contratado;

e) montante do salário do interessado ou, se for o caso, fórmula usada para o seu cálculo;

f) montante de férias anuais remuneradas ou, se for o caso, fórmula usada para o seu cálculo;

g) término do contrato e condições de término, inclusive:

i) se o acordo tiver sido feito por um período indeterminado, condições em que qualquer das partes poderá terminá-lo, bem como o prazo de aviso prévio, que não poderá ser menor para o armador do que para a gente do mar;



26

ii) se o acordo tiver sido feito por um período fixo, a data estabelecida para o seu término; e

iii) se o acordo tiver sido feito para uma viagem, o porto de destino e o período de tempo após a chegada até a baixa do serviço;

h) benefícios de saúde e previdenciários a serem assegurados pelo armador à gente do mar;

i) direito da gente do mar a repatriação;

j) referência a um acordo de negociação coletiva, se couber; e

k) outros dados que a lei nacional exigir.

5. Todo Membro adotará legislação ou regulamentos estabelecendo os períodos mínimos de aviso prévio a ser dado pela gente do mar e pelos armadores no caso de término antecipado do contrato de emprego. A duração desses períodos mínimos deverá ser determinada mediante consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar interessadas, mas não poderá ser inferior a sete dias.

6. Um período mais curto de aviso prévio poderá ser admitido em circunstâncias reconhecidas por legislação ou regulamentos nacionais ou pelos acordos de negociação coletiva pertinentes como justificativa para o término do acordo de emprego mediante aviso prévio de menor duração ou sem aviso prévio. Ao determinar tais circunstâncias, o Membro deverá assegurar que será levada em consideração a necessidade que tem a gente do mar de terminar sem penalidade o emprego mediante aviso prévio de menor prazo, por razões de solidariedade ou outros motivos prementes.



Diretriz

Diretriz B2.1 – Acordos de emprego da gente do mar

Diretriz B2.1.1 – Registro de empregos

1. Ao determinar os dados a serem consignados no registro de empregos a que se refere a Norma A2.1, parágrafo 1º e), o Membro assegurará que esse documento contenha suficiente informação, traduzida em inglês, para facilitar a obtenção de novo emprego ou para atender os requisitos do serviço marítimo para melhor classificação ou promoção. A Caderneta de Inscrição e Registro – CIR poderá satisfazer aos requisitos do parágrafo 1º, alínea e), da referida Norma.

Regra

Regra 2.2 – Salário

Finalidade: Assegurar que a gente do mar seja remunerada pelos seus serviços.

1. Toda gente do mar deverá receber uma remuneração periódica e integral pelo seu trabalho, em conformidade com os acordos ou contratos de emprego respectivos.

Norma

Norma A2.2 – Salário

1. Todo Membro exigirá que a remuneração devida à gente do mar que trabalha em navios que arvoram sua bandeira seja feita a intervalos que não excedam um mês e em conformidade com o acordo ou convenção coletiva aplicável.

2. A gente do mar deverá receber um relatório mensal dos pagamentos devidos e dos montantes pagos, inclusive salários, pagamentos adicionais e taxa de câmbio utilizada, caso o pagamento tenha sido feito em moeda ou a uma taxa diferente da acordada.

3. Todo Membro exigirá que os armadores tomem medidas, a exemplo das estabelecidas no parágrafo 4º desta Norma, para possibilitar à gente do mar o envio total ou parcial de sua renda às suas famílias, dependentes ou beneficiários legais.

4. Dentre as medidas destinadas a assegurar que a gente do mar possa enviar a totalidade ou parte de sua remuneração às pessoas mencionadas acima incluem-se:

a) um sistema que permita a gente do mar, quando assumir o emprego ou no seu decorrer, de destinar, caso o deseje, uma parcela de seu salário para ser remetida a intervalos regulares para suas famílias por meio de transferências bancárias ou meios semelhantes; e

b) a exigência de que as parcelas sejam remetidas a tempo e diretamente para a pessoa ou pessoas designadas pela gente do mar.

5. Uma eventual taxa pelo serviço a que se referem os parágrafos 3º e 4º desta Norma deverá ser razoável e a taxa de câmbio, salvo disposição em contrário, deverá estar de acordo com a legislação



e os regulamentos nacionais, ser igual à prevalecente no mercado ou à taxa oficial publicada, e que não deverá ser desfavorável à gente do mar.

6. Todo Membro que adotar legislação ou regulamentos nacionais referentes ao salário da gente do mar levará em devida conta a orientação dada na Parte B do Código.

Diretriz

Diretriz B2.2 – Salários

Diretriz B2.2.1 – Definições específicas

1. Para os fins desta Diretriz:

a) **gente do mar apta** significa gente do mar considerada competente para desempenhar qualquer tarefa suscetível de ser exigida de um marítimo no convés, que não seja tarefa de um supervisor ou especialista, ou de alguém assim definido por legislação, regulamentos ou prática nacionais ou por acordo coletivo.

b) **remuneração ou salário básicos** significa pagamento, qualquer que seja sua composição, por horas normais de trabalho; não inclui pagamento por horas extras, bônus, dotações, férias remuneradas ou qualquer outra remuneração adicional;

c) **salário consolidado** significa salário que inclui a remuneração básica e outros benefícios vinculados ao salário; o salário consolidado pode incluir compensação por horas extras trabalhadas e todos os demais benefícios vinculados a remuneração, ou pode incluir apenas certos benefícios, numa consolidação parcial;

d) **horas de trabalho** significa o tempo durante o qual a gente do mar tem de trabalhar por conta do navio; e

e) **horas extras** significa horas trabalhadas além das horas normais de trabalho.

Diretriz B2.2.2 – Cálculo e remuneração

1. No caso de gente do mar cuja remuneração inclui compensação separada por horas extras trabalhadas:

a) para os fins de cálculo salarial, as horas normais de trabalho em alto-mar e no porto não podem passar de oito horas por dia;

b) para fins de cálculo das horas extras, o número normal de horas semanais abrangidas pela remuneração ou salário básico deve ser estabelecido por legislação ou regulamentos nacionais, caso não seja estipulado em acordo ou convenção coletivos, mas não pode exceder 48 horas por semana; os acordos de negociação coletiva podem conceder um tratamento diferente, porém não menos favorável;



c) o adicional de remuneração por horas extras, que não pode ser inferior a 25 por cento a mais que a remuneração ou salário básico por hora, deverá ser prescrita na legislação ou regulamentos nacionais, ou por acordo de negociação coletiva, caso se aplique; e

d) um registro de todas as horas extras trabalhadas deve ser mantido pelo capitão ou por uma pessoa por ele designada e ser rubricado pela gente do mar a intervalos que não sejam superiores a um mês.

2. No caso de gente do mar cujo salário é total ou parcialmente consolidado:

a) o acordo de emprego da gente do mar deve especificar claramente, se couber, o número esperado de horas de trabalho em troca dessa remuneração e quaisquer adicionais devidos além do salário consolidado, e em quais circunstâncias será devido;

b) caso as horas extras sejam pagas por horas trabalhadas além daquelas incluídas no salário consolidado, o adicional não poderá ser menor que 25 por cento do valor básico correspondente às horas normais de trabalho, segundo o parágrafo 1º desta Diretriz; o mesmo princípio deve ser aplicado às horas extras incluídas no salário consolidado.

c) a remuneração pela parcela de salário total ou parcialmente consolidado, correspondente a horas normais de trabalho segundo o parágrafo 1º, alínea a), desta Diretriz, não deve ser menor do que o salário mínimo aplicável; e

d) para gente do mar cujo salário é parcialmente consolidado, deve ser mantido e rubricado pelo trabalhador um registro das horas extras trabalhadas, em conformidade com o parágrafo 1º, alínea d), desta Diretriz.

3. A legislação nacional ou os acordos e convenções coletivos poderão compensar horas extras ou trabalho realizado no dia de descanso semanal e em feriados públicos, com tempo livre equivalente e fora do navio ou com férias adicionais, em vez de remuneração ou outra compensação prevista.

4. A legislação nacional adotada após consulta a organizações representativas de armadores e de gente do mar ou, segundo for o caso, os acordos ou convenções coletivos, deverão levar em conta os seguintes princípios:

a) igual remuneração por trabalho de igual valor deve aplicar-se a toda a gente do mar empregada no mesmo navio, sem discriminação baseada em raça, cor, sexo, religião, opinião política, nacionalidade ou origem social;

b) os acordos de emprego ou contratos de trabalho de gente do mar devem especificar os salários ou as taxas salariais e devem ser levados a bordo do navio; informações sobre o montante ou as taxas salariais devem estar disponíveis à gente do mar, seja mediante o fornecimento de uma cópia assinada da informação relevante para a gente do mar, em linguagem compreensível para ela, seja mediante uma cópia do acordo afixada em local acessível à gente do mar, seja mediante outros meios apropriados;



30

- c) os salários deverão ser pagos em moeda legal; se for apropriado, poderão ser pagos por meio de transferência bancária, cheque visado, ou ordem de pagamento;
- d) ao término do contrato ou engajamento, toda a remuneração devida deverá ser paga sem demora indevida;
- e) penalidades adequadas ou outras medidas apropriadas deverão ser impostas pela autoridade competente em caso de atraso indevido por parte dos armadores ou por falta de pagamento de toda a remuneração devida;
- f) os salários deverão ser pagos diretamente na conta bancária designada pela gente do mar, salvo seu pedido por escrito em contrário;
- g) ressalvados os dispositivos da alínea h) deste parágrafo, o armador não poderá impor limites à liberdade da gente do mar de dispor de sua remuneração;
- h) deduções da remuneração somente serão permitidas se:
- i) a legislação nacional ou um acordo de negociação coletiva aplicável assim dispuserem expressamente e se a gente do mar tiver sido devidamente informada, na maneira considerada mais apropriada pela autoridade competente, das condições das referidas deduções; e
 - ii) o total das deduções não ultrapassar o limite estabelecido por legislação nacional ou acordos e convenções coletivos, ou por decisões judiciais relativas a tais deduções;
- i) nenhuma dedução poderá ser feita da remuneração de gente do mar com o objetivo de obtenção ou preservação do emprego;
- j) deverão ser proibidas multas monetárias contra a gente do mar que não sejam as autorizadas por legislação nacional, acordos ou convenções coletivos ou outras disposições;
- k) a autoridade competente terá o poder de inspecionar armazéns e serviços disponíveis a bordo do navio, a fim de assegurar que preços justos e razoáveis são cobrados, para o benefício da gente do mar interessada; e
- l) se as reivindicações de salário e de outras importâncias devidas à gente do mar pelo seu emprego não forem objeto de seguro em conformidade com as disposições da Convenção Internacional sobre Penhoras e Hipotecas de Navios, de 1993, essas reivindicações deverão ser protegidas ao amparo da Convenção dos Créditos Trabalhistas na Insolvência do Empregador, 1992 (Nº 173).

5. Todo Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar, deverá dispor de procedimentos para investigar reivindicações relativas a qualquer matéria abrangida por esta Diretriz.



Diretriz B2.2.3 – Salário mínimo

1. Sem prejuízo do princípio de livre negociação coletiva, todo Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar, deveria estabelecer procedimentos para determinar o salário mínimo de gente do mar. As organizações representativas de armadores e de gente do mar deverão participar na operação de tais procedimentos.

2. Ao estabelecer tais procedimentos e fixar o salário mínimo, devida atenção deve ser dada às normas trabalhistas internacionais sobre fixação de salário mínimo, bem como aos seguintes princípios:

- a) o piso salarial deve levar em conta a natureza do emprego marítimo, o efetivo de tripulação a bordo, e as horas normais de trabalho da gente do mar; e
- b) o piso salarial deve ser ajustado de modo a levar em conta as variações do custo de vida e as necessidades da gente do mar.

3. A autoridade competente deve assegurar:

- a) mediante um sistema de supervisão e sanções, que os salários não sejam pagos a uma taxa menor do que a taxa ou taxas fixadas; e
- b) que a gente do mar que tiver sido paga a uma taxa abaixo do piso salarial seja capaz de recuperar, por meio de procedimentos judiciais ou outros procedimentos acessíveis e rápidos, o montante da diferença de pagamento.

Diretriz B2.2.4 – Salário básico ou remuneração mínima mensal da gente do mar apta

1. A remuneração ou salário básico de um mês civil de serviço por gente do mar apta não deverá ser menor do que o montante periodicamente estabelecido pela Comissão Paritária Marítima ou outro órgão autorizado pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho. Por decisão do Conselho de Administração, o Diretor-Geral notificará aos Membros da Organização o montante revisto.

2. Nenhum dispositivo desta Diretriz deverá ser interpretado de modo a prejudicar acordos assinados entre armadores ou suas organizações e as organizações representativas de gente do mar a respeito da regulamentação dos termos e condições mínimas de emprego, desde que esses termos e condições sejam reconhecidos pela autoridade competente.



Regra

Regra 2.3 – Horas de trabalho e horas de descanso

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha horas de trabalho e de descanso regulamentadas.

1. Todo Membro assegurará que as horas de trabalho e as horas de descanso da gente do mar sejam regulamentadas.
2. Todo Membro estabelecerá o número máximo de horas de trabalho e o número mínimo de horas de descanso em determinados períodos, que estejam em conformidade com as disposições do Código.

Norma

Norma 2.3 – Horas de trabalho e horas de descanso

1. Para os fins desta Norma:

- a) **horas de trabalho** significa o tempo durante o qual se exige que a gente do mar trabalhe para o navio;
- b) **horas de descanso** significa o tempo fora das horas de trabalho; essa expressão não inclui as pausas curtas.

2. Todo Membro fixará, dentro dos limites estipulados nos parágrafos 5º a 8º desta Norma, o número máximo de horas de trabalho, que não deverá ser ultrapassado num determinado período, ou um número mínimo de horas de descanso, que será assegurado num determinado período.

3. Todo Membro reconhece que o padrão normal de horas de trabalho da gente do mar, como o de outros trabalhadores, deve basear-se num dia de oito horas, com um dia de descanso por semana e descanso em feriados oficiais. Isso, porém, não impede que o Membro adote procedimentos para autorizar ou registrar acordos de negociação coletiva que determinem as horas de trabalho da gente do mar em base não menos favorável do que essa norma.

4. Ao determinar as normas nacionais, todo Membro levará em conta o perigo decorrente da fadiga da gente do mar, especialmente das pessoas cujas tarefas têm a ver com a segurança da navegação e a operação segura do navio.

5. Os limites de horas de trabalho ou de descanso deverão ser os seguintes:

a) o número máximo de horas não deverá ultrapassar:

i) 14 horas por cada período de 24 horas; e nem

ii) 72 horas por cada período de sete dias;

ou



b) o número mínimo de horas de descanso não deverá ser menor que:

i) 10 horas por cada período de 24 horas; e

ii) 77 horas por cada período de sete dias.

6. As horas de descanso não poderão ser divididas em mais de dois períodos, um dos quais será de pelo menos seis horas ininterruptas, e o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso não poderá ultrapassar 14 horas.

7. As revistas, os exercícios de combate de incêndio e de salvamento, bem como os exercícios prescritos por legislação nacional e por instrumentos internacionais, serão conduzidos de modo a minimizar a interferência com os períodos de descanso e a não produzir fadiga.

8. Se um marítimo tiver de ficar em disponibilidade, por exemplo, quando haja uma sala de máquinas sem tripulação permanente, ele terá direito a um período de descanso compensatório adequado, caso o período normal de descanso seja interrompido por chamadas ao trabalho.

9. Se não houver acordo ou convenção coletiva ou decisão arbitral ou se a autoridade competente determinar que os dispositivos do acordo ou da decisão a respeito dos requisitos dos parágrafos 7º e 8º desta Norma são inadequados, a autoridade competente determinará disposições que assegurem que a gente do mar em apreço tenha descanso suficiente.

10. Todo Membro exigirá a colocação, em local de fácil acesso, de um quadro da escala de trabalho a bordo, na qual conste pelo menos o seguinte para cada posto:

a) escala de serviço a bordo e de serviço no porto; e

b) o número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso exigido por lei e regulamentos nacionais ou acordos de negociação coletiva aplicáveis.

11. A escala a que se refere o parágrafo 10º desta Norma será feita num formato padronizado, no idioma ou idiomas de trabalho do navio e em inglês.

12. Todo membro exigirá a manutenção de um registro das horas diárias de trabalho ou das horas diárias de descanso da gente do mar, que permita a monitoração de conformidade com os parágrafos 5º a 11, inclusive, desta Norma. O registro deverá ser num formato padronizado, estabelecido pela autoridade competente, levando em conta diretrizes da Organização Internacional do Trabalho, ou num formato padronizado definido pela Organização. O registro será nas línguas exigidas pelo parágrafo 11 desta Norma. A gente do mar deverá receber uma cópia do respectivo registro, que deverá ser rubricada pelo capitão ou por pessoa por ele autorizada e pela gente do mar.

13. Nada nos parágrafos 5º e 6º impedirá um Membro de adotar legislação ou regulamentos ou algum procedimento para que a autoridade competente possa autorizar ou registrar acordos e convenções coletivos que permitam exceções aos limites estabelecidos. Tanto quanto possível, essas exceções deverão ajustar-se com as disposições desta Norma, porém poderão levar em conta



períodos mais freqüentes ou mais prolongados de férias ou a concessão de férias compensatórias a gente do mar de quarto ou a gente do mar que trabalhe a bordo de navios em viagens de curta duração.

14. Nada nesta Norma deverá ser interpretado de modo a tolher o direito do capitão de um navio de exigir que a gente do mar trabalhe o número de horas necessárias à segurança imediata do navio, de pessoas a bordo ou de carga, ou para fins de prestar assistência a outros navios ou pessoas em perigo em alto-mar. Assim sendo, o capitão poderá suspender a escala de horas de trabalho ou de horas de descanso e exigir que a gente do mar cumpra qualquer número de horas de trabalho necessárias, até que a situação normal seja restabelecida. Tão logo seja viável, depois da restauração da situação normal, o capitão deverá assegurar a concessão de um período adequado de descanso à gente do mar que tiver trabalhado em seu período estabelecido de descanso.

Diretriz

Diretriz B2.3 – Horas de trabalho e horas de descanso

Diretriz B2.3.1 – Gente do mar jovem

1. Em alto-mar e no porto, as seguintes disposições serão aplicadas a toda gente do mar menor de 18 anos:

- a) as horas de trabalho não deverão ultrapassar oito horas por dia e 40 horas por semana e só serão permitidas horas extras se isso for inevitável por motivos de segurança.
- b) tempo suficiente deverá ser concedido para todas as refeições, devendo-se assegurar um intervalo de pelo menos uma hora para a principal refeição do dia; e
- c) uma pausa de 15 minutos para descanso deverá ser concedida assim que possível a cada duas horas de trabalho contínuo.

2. Excepcionalmente, a aplicação das disposições do parágrafo 1º desta Diretriz será dispensável:

- a) se não for viável para marítimos jovens do convés, da praça das máquinas e do serviço de mesa a bordo que estiverem destacados para tarefas de quarto ou que trabalharem num sistema de turnos pré-estabelecidos; ou
- b) se o treinamento efetivo de jovens marítimos, de acordo com programas e horários estabelecidos, for prejudicado.

3. Essas situações excepcionais deverão ser registradas, bem como os motivos, e o registro deve ser assinado pelo capitão.

4. O parágrafo 1º desta Diretriz não isenta os jovens marítimos da obrigação geral de toda a gente do mar de trabalhar durante emergências, segundo o disposto na Norma A2.3, parágrafo 14.



férias
curta**Regra**

Regra 2.4 – Direito a férias

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha férias adequadas;

1. Todo Membro exigirá que a gente do mar empregada em navios que arvoram sua bandeira tenha férias anuais remuneradas, em condições apropriadas, em conformidade com o disposto no Código.
2. A gente do mar terá direito a permissão para ir a terra em benefício de sua saúde e bem-estar e segundo as exigências operacionais de suas funções.

Norma

Norma A2.4 – Direito a férias

1. Todo Membro adotará legislação e regulamentos que determinem normas mínimas para férias anuais de gente do mar que trabalha em navios que arvoram sua bandeira, levando em devida conta as necessidades especiais da gente do mar em matéria de férias.
2. Sujeito a eventuais acordos de negociação coletiva ou legislação que estabeleça um método apropriado de cálculo que leve em conta as necessidades especiais da gente do mar em matéria de férias, o direito a férias anuais remuneradas será calculado com base num mínimo de 2,5 dias civis por mês de emprego. A forma de cálculo do tempo de serviço será determinada pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país. Faltas justificadas ao trabalho não serão consideradas como parte das férias anuais.
3. Será proibido qualquer acordo para dispensar o mínimo de férias anuais prescrito nesta Norma, exceto em casos previstos pela autoridade competente.

Diretriz

Diretriz B2.4 – Direito a férias

Diretriz B2.4.1 – Cálculo das férias

1. Em condições estipuladas pela autoridade competente ou por um mecanismo apropriado em cada país, os serviços não previstos no contrato de emprego serão computados como parte do período de serviço.
2. Em condições estipuladas pela autoridade competente ou por um acordo de negociação coletiva, as faltas ao trabalho para participar de cursos autorizados de formação profissional marítima ou por motivos como doença, lesão ou maternidade, deverão ser computadas como parte do período de serviço.
3. O nível de pagamento durante as férias anuais deverá ser o mesmo da remuneração normal da gente do mar estabelecido por legislação ou regulamentos nacionais ou nos respectivos acordos de emprego. No caso de gente do mar contratada para período inferior a um ano ou no caso de término da relação empregatícia, o direito a férias deverá ser calculado proporcionalmente.



4. O seguinte não será considerado como parte das férias anuais remuneradas:

- a) feriados oficiais, reconhecidos pelo Estado da bandeira, coincidam ou não com o período de férias remuneradas;
- b) períodos de incapacidade para o trabalho em consequência de doença, lesão ou maternidade, em condições estipuladas pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país;
- c) permissão temporária para gente do mar ir a terra enquanto estiver em vigor o contrato de emprego; e
- d) as licenças de qualquer tipo, em condições determinadas pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país.

Diretriz B2.4.2 - Gozo de férias anuais

1. Caso não seja estabelecido por regulamento, acordo de negociação coletiva, decisão arbitral ou outro meio consistente com a prática nacional, o período em que as férias anuais poderão ser tiradas deverá ser determinado pelo armador, mediante consulta e, até onde for possível, de acordo com a gente do mar interessada ou com seus representantes.

2. Em princípio, a gente do mar deverá ter o direito de tirar suas férias anuais no lugar com o qual tiverem uma conexão substancial, que, normalmente, será o mesmo lugar para onde terá o direito de ser repatriada. A gente do mar não deverá, sem seu consentimento, ter de tirar as férias anuais a que faz jus em outro lugar, salvo disposição em contrário do contrato de trabalho, acordo de negociação coletiva, ou legislação nacional.

3. Se for obrigada a tirar suas férias anuais a partir de um lugar diferente daquele que é permitido pelo disposto no parágrafo 2º desta Diretriz, a gente do mar deverá ter direito a transporte gratuito para o local onde foi contratada ou o lugar de recrutamento que ficar mais próximo de seu domicílio; as despesas de subsistência e outros gastos incorridos deverão ser arcados pelo armador; e o tempo gasto na viagem correspondente não deverá ser deduzido das férias anuais remuneradas que lhe forem devidas.

4. Gente do mar que estiver em gozo de férias anuais deverá ser chamada de volta unicamente em casos de extrema emergência e somente com o seu consentimento.

Diretriz B2.4.3 – Fracionamento e acúmulo de férias

1. O fracionamento de férias anuais ou o acúmulo de férias referentes a um ano com o período subsequente de férias poderá ser autorizado em cada país pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado.



2. Sujeito ao disposto no parágrafo 1º desta Diretriz e salvo disposição em contrário em acordo aplicável ao armador e ao marítimo interessado, as férias anuais remuneradas recomendadas nesta Diretriz deverão consistir num único período ininterrupto.

Diretriz B2.4.4 – Gente do Mar Jovem

1. Medidas especiais deverão ser consideradas em relação a gente do mar menor de 18 anos que tenham servido, sem férias, por seis meses ou por um período mais curto ao amparo de um acordo de negociação coletiva ou de um acordo de emprego de gente do mar, num navio com destino ao estrangeiro, que não tenha voltado ao país de residência nesse período e que não voltará nos próximos três meses de viagem. Essas medidas poderão consistir na sua repatriação, livre de despesa, para o local original em que foram contratados no seu país de residência, para que possam tirar as férias acumuladas durante a viagem.

Regra

Regra 2.5 – Repatriação

Finalidade: Assegurar que a gente do mar possa voltar para seu domicílio.

1. A gente do mar tem o direito de ser repatriada, livre de despesas, nas circunstâncias e condições especificadas no Código.
2. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira aportem garantias financeiras para assegurar que a gente do mar seja devidamente repatriada em conformidade com o Código.

Norma

Norma A2.5 – Repatriação

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira tenha direito a repatriação, nas seguintes circunstâncias:
 - a) o contrato de emprego da gente do mar expira enquanto se encontra no estrangeiro;
 - b) o contrato de emprego é terminado:
 - i) pelo armador; ou
 - ii) pela gente do mar, por motivos justificados.
 - c) a gente do mar não está mais em condições de desempenhar as tarefas a que se refere o contrato de emprego ou não é de se esperar que possa desempenhá-las em determinadas circunstâncias.
2. Todo Membro assegurará que sua legislação, seus regulamentos ou outras medidas ou ainda os acordos de negociação coletiva disponham apropriadamente sobre:



38

- a) as circunstâncias nas quais a gente do mar terá direito a repatriação em conformidade com o parágrafo 1º, alíneas b) e c), desta Norma;
 - b) a duração máxima dos períodos de serviço a bordo após os quais a gente do mar terá direito a repatriação, devendo esse período ser inferior a 12 meses; e
 - c) os direitos precisos a serem concedidos pelos armadores para repatriação, inclusive direitos relativos ao destino da repatriação, meio de transporte, despesas a serem cobertas e outras providências a serem tomadas pelos armadores.
3. Todo membro proibirá os armadores de exigir que a gente do mar faça algum pagamento antecipado no início do emprego, para fins de repatriação, e de ressarcir-se dos custos de repatriação mediante desconto salarial ou restrição de outros direitos, exceto se o marítimo envolvido for culpado, segundo a legislação nacional, com outras medidas ou acordos de negociação coletiva aplicáveis, de sério descumprimento de suas obrigações contratuais.
4. A legislação e os regulamentos nacionais não deverão prejudicar qualquer direito do armador de ser ressarcido dos gastos de repatriação ao amparo de disposições contratuais com terceiros.
5. Se um armador deixar de tomar providências e não arcar com as despesas relativas a repatriação de gente do mar que tem direito de ser repatriada:
- a) a autoridade competente do Membro cuja bandeira o navio arvora providenciará a repatriação da gente do mar interessada; caso não o faça, o Estado para o qual o marítimo deva ser repatriado ou o Estado do que é cidadão providenciará sua repatriação e será ressarcido pelo Estado cuja bandeira o navio arvora;
 - b) custos incorridos na repatriação da gente do mar serão passíveis de ressarcimento pelo armador ao Membro cuja bandeira o navio arvora;
 - c) as despesas com a repatriação não poderão em caso algum ficarem a cargo da gente do mar, salvo nas condições previstas no parágrafo 3º desta Norma.
6. Tendo em vista os instrumentos internacionais, inclusive a Convenção Internacional sobre Arresto de Navios, 1999, um Membro que tiver pagado o custo de repatriação em conformidade com este Código, poderá deter ou solicitar a detenção dos navios do armador envolvido até que seja feito o ressarcimento em conformidade com o parágrafo 5º desta Norma.
7. Todo Membro facilitará a repatriação de gente do mar que estiver servindo em navios que fizerem escala em seus portos ou que passarem pelo seu território em hidrovias internas, bem como sua substituição a bordo.
8. Em particular, um Membro não recusará o direito de repatriação a nenhuma gente do mar por causa das circunstâncias financeiras do armador ou por causa da inabilidade ou má-vontade do armador para substituir gente do mar.



9. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham a bordo uma cópia das disposições nacionais a respeito de repatriação, num idioma apropriado, e a coloque à disposição da gente do mar.

Diretriz B2.5 – Repatriação

Diretriz B2.5.1 – Direito a repatriação

1. A gente do mar deveria ter direito a repatriação:

a) nos casos contemplados pela Norma A2.5, parágrafo 1º, alínea a), quando expirar o aviso prévio dado na forma estabelecida pelo respectivo acordo ou contrato de emprego.

b) nos casos contemplados pela Norma A2.5, parágrafos 1 b) e c);

i) em caso de doença, lesão ou outra condição médica que exija a repatriação do marítimo, caso se verifique que ele está em condições médicas de viajar;

ii) em caso de naufrágio;

iii) caso o amador não seja capaz de continuar a cumprir com suas obrigações legais ou contratuais como empregador de gente do mar, devido à insolvência, venda do navio, mudança de matrícula do navio ou outro motivo semelhante;

iv) no caso de o navio ter de se dirigir a uma zona de guerra, definida como tal na legislação nacionais ou em acordos de negociação coletiva, à qual a gente do mar não aceite ir; e

v) em caso de término ou interrupção do emprego em virtude de laudo arbitral ou de convenção coletiva, ou do término do emprego por qualquer outro motivo similar.

2. Ao determinar o período máximo de duração de serviço a bordo para o marítimo adquirir o direito a repatriação, em conformidade com este Código, devem ser levados em conta os fatores que afetam o seu ambiente de trabalho. Todo Membro procurará, sempre que possível, reduzir esses períodos à luz de mudanças e desdobramentos tecnológicos, podendo orientar-se por recomendações da Comissão Paritária Marítima a respeito da matéria.

3. As despesas a serem arcadas pelo armador com a repatriação em conformidade com a Norma A2.5 deverão incluir pelo menos as seguintes:

a) passagem até o destino selecionado para repatriação em conformidade com o parágrafo 6º desta Diretriz;

b) alojamento e alimentação desde o momento em que o marítimo deixar o navio até chegar ao seu destino de repatriação;



40

- c) remuneração e compensações desde o momento em que o marítimo deixar o navio até chegar ao seu destino de repatriação, se previsto na legislação nacional ou em acordos de negociação coletiva;
 - d) transporte de 30 kg de bagagem pessoal do marítimo até o seu destino de repatriação; e
 - d) tratamento médico, caso necessário, até que o marítimo esteja apto para viajar até seu destino de repatriação.
4. Nem o tempo gasto à espera de repatriação nem o tempo de viagem de repatriação deverá ser deduzido das férias remuneradas acumuladas pela gente do mar.
5. Os armadores deveriam ser obrigados a continuar a arcar com as despesas de repatriação até que a gente do mar interessada desembarque no destino estabelecido em conformidade com este Código ou obtenha emprego adequado a bordo de um navio a caminho de um desses destinos.
6. Todo Membro deveria exigir que os armadores assumam a responsabilidade pelas providências de repatriação da maneira mais apropriada e rápida. O modo normal de transporte deve ser aéreo. O Membro prescreverá os destinos para os quais a gente do mar poderá ser repatriada. Esses destinos deverão incluir os países com os quais a gente do mar parece ter uma ligação substancial, inclusive:
- a) o lugar no qual a gente do mar aceitou a contratação;
 - b) o lugar estipulado por acordos de negociação coletiva;
 - c) o país de residência do interessado; ou
 - d) outros lugares que forem mutuamente acordados no momento da contratação.
7. A gente do mar deveria ter o direito de escolher, entre os destinos prescritos, aquele para o qual deseja ser repatriada.
8. O direito à repatriação poderá expirar se a gente do mar interessada não o reivindicar num prazo razoável, a ser definido por legislação nacional ou por acordos de negociação coletiva.

Diretriz B2.5.2 – Implementação pelos Membros

1. Toda ajuda prática possível deverá ser prestada a gente do mar retida num porto estrangeiro à espera de repatriação. Em caso de atraso da repatriação, a autoridade competente no porto estrangeiro deverá assegurar que o representante consular ou local do Estado da bandeira e do Estado de nacionalidade ou residência da gente do mar, segundo couber, seja imediatamente informado.
2. Todo Membro zelará para que as devidas providências sejam tomadas:



a) para o regresso da gente do mar empregada num navio que arvora a bandeira de um país estrangeiro, desembarcada num porto estrangeiro por motivos pelos quais ela não é responsável:

i) para o porto em que a gente do mar em apreço tiver sido engajada; ou

ii) para um porto no Estado da sua nacionalidade ou da sua residência, segundo couber; ou

iii) para um porto acordado entre a gente do mar e o capitão ou o armador, com a aprovação da autoridade competente ou ao abrigo de salvaguardas apropriadas;

b) para tratamento médico e manutenção de gente do mar empregada em navio que ostenta a bandeira de um país estrangeiro, desembarcada num porto estrangeiro por causa de doença ou lesão incorrida no serviço a bordo do navio e que não tiver sido causada pela sua própria conduta intencional.

3. Se jovens marítimos menores de 18 anos, depois de servirem num navio por pelo menos quatro meses em sua primeira viagem com destino ao estrangeiro, demonstrarem que não são aptos para a vida em alto-mar, eles deverão ter a oportunidade de ser repatriados gratuitamente, a partir da primeira escala em que houver serviços consulares do Estado da bandeira, ou do seu Estado de nacionalidade ou de residência. Notificação dessa repatriação, com as devidas justificativas, deverá ser enviada à autoridade emissora dos documentos que permitiram aos jovens marítimos assumir emprego em navegação marítima.



Regra

Regra 2.6 – Indenização de gente do mar pela perda do navio ou naufrágio.

Finalidade: Assegurar que a gente do mar seja indenizada no caso de perda do navio ou naufrágio.

1. A gente do mar tem direito a indenização adequada em caso de lesão, perdas ou desemprego em decorrência de perda do navio ou naufrágio.

Norma

Norma A2.6 – Indenização de gente do mar pela perda do navio ou naufrágio.

1. Todo Membro estabelecerá regras para assegurar que, em caso de perda do navio ou naufrágio, o armador pague a cada um da gente do mar a bordo uma indenização por desemprego resultante da perda do navio ou naufrágio.

2. As regras a que se refere o parágrafo 1º desta Norma não serão aplicadas em prejuízo de quaisquer outros direitos que a gente do mar possa ter ao amparo da legislação nacional do Membro em apreço por perdas ou lesões resultantes da perda do navio ou naufrágio.

Diretriz

Diretriz B2.6 - Indenização de gente do mar pela perda do navio ou naufrágio

Diretriz B2.6.1 - Cálculo da indenização por desemprego

1. A indenização por desemprego, resultante de perda do navio ou naufrágio, deverá ser paga pelos dias durante os quais a gente do mar ficar de fato desempregada, com o mesmo salário devido no curso do contrato de emprego. O montante total a ser pago a cada marítimo, porém, poderá ser limitado a dois meses de salário.

2. Todo Membro assegurará que a gente do mar tenha, para receber a indenização, os mesmos recursos legais que tem para receber salários atrasados devidos por serviço a bordo.

Regra

Regra 2.7 – Níveis de guarnição

Finalidade: Assegurar que a gente do mar trabalhe a bordo de navios com pessoal suficiente para a operação do navio em condições de segurança, eficiência e proteção.

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham um contingente suficiente de marítimos empregados a bordo, a fim de assegurar que o navio seja operado com segurança e eficiência e com a devida atenção à proteção em todas as condições, levando em conta o elemento de fadiga da gente do mar e a natureza e condições particulares da viagem.



Norma**Norma A2.7 – Níveis de tripulação**

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham um contingente suficiente de marítimos, a fim de assegurar que o navio seja operado com segurança e eficiência e com a devida atenção à proteção. Todo navio será guarnecido de uma tripulação adequada do ponto de vista de tamanho e qualificações, capaz de assegurar a segurança e a proteção do navio e de seu pessoal em todas as condições de operação, em conformidade com o documento relativo à tripulação mínima de segurança ou documento equivalente emitido pela autoridade competente, bem como o cumprimento das normas desta Convenção.

2. Ao determinar, aprovar ou revisar os níveis de tripulação, a autoridade competente deverá levar em conta a necessidade de evitar ou minimizar um número excessivo de horas de trabalho, a fim de assegurar descanso suficiente e conter a fadiga, e deverá considerar também os princípios de instrumentos internacionais pertinentes, particularmente os da Organização Internacional do Trabalho, relativos aos níveis de tripulação.

3. Ao determinar os níveis de tripulação, a autoridade competente deverá levar em conta todos os requisitos indicados na Regra 3.2 e na Norma A3.2 em relação a alimentação e serviço de mesa de bordo.

Diretriz**Diretriz B2.7 – Níveis de tripulação****Diretriz B2.7.1 – Solução de conflitos**

1. Todo Membro manterá ou assegurará a manutenção de mecanismos eficientes para a investigação e solução de queixas e conflitos relativos aos níveis de tripulação a bordo de um navio.

2. Representantes das organizações de armadores e de gente do mar deveriam participar, com ou sem outras pessoas ou autoridades, na operação desses mecanismos.

Regra

Regra 2.8 – Carreira e desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar
Finalidade: Promover a carreira e o desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar

1. Todo Membro adotará políticas nacionais destinadas a promover o emprego no setor marítimo e a incentivar a carreira e o desenvolvimento de habilidades, bem como maiores oportunidades de emprego para gente do mar domiciliada em seu território.



Norma

Norma A2.8 – Carreira e desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar

1. Todo Membro adotará políticas nacionais destinadas a incentivar a carreira e o desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar no setor marítimo, a fim de suprir o setor de uma força de trabalho estável e competente.
2. O objetivo das políticas a que se refere o parágrafo 1º desta Norma deverá ser ajudar a gente do mar a reforçar sua competência, qualificações e oportunidades de emprego.
3. Todo Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes, estabelecerá objetivos claros para a orientação profissional, a educação e a formação de gente do mar, cujas tarefas a bordo de um navio terão a ver primariamente com a operação segura e a navegação do navio, inclusive da formação permanente.

Diretriz

Diretriz B2.8 – Carreira e desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar

Diretriz B2.8.1 – Medidas destinadas a promover a carreira e o desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar

1. As medidas para atingir os objetivos especificados na Norma A2.8 poderão incluir as seguintes:
 - a) acordos para o desenvolvimento de carreira e habilidades junto a um armador ou organização de armadores; ou
 - b) providências para promover o emprego, mediante o estabelecimento e manutenção de registros ou listas, por categorias, de gente do mar qualificada; ou
 - c) promoção de oportunidades, tanto a bordo como em terra, para aperfeiçoar a formação e educação de gente do mar, a fim de desenvolver suas habilidades e competências transferíveis, para assegurar e conservar o trabalho decente, melhorar as perspectivas individuais de emprego, e satisfazer as condições cambiantes da tecnologia e do mercado de trabalho no setor marítimo.

Diretriz B2.8.2 – Registro de gente do mar

1. Onde o emprego de gente do mar se baseia em registros ou listas, esses registros ou listas devem incluir todas as categorias ocupacionais de gente do mar, numa forma determinada por legislação ou prática nacional ou por acordos de negociação coletiva.
2. A gente do mar incluída nesses registros ou listas deve ter prioridade no engajamento para navegação marítima.



3. A gente do mar incluída num desses registros ou listas deverá estar disponível para o trabalho, de maneira a ser determinada por legislação ou prática nacional ou por acordos de negociação coletiva.

4. Até onde permitirem a legislação e regulamentos nacionais, o número de gente do mar nesses registros ou listas deve ser revisto periodicamente, com vistas a manter níveis compatíveis com as necessidades do setor marítimo.

5. Se for necessária uma redução no número de gente do mar nesses registros ou listas, todas as medidas apropriadas deverão ser tomadas para evitar ou minimizar os efeitos negativos sobre a gente do mar, levando-se em conta a situação econômica e social do país.

TÍTULO 3. ALOJAMENTO, INSTALAÇÕES DE LAZER, ALIMENTAÇÃO E SERVIÇO DE MESA A BORDO

Regra

Regra 3.1 – Alojamento e instalações de lazer

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha alojamento e instalações de lazer decentes a bordo

1. Todo Membro assegurará que os navios que arvoram sua bandeira propiciem e mantenham alojamento e instalações de lazer decentes para a gente do mar que trabalha ou vive a bordo, ou ambas as coisas, suscetíveis de promover a saúde e o bem-estar dos marítimos.

2. Os requisitos do Código que implementa esta Regra relacionada com a construção e equipamento do navio se aplicam somente a navios construídos a partir da data da entrada em vigor desta Convenção para o Membro em apreço. No caso de navios construídos antes dessa data, os requisitos relativos à construção e equipamento de navios são estabelecidos na Convenção sobre o Alojamento da Tripulação a Bordo (revisada), 1949 (Nº 92) e na Convenção sobre o Alojamento da Tripulação a Bordo de Navios (Disposições Complementares), 1970 (Nº 133) continuarão a vigorar, na medida em que forem aplicáveis, em conformidade com a legislação ou prática do Membro interessado. Um navio será considerado como construído na referida data se nela for assentada a quilha ou o navio se encontrar numa fase semelhante de construção.

3. Salvo disposição expressa em contrário, os requisitos dispostos em emenda ao Código, no que respeita à provisão de alojamento e instalações de lazer para a tripulação, se aplicarão apenas a navios construídos a partir da data em que a emenda entrar em vigor para o Membro em apreço.

Norma

Norma A3.1 – Alojamento e instalações de lazer

1. Todo Membro adotará leis e regulamentos destinados a exigir que os navios que arvoram sua bandeira:



- a) satisfaçam padrões mínimos que assegurem que o alojamento da gente do mar que trabalha ou vive a bordo seja seguro, decente e consistente com as disposições pertinentes desta Norma; e
- b) se submetam a inspeção, a fim de assegurar a conformidade inicial e contínua com tais padrões.
2. Ao elaborar e aplicar as leis e os regulamentos destinados à implementação desta Norma, a autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar deverá:
- a) levar em conta a Regra 4.3 e as disposições conexas do Código sobre a proteção à saúde e à segurança, bem como sobre a prevenção de acidentes, à luz das necessidades específicas da gente do mar que vive e trabalha a bordo do navio; e
- b) levar em devida conta as orientações constantes na Parte B deste Código.
3. As inspeções exigidas na Regra 5.1.4 serão realizadas quando:
- a) da matrícula ou renovação da matrícula do navio;
- b) da modificação substancial do alojamento da gente do mar no navio.
4. A autoridade competente deverá dar especial atenção a assegurar a implementação dos requisitos desta Convenção relativos a:
- a) dimensões dos camarotes e outros espaços do alojamento;
- b) calefação e ventilação;
- c) barulho e vibração e outros fatores ambientais;
- d) instalações sanitárias;
- e) iluminação; e
- f) enfermaria.
5. A autoridade competente de cada Membro deverá exigir que os navios que arvoram sua bandeira satisfaçam as normas mínimas de alojamento e instalações de lazer a bordo, enunciadas nos parágrafos 6º a 17 desta Norma.
6. Com respeito aos requisitos gerais relativos a alojamento:
- a) deverá haver altura livre adequada em todo o alojamento da gente do mar; a mínima altura livre permitida em todo o alojamento da gente do mar onde for necessária a plena e livre movimentação não deverá ser inferior a 203 centímetros; a autoridade competente poderá



permitir uma redução limitada da altura livre em qualquer desses espaços ou parte dos mesmos, desde que esteja convencida de que essa redução é:

i) razoável e

ii) não acarretará desconforto para a gente do mar;

b) o alojamento deverá ser adequadamente isolado;

c) em navios que não sejam navios de passageiros, na definição da Regra 2, alíneas e) e f), da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, emendada (Convenção SOLAS), os camarotes deverão estar situados acima da linha de carga no centro ou na popa do navio, exceto que, em casos excepcionais, quando o tamanho, o tipo ou serviço próprio do navio tornarem inviável outra localização dos dormitórios, eles poderão ser localizados na proa do navio, mas nunca em frente da antepara de colisão.

d) em navios de passageiros e particularmente em navios especiais construídos em conformidade com o Código de Segurança de Navios para Fins Especiais, 1983, da OMI, e suas subseqüentes versões (doravante denominados navios para fins especiais), a autoridade competente poderá, desde que providências satisfatórias sejam tomadas em matéria de iluminação e ventilação, permitir a localização de dormitórios abaixo da linha de carga, porém de modo algum imediatamente abaixo dos passadiços de trabalho;

e) não poderá haver quaisquer aberturas diretas entre os dormitórios e a praça de máquinas, compartimento de carga, cozinha, paiol, secadouros ou áreas sanitárias comuns; parte da antepara que separa essas áreas dos camarotes e as anteparas externas deverão ser eficientemente construídas de aço ou outro material aprovado, impermeável à água e gás;

f) os materiais utilizados na construção de anteparas internas, revestimento e forro, pisos e juntas deverão ser apropriados ao seu propósito e propícios a um ambiente saudável;

g) iluminação adequada e suficiente drenagem deverão ser asseguradas; e

h) o alojamento e as instalações de lazer e de serviço de mesa a bordo deverão satisfazer os requisitos da Regra 4.3 e as disposições correlatas do Código referentes à proteção à saúde e à segurança e à prevenção de acidentes, inclusive prevenção do risco de exposição a níveis nocivos de ruído e vibração e a outros fatores ambientais e elementos químicos a bordo de navios, além de propiciar condições de trabalho e vida a bordo aceitáveis para a gente do mar.

7. No que diz respeito aos requisitos de ventilação e calefação:

a) os camarotes e refeitórios deverão ser devidamente ventilados;

b) os navios, com exceção daqueles regularmente engajados em comércio onde as condições de clima temperado não o exijam, deverão ser providos de ar condicionado no alojamento da gente do mar e em todas as salas de rádio e de controle central de máquinas;



48

- c) todas as instalações sanitárias deverão ter ventilação em comunicação com o exterior, separada de qualquer outra parte do alojamento; e
- d) calefação adequada deverá ser propiciada por meio de um sistema apropriado de calefação, exceto em navios que navegam exclusivamente em climas tropicais.

8. No que diz respeito aos requisitos de iluminação, sujeitos aos arranjos porventura permitidos em navios de passageiros, os dormitórios e refeitórios deverão ser iluminados por luz natural e supridos de iluminação artificial adequada.

9. Caso sejam necessários dormitórios a bordo de navios, os seguintes requisitos se aplicam:

- a) em navios outros que não navios de passageiros, deverá haver um camarote individual para cada marítimo; no caso de navios de arqueação bruta inferior a 3.000 ou de navios para fins especiais, a autoridade competente poderá eximi-los deste requisito, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes;
- b) deverá haver camarotes separados para homens e para mulheres;
- c) os camarotes deverão ter as dimensões adequadas e ser devidamente equipados, de modo a propiciar um conforto razoável e a facilitar sua limpeza e ordem;
- d) em todas as circunstâncias, deverá haver um leito camarote para cada marítimo;
- e) as dimensões interiores mínimas de todos os leitos deverão ser no mínimo de 198 por 80 centímetros;
- f) nos camarotes individuais, a superfície disponível para cada marítimo não poderá ser inferior a:
 - i) 4,5 m² em navios de arqueação bruta inferior a 3.000;
 - ii) 5,5 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 3.000, porém inferior a 10.000;
 - iii) 7 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000;
- g) contudo, a fim de propiciar camarotes individuais em navios de arqueação bruta inferior a 3.000, em navios de passageiros e navios para fins especiais, a autoridade competente poderá permitir uma redução na área disponível;



h) em navios de arqueação bruta inferior a 3000, que não sejam navios de passageiros e navios para fins especiais, os camarotes poderão ser ocupados por dois marítimos, no máximo; nesse caso, a superfície disponível não poderá ser inferior a 7 m²;

i) em navios de passageiros e navios para fins especiais, a superfície disponível dos camarotes para marítimos que não desempenharem tarefas de oficial não poderá ser inferior a:

i) 7,5 m² em camarotes para duas pessoas;

ii) 11,5 m² em camarotes para três pessoas;

iii) 14,5 m² em camarotes para quatro pessoas;

j) em navios para fins especiais, os camarotes poderão ser para mais de quatro pessoas; nesse caso, a superfície disponível desses camarotes não poderá ser inferior a 3,6 m² por pessoa;

k) em navios outros que não navios de passageiros e navios para fins especiais, nos camarotes para marítimos que desempenham funções de oficiais do navio, caso não haja sala de estar ou salão privados, a superfície por pessoa não poderá ser inferior a:

i) 7,5 m² em navios de arqueação bruta inferior a 3.000;

ii) 8,5 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 3.000, porém inferior a 10.000;

iii) 10 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000;

l) em navios de passageiros e navios para fins especiais, a superfície disponível por marítimos que desempenham funções de oficiais, caso não haja sala de estar ou salão privados, não poderá ser inferior a 7,5 m² para oficiais subalternos e a 8,5 m² para oficiais superiores, entendendo-se por oficiais subalternos os que atuam no nível operacional e por oficiais superiores os que prestam serviço no nível de comando;

m) o capitão, o chefe de máquinas e o imediato, terão, além de seus camarotes, uma sala ou salão contíguos ou espaço equivalente adjacente; navios de arqueação bruta inferior a 3.000 poderão ser eximidos desse requisito pela autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes;

n) para cada ocupante, o mobiliário deverá incluir um guarda-roupa espaçoso (capacidade mínima de 475 litros) e uma cômoda ou espaço equivalente, cuja capacidade não seja inferior a 56 litros; se a cômoda fizer parte do guarda-roupa, o volume combinado do guarda-roupa e da cômoda deverá ser de 500 litros; este deverá ter uma prateleira e ser passível de ser trancado pelo ocupante, a fim de assegurar sua privacidade;

o) cada camarote deverá contar com uma mesa ou escrivaninha, que poderá ser do tipo fixo, de aba dobrável ou corrediça, e provido do número de assentos cômodos que seja necessário.



10. No que respeita aos requisitos relativos a refeitórios, estes deverão:

- a) estar localizados separados dos dormitórios e tão próximos quanto possível da cozinha; navios de arqueação bruta inferior a 3.000 poderão ser isentados desse requisito pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar pertinentes; e
- b) ter tamanho e conforto adequados e devidamente mobiliados e equipados (inclusive com máquinas de vender refrigerante e alimentos), levando em conta o número de marítimos que os usarão simultaneamente; e deverão ser propiciados refeitórios separados ou comuns, caso apropriado.

11. No que tange aos requisitos sobre instalações sanitárias:

- a) toda a gente do mar a bordo deverá ter acesso adequado a instalações sanitárias que satisfaçam padrões mínimos de saúde e higiene e níveis razoáveis de comodidade, devendo haver instalações sanitárias separadas para homens e para mulheres;
- b) deverá haver instalações sanitárias de fácil acesso para a ponte de comando e para a praça das máquinas ou perto do centro de controle da sala de máquinas; navios de arqueação bruta inferior a 3.000 poderão ser eximidos desse requisito pela autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes;
- c) todos os navios deverão dispor, em local adequado, de pelo menos um vaso sanitário, um lavabo e uma banheira ou um chuveiro, ou ambos, para cada grupo de seis pessoas ou um número menor de pessoas que não tiverem instalações pessoais;
- d) com exceção dos navios de passageiros, todo dormitório deverá ter um lavabo com água corrente doce, quente e fria, salvo se houver um lavabo no banheiro privado adjacente;
- e) no caso de navios de passageiros normalmente engajados em viagens de até quatro horas de duração, a autoridade competente poderá considerar arranjos especiais ou a redução do número de instalações exigido; e
- f) água doce corrente quente e fria deverá estar disponível em todas as instalações para asseio pessoal.

12. Com respeito aos requisitos relativos à enfermaria, navios com 15 ou mais gentes do mar que efetuem viagens de mais de três dias, deverão ter enfermaria independente que será utilizada exclusivamente para fins médicos; a autoridade competente poderá flexibilizar esse requisito nos navios de cabotagem; ao aprovar uma enfermaria, a autoridade competente deverá assegurar que, em todas as condições meteorológicas, ela seja de fácil acesso, propicie acomodação confortável aos ocupantes, e seja apropriada para pronto e adequado atendimento.

13. As instalações de lavanderia deverão ser apropriadamente localizadas e equipadas.



14. Todos os navios deverão ter um ou mais de um espaço no convés aberto, ao qual a gente do mar possa ter acesso quando estiver de folga, com uma área adequada, tendo em conta as dimensões do navio e o número de marítimos a bordo.

15. Todos os navios deverão ter escritórios separados ou um escritório comum para o uso do pessoal de convés e de máquinas; navios de arqueação bruta inferior a 3.000 poderão ser eximidos desse requisito pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar pertinentes.

16. Navios que viajam regularmente para portos infestados de mosquitos deverão ser equipados com dispositivos apropriados, como requer a autoridade competente.

17. Instalações de lazer, comodidades e serviços para a gente do mar, adaptadas para atender a necessidades especiais de marítimos que têm de viver e trabalhar a bordo dos navios, serão propiciadas para o usufruto de toda a gente do mar, em conformidade com a Regra 4.3 e as disposições correlatas do Código, relativas à proteção da saúde e da segurança e à prevenção de acidentes.

18. A autoridade competente deverá exigir a realização de inspeções freqüentes a bordo dos navios, pelo capitão ou a mando seu, a fim de assegurar que o alojamento da gente do mar seja limpo, decentemente habitável e mantido em boas condições. As conclusões dessas inspeções serão registradas e franqueadas para exame.

19. No caso de navios em que é necessário levar em conta, sem discriminação, os interesses de gente do mar cujas práticas religiosas e sociais são diferentes e distintas, a autoridade competente poderá permitir variações justas na aplicação desta Norma, desde que essas variações não resultem em condições gerais menos favoráveis do que as que resultariam da aplicação regular desta Norma.

20. Todo Membro poderá, após consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar, eximir navios de arqueação bruta inferior a 200, caso seja razoável, levando em consideração o tamanho do navio e o número de pessoas a bordo, no que tange às seguintes disposições desta Norma:

a) os parágrafos 7 b), 11 d) e 13; e

b) o parágrafo 9, alíneas f) e h) a l), unicamente no que tange à superfície disponível.

21. Isenções dos requisitos desta Norma só serão admitidas se forem por ela expressamente permitidas e somente para circunstâncias particulares, em que tais isenções forem claramente justificáveis, com base em sólidos fundamentos, e suscetíveis de proteger a saúde e segurança da gente do mar.

Diretriz

Diretriz B3.1 – Alojamento e instalações de lazer

Diretriz B3.1.1 – Desenho e construção



1. As anteparas externas dos camarotes e refeitórios deverão ser isoladas adequadamente. As caixas de proteção das máquinas e as anteparas de contorno da cozinha e de outros espaços onde se produz calor deverão ser devidamente isoladas se houver possibilidade de efeitos térmicos em alojamento ou passadiços adjacentes. Deverão também ser tomadas medidas para assegurar a proteção contra os efeitos térmicos da tubulação de vapor ou de água quente.
2. Os dormitórios, refeitórios, áreas de lazer e passadiços na área de alojamento deverão ser devidamente isolados, a fim de evitar a condensação ou o superaquecimento.
3. As superfícies das anteparas e os tetos dos dormitórios deverão ser de material cuja superfície seja de fácil limpeza. Nenhuma forma de construção suscetível de abrigar pragas deverá ser utilizada.
4. As superfícies das anteparas e dos tetos nos camarotes e refeitórios devem ser de fácil limpeza e de cor clara, com acabamento durável e atóxico.
5. Os tetos de todo alojamento da gente do mar deverão ser de material e construção aprovados e ter superfície antiderrapante, impermeável à umidade e de fácil limpeza.
6. Se o piso for de material composto, as junções com as paredes deverão ser perfiladas, a fim de evitar fendas.

Diretriz B3.1.2 – Ventilação

1. O sistema de ventilação dos camarotes e refeitórios deverá ser controlado, de modo a conservar o ar em condição satisfatória e assegurar circulação suficiente do ar sob todas as condições meteorológicas e climáticas.
2. Os sistemas de ar condicionado, centrais ou individuais, devem ser concebidos de modo a:
 - a) conservar o ar numa temperatura satisfatória e umidade relativa comparável à do ar exterior, assegurar a troca suficiente de ar em todos os espaços com ar condicionado, levar em conta as características particulares das operações marítimas e não produzir ruídos ou vibrações excessivos; e
 - b) facilitar a limpeza e desinfecção, a fim de prevenir ou controlar a propagação de doenças.
3. A energia para a operação do sistema de ar condicionado e outros dispositivos de ventilação conforme os parágrafos anteriores desta Diretriz deverá estar disponível a todo o momento, quando houver gente do mar vivendo ou trabalhando a bordo e as circunstâncias assim o exigirem. Contudo, não é necessário que essa energia seja fornecida por fonte de emergência.

Diretriz B3.1.3 – Calefação

1. O sistema de calefação do alojamento da gente do mar deverá estar em operação a todo o momento quando houver gente do mar vivendo ou trabalhando a bordo e as circunstâncias assim o exigirem.



2. Em todos os navios em que se fizer necessário, o sistema de calefação deverá ser alimentado por água quente, ar quente, eletricidade, vapor ou outro meio equivalente. Contudo, dentro do alojamento, o vapor não deverá ser utilizado como meio de transmissão de calor. O sistema de calefação deverá ser capaz de manter a temperatura no alojamento da gente do mar em nível satisfatório em condições normais do tempo e do clima suscetíveis de serem encontrados na rota do navio. A autoridade competente deverá estabelecer o padrão a ser observado.

3. Os radiadores e outros dispositivos de calefação deverão ser localizados e, caso necessário, revestidos, de modo a evitar o risco de incêndio ou perigo e incômodo para os ocupantes.

Diretriz B3.1.4 – Iluminação

1. Em todos os navios, deverá haver eletricidade para iluminação no alojamento da gente do mar. Se não houver a bordo duas fontes independentes de produção de eletricidade, um sistema suplementar de iluminação de emergência será previsto por meio de lâmpadas ou aparelhos de iluminação de modelo adequado.

2. Nos camarotes, uma lâmpada elétrica para leitura deverá ser instalada na cabeceira de cada cama.

3. Padrões adequados de iluminação natural e artificial deverão ser estabelecidos pela autoridade competente.

Diretriz B3.1.5 – Camarotes

1. Deverá haver uma provisão adequada de leitos a bordo, para assegurar tanto quanto possível o conforto do marítimo e de quem o acompanhar.

2. Se for razoável e viável, em virtude do tamanho do navio, da atividade prevista e de sua configuração, os camarotes deverão ser planejados e providos de um banheiro privado, inclusive vaso sanitário, de modo a proporcionar conforto razoável aos ocupantes e a facilitar a ordem e a limpeza.

3. Tanto quanto possível, os camarotes da gente do mar deverão ser dispostos de modo que os marítimos em regime de quarto sejam separados e que nenhum marítimo que trabalhe durante o dia tenha de compartilhar um camarote com um marítimo de em regime de quarto.

4. No caso de marítimos que desempenhem funções de oficiais subalternos, não deverá haver mais do que duas pessoas por camarote.

5. Consideração deverá ser dada à extensão da vantagem a que se refere o parágrafo 9º, alínea m), da Norma A3.1, ao segundo oficial de máquinas.

6. O espaço destinado a leitos, armários, cômodas e cadeiras deverá ser incluído na medida da superfície do piso. Deverão ser excluídos os espaços pequenos ou de formato irregular, que, de fato, não aumentam o espaço para a livre circulação e não possam ser usados para colocação de mobiliário.



7. Mais de dois leitos não deverão ser superpostos; no caso de estarem colocados ao longo da antepara do costado da embarcação, não deverão estar sobrepostos quando colocados debaixo de uma vigia.
8. O beliche de baixo não deverá estar instalado a menos de 30 cm do piso; o beliche de cima deverá ser disposto aproximadamente a meia altura entre o fundo do beliche de baixo e a parte inferior das vigas do teto.
9. A armação de um beliche e a tabua de balanço, se houver, deverão ser de material aprovado, rijo, liso e não suscetível à corrosão e a abrigar parasitas.
10. Se armações tubulares forem utilizadas na construção dos leitos, os tubos deverão estar hermeticamente fechados e sem perfurações que poderiam dar acesso à parasitas.
11. Todo leito será provido de estrado elástico ou de fundo elástico e de colchão estofado. Para enchimento de colchão, não poderá ser utilizado material suscetível de abrigar parasitas.
12. Quando beliches forem superpostos, um fundo impermeável ao pó deverá ser fixado abaixo do colchão inferior ou do estrado elástico do leito superior.
13. O mobiliário deverá ser de material liso, duro, que não seja suscetível à deformação ou à corrosão.
14. Os camarotes deverão ser providos de cortinas ou equivalente para as vigias.
15. Os camarotes deverão ser providos de um espelho, de pequenos armários para os apetrechos de higiene, de uma estante para livros e de um número suficiente de ganchos para roupa.

Diretriz B3.1.6 – Refeitórios

1. Os refeitórios poderão ser comuns ou separados. A decisão a esse respeito deverá ser tomada após consulta aos representantes dos armadores e da gente do mar, sujeito à aprovação da autoridade competente. Deverão ser levados em conta fatores como o tamanho do navio e as diferentes necessidades culturais, religiosas e sociais da gente do mar.
2. Se houver separação de refeitórios, deverá haver refeitórios:
 - a) para o capitão e os oficiais; e
 - b) para subalternos e demais gente do mar.
3. Em navios outros que não os de passageiros, a área dos refeitórios para a gente do mar não deverá ter menos de 1,5 m² por pessoa.
4. Em todos os navios, os refeitórios deverão ser equipados com mesas e assentos apropriados, fixos ou móveis, suficientes para acomodar o maior número possível de gente do mar que deles farão uso ao mesmo tempo.



5. Sempre que houver gente do mar a bordo, os seguintes itens deverão estar disponíveis a todo o momento:

- a) um refrigerador, situado em local conveniente e com capacidade suficiente para o número de pessoas que usarão o refeitório ou os refeitórios;
- b) dispositivos para bebidas quentes; e
- c) dispositivos para água refrigerada.

6. Uma instalação para a lavagem de utensílios de mesa, bem como armários suficientes para a arrumação desses utensílios, serão previstos quando as copas não forem diretamente acessíveis pelos refeitórios.

7. O tampo das mesas e dos assentos deverá ser de material resistente à umidade.

Diretriz B3.1.7 – Instalações sanitárias

1. Lavabos e banheiras deverão ser de tamanho adequado e construídos de material aprovado, com superfície lisa, não suscetível de rachar, descascar ou corroer-se.

2. Todos os vasos sanitários deverão obedecer a um padrão aprovado e ser providos de uma descarga possante ou outros meios adequados de descarga, como o ar, em estado de funcionamento a qualquer momento e que possa ser acionada individualmente.

3. As instalações sanitárias destinadas a serem utilizadas por mais de uma pessoa obedecerão às seguintes prescrições:

- a) o piso deverá ser de material durável aprovado, impermeável à umidade, e devidamente drenado;
- b) as anteparas deverão ser de aço ou outro material aprovado, estanques até a altura de pelo menos 23 cm a contar do convés;
- c) os locais deverão ser suficientemente iluminados, aquecidos e ventilados;
- d) os sanitários deverão ser situados em lugar acessível, porém separados dos camarotes e instalações de asseio pessoal, sem acesso direto aos camarotes ou a uma passagem entre os camarotes e as toaletes às quais não houver outro acesso; essa última disposição não se aplica aos sanitários situados num compartimento entre dois camarotes, cujo número total de ocupantes não ultrapassar quatro; e
- e) se vários sanitários forem instalados num mesmo compartimento, eles deverão estar separados por tabiques para garantir um isolamento suficiente.

4. As instalações de lavanderia previstas para o uso da gente do mar, deverão incluir o seguinte:



56

- a) máquinas de lavar roupa;
- b) secadoras ou áreas adequadamente aquecidas e ventiladas para secar roupa; e
- c) ferros e tábuas de passar ou seu equivalente.

Diretriz B3.1.8 – Enfermaria

1. A enfermaria deverá ser planejada de modo a facilitar consultas e a prestação de primeiros socorros médicos e a ajudar a impedir a propagação de doenças infecciosas.
2. A disposição da entrada, leitos, iluminação, ventilação, calefação e fornecimento de água deve ser planejada de modo a assegurar o conforto e facilitar o tratamento dos ocupantes.
3. O total de leitos necessários deverá ser prescrito pela autoridade competente.
4. Deverá haver instalações sanitárias para o uso exclusivo dos ocupantes da enfermaria, como parte da enfermaria ou nas suas proximidades. As instalações sanitárias deverão consistir em pelo menos um vaso sanitário, um lavabo e uma banheira ou ducha.

Diretriz B3.1.9 – Outras instalações

1. Onde houver instalações separadas para o pessoal de máquinas trocar de roupa, elas deverão ser:
 - a) localizadas fora da sala de máquinas, porém de fácil acesso; e
 - b) equipadas com armários individuais para roupa e com banheiras ou chuveiros ou ambos, além de lavabos com água doce corrente, quente e fria.

Diretriz B3.1.10 – Roupa de cama, utensílios e itens diversos

Todo Membro considerará a aplicação dos seguintes princípios:

- a) roupa limpa de cama e utensílios de refeitório deverão ser fornecidos pelo armador para toda a gente do mar, que será responsável pela sua devolução no momento especificado pelo capitão e ao término do serviço a bordo.
- b) a roupa de cama deverá ser de boa qualidade e os pratos, xícaras e outros utensílios de refeitório devem ser de material aprovado, de fácil limpeza; e
- c) toalhas, sabão e papel higiênico para toda a gente do mar deverão ser fornecidos pelo armador.

Diretriz B3.1.11 – Instalações de lazer, correio e visitas aos navios



1. As instalações e os serviços de lazer deverão ser revistos com frequência, a fim de assegurar que sejam apropriados, tendo em vista as mudanças nas necessidades da gente do mar, em virtude de fatores técnicos e operacionais e de outra natureza verificados no setor marítimo.
2. O mobiliário das instalações de lazer deverá incluir, no mínimo, uma estante para livros e condições de leitura, escrita e, caso seja viável, mobiliário para jogos.
3. Quanto ao planejamento das instalações de lazer, a autoridade competente deverá pensar em incluir uma cantina.
4. Consideração deve ser dada também às seguintes instalações, quando possível, sem ônus para a gente do mar:
 - a) uma sala de fumar;
 - b) lugar para assistir televisão e escutar rádio;
 - c) exibição de filmes, cujo estoque deverá ser apropriado para a duração da viagem e, se necessário, renovado a intervalos razoáveis;
 - d) equipamento esportivo, inclusive equipamento de musculação, e para jogos de mesa e de convés;
 - e) se possível, instalações para natação;
 - f) biblioteca, com livros de conteúdo profissional e outros livros, cujo estoque deverá ser apropriado para a duração da viagem e renovado a intervalos razoáveis;
 - g) condições para a realizar trabalhos manuais recreativos;
 - h) equipamento eletrônico, como rádio, televisão, gravadores de vídeo, aparelhos de DVD/CD, microcomputadores e software, bem como gravador/tocador de cassetes;
 - i) se for apropriado, instalação de bares a bordo para a gente do mar, salvo se isso contrariar costumes nacionais, religiosos ou sociais; e
 - j) acesso razoável a ligações telefônicas de bordo para a terra, a correio eletrônico e à internet, caso seja possível, devendo as taxas cobradas por esse serviço ser razoáveis.
5. Todo esforço deverá ser feito para assegurar que a expedição de correspondência da gente do mar seja tão confiável e rápida quanto possível. Consideração deverá ser dada a evitar que a gente do mar tenha de pagar postagem adicional quando sua correspondência for recambiada devido a circunstâncias alheias à sua vontade.
6. Deverão ser consideradas medidas para assegurar, sujeito a legislação e regulamentos nacionais ou internacionais aplicáveis, que à gente do mar do mar, sempre que isso for possível e razoável,



seja prontamente concedida permissão para receber a visita de companheiros, familiares e amigos a bordo quando seu navio estiver no porto. Essas medidas deverão satisfazer os requisitos de segurança.

7. Deverá ser considerada a possibilidade de permitir que a gente do mar do mar seja acompanhada de seus parceiros em viagens ocasionais, caso exequível e razoável. Os parceiros deverão ter seguro contra acidente e doença; os armadores deverão prestar toda assistência aos marítimos com relação a tal seguro.

Diretriz B3.1.12 – Prevenção de ruído e vibração

1. O alojamento e as instalações de lazer e de serviço de mesa a bordo deverão ser localizadas tão longe quanto for possível da sala de máquinas e do aparelho de leme, dos guinchos de convés, equipamentos de ventilação, calefação e ar condicionado e de outras máquinas e aparelhos ruidosos.

2. Isolamento acústico e outros materiais apropriados para a absorção de som deverão ser utilizados na construção e acabamento das anteparas, tetos e cobertas nos espaços produtores de ruído, bem como portas automáticas que isolem o som nas praças de máquinas.

3. A sala de máquinas e outros locais de maquinaria deverão ser providos, sempre que exequível, de salas de controle centralizado à prova de som para o pessoal que ali trabalha. Os locais de trabalho, como a oficina mecânica, devem ser isolados, tanto quanto possível, do ruído da sala de máquinas geral e medidas deverão ser tomadas para reduzir o ruído na operação de maquinaria.

4. Os limites dos níveis de ruído nos locais de trabalho e no alojamento deverão estar em conformidade com as diretrizes internacionais da OIT a respeito de níveis de exposição, inclusive o código da OIT sobre *Fatores ambientais no lugar de trabalho*, 2001, e, caso aplicável, a proteção específica recomendada pela Organização Marítima Internacional e subseqüentes emendas e instrumentos suplementares relativos a níveis aceitáveis de ruído a bordo de navios. Uma cópia dos instrumentos aplicáveis, em inglês, deverá estar disponível a bordo e acessível à gente do mar.

5. O alojamento e as instalações de lazer e de serviço de mesa a bordo não deverão ser expostos à vibração excessiva.

Regra

Regra 3.2 – Alimentação e serviço de mesa a bordo

Finalidade: Assegurar que a gente do mar disponha de alimentação e água potável de boa qualidade fornecida em condições higiênicas controladas.

1. Todo Membro assegurará que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e sirvam água potável e alimentos de qualidade e valor nutricional apropriados e em quantidade adequada para satisfazer os requisitos do navio, levando em conta os diferentes antecedentes culturais e religiosos.

2. A gente do mar a bordo do navio deverá receber alimento gratuitamente durante o período de contratação.



3. Marítimos empregados como cozinheiros em navio, responsáveis pelo preparo da alimentação, deverão ter a formação e qualificações para exercer suas funções a bordo.

Norma

Norma A3.2 – Alimentação e serviço de mesa

1. Todo Membro adotará legislação e regulamentos ou outras medidas para assegurar padrões mínimos de quantidade e qualidade de alimentação e água potável, bem como de serviço de mesa, aplicáveis às refeições servidas à gente do mar a bordo de navios que arvoram sua bandeira, e empreenderá atividades educativas para promover a consciência e a implementação dos padrões a que se refere este parágrafo.

2. Todo Membro assegurará que os navios que arvoram sua bandeira satisfaçam os seguintes padrões mínimos:

a) o abastecimento de alimentos e água potável, tendo em vista o número de marítimos a bordo, seus requisitos e práticas culturais em relação a alimentos, bem como a duração e natureza da viagem, deverá ser adequado do ponto de vista de quantidade, valor nutricional, qualidade e variedade.

b) a organização e o equipamento do serviço de mesa deverá garantir o suprimento de refeições adequadas, variadas e nutritivas à gente do mar, preparadas e servidas em condições higiênicas; e

c) o pessoal do serviço de mesa deverá ser devidamente treinado ou instruído para suas funções.

3. Os armadores deverão assegurar que os marítimos engajados como cozinheiros tenham a formação necessária, e sejam qualificados e competentes para sua função, em conformidade com os requisitos prescritos na legislação do Membro em apreço.

4. Os requisitos a que se refere o parágrafo 3º desta Norma incluirão a conclusão de um curso de formação aprovado e reconhecido pela autoridade competente, que abranja culinária prática, higiene alimentar e pessoal, armazenamento de alimentos, controle de estoque, bem como proteção ambiental e saúde e segurança no serviço de mesa.

5. Nos navios que operam com uma tripulação prescrita de menos de dez pessoas e que, dado o tamanho da tripulação e a natureza das viagens, talvez não sejam obrigados pela autoridade competente a ter um cozinheiro plenamente qualificado, a pessoa encarregada do preparo de alimentos na cozinha deverá ser treinada ou instruída em áreas que incluam higiene alimentar e pessoal, bem como manuseio e armazenamento de alimentos a bordo.

6. Em casos de excepcional necessidade, a autoridade competente poderá conceder uma dispensa, permitindo que um cozinheiro que não seja plenamente qualificado possa servir num determinado navio por um determinado período, até o próximo porto de escala conveniente ou por um período



que não ultrapasse um mês, desde que o detentor da licença seja treinado ou instruído em áreas que incluam higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseio e armazenamento de alimentos a bordo.

7. Em conformidade com os procedimentos previstos pelo Título 5, a autoridade competente deverá exigir inspeções freqüentes e documentadas a bordo dos navios, realizadas pelo capitão ou sob suas ordens, a respeito do seguinte:

- a) suprimento de alimentos e água potável;
- b) todos os locais e equipamentos utilizados para armazenagem e manuseio de alimentos e água potável; e
- c) equipamentos de cozinha e outros equipamentos para preparar e servir refeições.

8. Nenhum marítimo menor de 18 anos deverá ser empregado ou contratado para trabalhar como cozinheiro de um navio.

Diretriz

Diretriz B3.2 – Alimentação e serviço de mesa

Diretriz B3.2.1 – Inspeção, educação, pesquisa e publicação

1. A autoridade competente deverá, em cooperação com outros órgãos e organizações pertinentes, compilar informação atualizada sobre nutrição e métodos para comprar, armazenar, conservar, preparar e servir alimentos, com especial referência aos requisitos do serviço de mesa a bordo de navios. Essa informação deverá ser transmitida gratuitamente, ou a custo razoável, a fabricantes e comerciantes fornecedores de alimentos e equipamentos, capitães, despenseiros e cozinheiros, bem como às organizações representativas de armadores e de gente do mar. Formas apropriadas de divulgação, como manuais, folhetos, cartazes, mapas ou anúncios em jornais do ramo deveriam ser utilizadas para esse fim.

2. A autoridade competente deverá fazer recomendações para evitar o desperdício de alimentos, facilitar a manutenção de um padrão apropriado de higiene e assegurar a máxima comodidade possível no local de trabalho.

3. A autoridade competente deverá trabalhar em cooperação com os órgãos e organizações pertinentes para elaborar materiais educativos e informações a bordo a respeito dos métodos para assegurar o suprimento adequado de alimentos e de serviço de mesa.

4. A autoridade competente deverá trabalhar em estreita colaboração com as organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes, bem como com as autoridades locais responsáveis por questões de alimentação e saúde e, caso necessário, poderão utilizar os serviços das referidas autoridades.

Diretriz B3.2.2 – Cozinheiros de navio



1. Marítimos só deverão ser qualificados como cozinheiros de navio se:
- a) tiverem servido no mar por um período mínimo prescrito pela autoridade competente, período esse que poderá variar em função de qualificações ou experiência relevantes; e
 - b) tiverem passado num exame prescrito pela autoridade competente ou num exame equivalente num curso aprovado de treinamento para cozinheiros.
2. O exame prescrito poderá ser realizado e o certificado correspondente poderá ser emitido diretamente pela autoridade competente ou, sujeito a seu controle, por uma escola aprovada de preparação de cozinheiros.
3. A autoridade competente deverá tomar providências, caso apropriado, para o reconhecimento dos certificados de qualificação de cozinheiros de navio, emitidos por outros Membros que tiverem ratificado esta Convenção ou a Convenção sobre Certificado de Aptidão Profissional de Cozinheiros de Bordo, 1946 (Nº 69) ou outro órgão aprovado.

TÍTULO 4. PROTEÇÃO DA SAÚDE, ATENDIMENTO MÉDICO, BEM-ESTAR E PROTEÇÃO SOCIAL

Regra

Regra 4.1 – Assistência médica a bordo e em terra

Finalidade: Proteger a saúde da gente do mar e assegurar-lhe pronto acesso a assistência médica a bordo e em terra

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar de navios que arvoram sua bandeira seja coberta por medidas adequadas de proteção à sua saúde e tenha pronto acesso a assistência médica adequada enquanto estiver trabalhando a bordo.
2. A proteção e assistência a que se refere o parágrafo 1º desta Regra deverão, em princípio, ser propiciadas gratuitamente à gente do mar.
3. Todo Membro assegurará à gente do mar a bordo de navios que se encontrem em seu território, e necessitar de assistência médica imediata, que tenha acesso aos serviços médicos do Membro em terra.
4. Os requisitos relativos à proteção da saúde e assistência médica a bordo estão prescritos no Código e incluem normas para medidas destinadas a propiciar à gente do mar proteção da saúde e assistência médica comparável, até onde possível, ao que está geralmente disponível para trabalhadores em terra.



Norma

Norma A4.1 – Assistência médica a bordo e em terra

1. Todo Membro assegurará a adoção de medidas de proteção à saúde e assistência médica, inclusive tratamento odontológico essencial, visando à gente do mar a bordo de navios que arvoram sua bandeira, medidas essas que:

- a) assegurem a aplicação à gente do mar de disposições gerais a respeito de proteção à saúde ocupacional e assistência médica pertinentes às suas funções, bem como disposições específicas para o trabalho a bordo de navio;
- b) assegurem que a gente do mar goze de proteção à saúde e assistência médica comparável ao que está disponível aos trabalhadores em terra, inclusive pronto acesso aos medicamentos necessários, equipamentos médicos e instalações para diagnóstico e tratamento, bem como a informação e perícia médica;
- c) assegurem à gente do mar o direito de consultar sem demora um médico ou dentista qualificado nos portos de escala, caso isso seja viável;
- d) assegurem, até onde permitir a legislação e a prática nacional, que os serviços de assistência médica e proteção à saúde enquanto os marítimos estiverem a bordo de navio ou desembarcada em porto estrangeiro sejam fornecidos gratuitamente; e
- e) não se restrinjam ao tratamento de marítimos enfermos ou lesionados, mas incluam medidas de natureza preventiva, tais como programas educativos sobre saúde e proteção da saúde.

2. A autoridade competente deverá adotar um formulário padronizado de laudo médico a ser utilizado pelos capitães de navio e pelo pessoal médico pertinente em terra e a bordo de navio. Depois de preenchidos, esses formulários serão mantidos em caráter confidencial e serão utilizados somente para facilitar o tratamento dos marítimos.

3. Todo Membro adotará legislação e regulamentos que estabeleçam requisitos para hospitais e enfermarias a bordo, bem como para equipamentos e treinamento a bordo de navios que arvoram sua bandeira.

4. A legislação nacional deverá dispor, no mínimo, sobre os seguintes requisitos:

- a) todos os navios deverão ter uma farmácia de bordo, equipamentos médicos e um guia médico, cujas características específicas deverão ser prescritas e sujeitas a inspeção regular pela autoridade competente; os requisitos nacionais deverão levar em conta o tipo de navio, o número de pessoas a bordo e a natureza, destino e duração das viagens, bem como os padrões médicos nacionais e internacionais recomendados.
- b) os navios que transportarem 100 ou mais pessoas a bordo e que normalmente fizerem viagens internacionais de mais de três dias de duração, deverão ter a bordo um médico



qualificado que seja responsável pela prestação de assistência médica; as leis ou os regulamentos nacionais deverão especificar também os demais navios que deverão ter um médico a bordo, levando em conta, entre outros fatores, a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de gente do mar a bordo;

c) os navios que não tiverem um médico a bordo deverão ter pelo menos um tripulante a bordo que se encarregue de assistência médica e provisão de remédios como parte de suas funções normais ou pelo menos que seja competente para prestar primeiros socorros; as pessoas encarregadas de prestar assistência médica a bordo e que não forem médicos, deverão ter concluído satisfatoriamente um curso de treinamento em assistência médica, que satisfaça os requisitos da Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto e Certificação para Marítimos, 1978, emendada (STCW); tripulantes designados para prestar primeiros socorros, que tenham concluído satisfatoriamente o treinamento em primeiros socorros, consistente com a STCW; leis ou regulamentos nacionais deverão especificar o necessário nível de treinamento aprovado, levando em conta, entre outras coisas, a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de tripulantes a bordo; e

d) a autoridade competente deverá assegurar que um sistema pré-estabelecido de orientação médica por comunicação via rádio ou satélite com navios em alto-mar, inclusive orientação especializada, esteja disponível 24 horas por dia; orientação médica, inclusive transmissão de mensagens médicas por rádio ou satélite entre um navio e pessoas em terra que estiverem fornecendo orientação, deverá estar disponível gratuitamente a todos os navios, independentemente da bandeira que arvorarem.

Diretriz

Diretriz B4.1 – Assistência médica a bordo de navio e em terra

Diretriz B4.1.1 – Prestação de assistência médica

1. Ao determinar o nível de treinamento médico a ser assegurado a bordo de navios que não sejam obrigados a ter um médico a bordo, a autoridade competente deverá exigir o seguinte:

a) os navios que normalmente podem conseguir assistência e instalações médicas de qualidade dentro de oito horas deverão ter um marítimo designado, que possua treinamento aprovado em primeiros socorros, em conformidade com a Convenção STCW, que seja capaz de agir imediata e eficazmente em caso de acidentes ou enfermidades suscetíveis de ocorrer a bordo de um navio, e de seguir orientação médica por rádio ou satélite; e

b) todos os demais navios deverão ter pelo menos um marítimo que possua treinamento aprovado em assistência médica, em conformidade com a Convenção STCW, inclusive treinamento prático e treinamento em técnicas de salva-vidas, tais como terapia intravenosa, que seja capaz de participar eficazmente nos planos coordenados de assistência médica em navios em alto-mar, bem como de prestar aos enfermos ou lesionados uma assistência médica normal e satisfatória durante o período em que eles tiverem de permanecer a bordo.



2. Os cursos aos quais o presente Artigo faz referência deverão basear-se no conteúdo das edições mais recentes do *Guia Médico Internacional de Bordo*, do *Guia de primeiros socorros para uso em caso de acidentes relacionados com mercadorias perigosas*, do *Documento que deve servir de guia - Guia internacional para a formação dos trabalhadores marítimos*, e da seção médica do *Código Internacional de Sinais*, bem como de guias nacionais análogos.

3. As pessoas às quais o parágrafo 1º deste Artigo faz referência e os demais trabalhadores marítimos que a autoridade competente vier a designar deverão seguir, de cinco em cinco anos aproximadamente, cursos de aperfeiçoamento que lhes permitam conservar e atualizar seus conhecimentos e competências, bem como manter a par dos novos progressos.

4. A farmácia de bordo e seu conteúdo, bem como os equipamentos médicos e o guia médico levados a bordo devem ser devidamente mantidos e inspecionados a intervalos regulares, inferiores a 12 meses, por pessoas designadas pela autoridade competente, as quais deverão assegurar que as etiquetas, as datas de vencimento e as condições de armazenagem de todos os remédios e instruções para seu uso sejam verificados e que todos os equipamentos estejam funcionando como devem. Ao adotar ou revisar o guia médico nacionalmente utilizado e ao estipular o conteúdo da farmácia de bordo e os equipamentos médicos, a autoridade competente deverá levar em consideração as recomendações internacionais sobre a matéria, inclusive a última edição do *Guia Médico Internacional de Bordo* e os outros guias mencionados no parágrafo 2º desta Diretriz.

5. Caso alguma carga classificada como perigosa não tenha sido incluída na edição mais recente do *Guia de primeiros socorros para uso em caso de acidentes relacionados com mercadorias perigosas*, a informação necessária sobre a natureza da substância, os riscos envolvidos, os dispositivos de proteção pessoal necessários, os procedimentos médicos relevantes e os antídotos específicos deverá estar disponível para a gente do mar. Tais antídotos específicos e dispositivos de proteção pessoal deverão estar disponíveis a bordo sempre que mercadorias perigosas forem transportadas. Essa informação deverá ser incorporada às políticas e programas do navio a respeito de segurança ocupacional e saúde, a que se referem a Regra 4.3 e os dispositivos correlatos do Código.

6. Todos os navios deverão ter a bordo uma lista completa e atualizada de estações de rádio através das quais seria possível obter orientação médica; e, caso sejam equipados com um sistema de comunicação por satélite, deverão ter também uma lista completa e atualizada de estações costeiras terrestres, através das quais seria possível igualmente obter orientação médica. Os marítimos responsáveis pela prestação de assistência médica ou de primeiros socorros a bordo deverão ser instruídos no uso do guia médico do navio e da seção médica da edição mais recente do *Código Internacional de Sinais*, de modo a serem capazes de entender o tipo de informação de que os médicos necessitariam e a orientação deles recebida.

Diretriz B4.1.2 – Formulário de laudo médico

1. O formulário padronizado de laudo médico sobre gente do mar, prescrito na Parte A deste Código, deve ser concebido de modo a facilitar a troca de informação médica e outras informações correlatas entre o navio e a costa a respeito de cada marítimos, em caso de enfermidade ou lesão.



Diretriz B4.1.3 – Assistência médica em terra

1. As instalações médicas terrestres para tratamento de gente do mar devem ser adequadas aos seus fins e contar com médicos, dentistas e outros profissionais médicos devidamente qualificados.
2. Medidas deverão ser tomadas para assegurar que, quando estiver num porto, a gente do mar tenha acesso a:
 - a) tratamento ambulatorial de doenças e lesões;
 - b) hospitalização, caso necessário; e
 - c) condições de tratamento odontológico, especialmente em casos de emergência.
3. Medidas apropriadas deverão ser adotadas para facilitar o tratamento de gente do mar doente, e em particular, a gente do mar deverá ser prontamente internada em clínicas e hospitais em terra, sem dificuldade e independentemente de sua nacionalidade ou credo religioso e também, sempre que possível, providências deverão ser tomadas para assegurar, caso necessário, a continuação do tratamento de modo a suplementar os cuidados médicos recebidos.

Diretriz B4.1.4 – Assistência médica a outros navios e cooperação internacional

1. Todo Membro considerará devidamente sua participação em cooperação internacional em matéria de assistência, programas e pesquisa de proteção à saúde e assistência médica. Essa cooperação poderá abranger:
 - a) desenvolvimento e coordenação de esforços de busca e salvamento e provisão de assistência médica imediata e evacuação em alto-mar para pessoas gravemente doentes ou lesionadas a bordo de navio, por meios como sistemas de informação periódica da posição do navio, centros de coordenação de salvamento e serviços emergenciais de helicóptero, em conformidade com a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, 1979, emendada, e o *Manual Internacional de Busca e Salvamento Aeronáuticos e Marítimos (IAMSAR)*;
 - b) aproveitar ao máximo todos os navios que levarem um médico a bordo e de navios posicionados em alto-mar que possam propiciar instalações hospitalares e de salvamento;
 - c) compilação e manutenção de uma lista internacional de médicos e instalações de assistência médica disponíveis ao redor do mundo para prestação emergencial de assistência médica à gente do mar;
 - d) desembarque de gente do mar para tratamento de emergência em terra;
 - e) repatriação, tão pronto quanto possível, de gente do mar hospitalizada no estrangeiro, de acordo com o conselho dos médicos responsáveis pelo caso, levando em conta os desejos e as necessidades dos pacientes;



- f) provisão de assistência pessoal à gente do mar durante o processo de repatriação, de acordo com o conselho dos médicos responsáveis pelo caso, levando em conta os desejos e necessidades dos pacientes;
- g) esforço no sentido de estabelecer centros de saúde para a gente do mar, com;
- i) realização de pesquisa sobre o estado de saúde, o tratamento médico e o atendimento preventivo da saúde da gente do mar;
 - ii) treinamento de pessoal da área médica e de saúde em medicina marítima;
- h) compilação e avaliação de dados estatísticos a respeito de acidentes, doenças e fatalidades no trabalho da gente do mar e integração e harmonização de estatísticas com o sistema nacional de estatísticas sobre acidentes e doenças ocupacionais em relação a outras categorias de trabalhadores;
- i) organização de intercâmbio internacional de informações técnicas, material de treinamento e pessoal, além de cursos, seminários e grupos de trabalho internacionais;
- j) provisão, para toda a gente do mar, de serviços especiais, curativos e de proteção da saúde, bem como serviços médicos no porto, ou disponibilidade de serviços gerais de saúde, médicos e de reabilitação; e
- k) providências para repatriação de corpos ou cinzas de gente do mar falecida, de acordo com os desejos dos parentes próximos, o mais prontamente possível.

2. A cooperação internacional na esfera de proteção da saúde e assistência médica a gente do mar deverá basear-se em acordos bilaterais ou multilaterais e em consultas entre os Membros.

Diretriz B4.1.5 – Dependentes de gente do mar

1. Todo Membro adotará medidas para assegurar assistência médica adequada e suficiente para os dependentes de gente do mar domiciliada em seu território, enquanto não houver um serviço de assistência médica que abranja os trabalhadores em geral e seus dependentes onde tais serviços não existem, e deverão informar a Repartição Internacional do Trabalho a respeito das medidas tomadas com essa finalidade.

Regra

Regra 4.2 – Responsabilidade dos armadores

Finalidade: Assegurar que a gente do mar seja protegida contra as consequências de doenças, lesão, ou morte relacionadas com seu emprego

1. Todo Membro assegurará que medidas sejam tomadas, de acordo com o Código, nos navios que arvoram sua bandeira, para conferir à gente do mar neles empregada, o direito a assistência e apoio material por parte do armador, em relação às consequências financeiras de doença, lesão ou morte



67

ocorrida quando a gente do mar trabalhava ao amparo de um acordo de emprego de marítimos ou resultante do emprego em virtude de tal acordo.

2. Esta Regra não afeta quaisquer outros recursos legais de que um marítimo possa lançar mão.

Norma

Norma A4.2 – Responsabilidade do armador

1. Todo Membro adotará legislação e regulamentos determinando que os armadores de navios que arvoram sua bandeira sejam responsáveis pela proteção da saúde e pela assistência médica de toda a gente do mar que trabalha a bordo dos navios, em conformidade com as seguintes normas mínimas:

a) os armadores deverão arcar com as despesas da gente do mar que trabalhar em seus navios, ocorridas por doença ou lesão ocorridas entre a data de início do trabalho e a data em que forem devidamente repatriados, ou resultantes do emprego entre as referidas datas;

b) os armadores deverão constituir uma garantia financeira, a fim de assegurar o pagamento de uma indenização em caso de morte ou de incapacidade prolongada de gente do mar, decorrente de lesão, doença ou acidente de trabalho, na forma estabelecida na legislação nacional, no acordo de emprego da gente do mar ou em acordo de negociação coletiva;

c) os armadores serão responsáveis pelas despesas de assistência médica, inclusive tratamento médico e provisão dos remédios necessários, bem como de aparelhos terapêuticos, além de hospedagem e alimentação fora de casa, até que o marítimo doente ou lesionado se recupere ou até que a doença ou incapacidade seja declarada de natureza permanente; e

d) os armadores serão responsáveis pelas despesas de funeral em caso de morte a bordo ou em terra durante o período de contratação.

2. A legislação nacional poderá limitar a responsabilidade do armador pelas despesas de assistência médica e de hospedagem e alimentação a um período de no mínimo 16 semanas a partir da data da lesão ou do início da doença.

3. Caso a doença ou lesão resulte em incapacidade para o trabalho, o armador será responsável:

a) pelo pagamento do salário integral enquanto o marítimo doente ou lesionado permanecer a bordo ou até sua repatriação em conformidade com esta Convenção; e

b) pelo pagamento integral ou parcial do salário segundo prescrever a legislação nacional ou estabelecerem os acordos de negociação coletiva, a partir da repatriação ou do desembarque do marítimo até sua recuperação ou até que ele tenha direito a benefícios pecuniários de acordo com a legislação do Membro competente (se isto acontecer antes).



4. A legislação nacional poderá limitar a responsabilidade do armador pelo pagamento integral ou parcial do salário de um marítimo desembarcado a um período mínimo de 16 semanas, a partir da data da lesão ou do início da doença.
5. A legislação ou os regulamentos nacionais poderão eximir o armador de responsabilidade nos casos de:
- a) lesão que não ocorreu a serviço do navio;
 - b) lesão ou doença incorrida devido a conduta indevida deliberada da gente do mar doente, lesionada ou morta; e
 - c) doença ou enfermidade intencionalmente ocultada no momento da contratação.
6. A legislação nacional poderá eximir o armador de responsabilidade pelas despesas de assistência médica e de hospedagem e alimentação, bem como de funeral, quando essas despesas forem assumidas pelos poderes públicos.
7. Os armadores ou seus representantes deverão tomar providências para salvaguardar os pertences deixados a bordo pela gente do mar doente, lesionada ou falecida e para devolvê-los à primeira ou a seus familiares.

Diretriz

Diretriz B4.2 – Responsabilidade do armador

1. O pagamento integral prescrito pela Norma A4.2, parágrafo 3º, alínea *a*, poderá ser excluído das bonificações.
2. A legislação nacional poderá determinar que o armador deixe de ser responsável pelas despesas da gente do mar doente ou lesionada a partir do momento em que a gente do mar possa reivindicar benefícios médicos com base em seguro obrigatório contra doença ou contra acidente, ou indenização por acidente de trabalho.
3. A legislação nacional poderá determinar que o armador seja ressarcido por uma companhia de seguros das despesas de funeral por ele pagas, caso um benefício de funeral da gente do mar falecida seja paga ao amparo da legislação nacional relativa a seguro social ou a indenização dos trabalhadores.

Regra

Regra 4.3 – Proteção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes

Finalidade: Assegurar que o ambiente de trabalho da gente do mar a bordo de navios promova a segurança e a saúde no trabalho.



1. Todo Membro assegurará que a gente do mar em navios que arvoram sua bandeira conte com proteção da saúde no trabalho e viva, trabalhe e receba formação a bordo do navio em um ambiente seguro e higiênico.
2. Todo Membro elaborará e promulgará diretrizes nacionais relativas a segurança e saúde no trabalho a bordo de navios que arvoram sua bandeira, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar, levando em conta os códigos, diretrizes e normas aplicáveis, recomendadas por organizações internacionais, órgãos nacionais e organizações do setor marítimo.
3. Todo Membro adotará legislação e outras medidas pertinentes a matérias especificadas neste Código, levando em conta instrumentos internacionais relevantes, e estabelecer normas de segurança e saúde e sobre a prevenção de acidentes a bordo de navios que arvoram sua bandeira.

Norma

Norma A4.3 - Proteção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes

1. A legislação nacional e outras medidas a serem adotadas em consonância com a Regra 4.3, parágrafo 3º, deverão incluir o seguinte:

- a) adoção e efetiva implementação e promoção de políticas e programas que visem à segurança e à saúde ocupacionais em navios que arvoram a bandeira do Membro, inclusive avaliação de risco, assim como a formação e instrução da gente do mar.
- b) precauções razoáveis para prevenir os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais a bordo de navios, com inclusão de medidas para reduzir e prevenir o risco de exposição a níveis nocivos de fatores ambientais e químicos, além do risco de lesão ou doença suscetível de ocorrer com o uso de equipamentos e máquinas a bordo de navios;
- c) programas a bordo para a prevenção de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais e para o constante aprimoramento da proteção à segurança e à saúde no trabalho, com participação de representantes da gente do mar e todos os demais interessados na sua implementação, levando em conta medidas de prevenção, inclusive o controle de engenharia e desenho, substituição de processos e procedimentos para tarefas coletivas e individuais e o uso de equipamento de proteção pessoal; e
- d) requisitos relativos à inspeção, notificação e correção de condições inseguras e a investigação e notificação de acidentes de trabalho a bordo.

2. As disposições mencionadas no parágrafo 1º desta Norma deverão:

- a) levar em conta instrumentos internacionais relevantes que tratam de proteção à segurança e à saúde no trabalho em geral e de riscos específicos, e que abordem todas as matérias relevantes para a prevenção de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais, suscetíveis de aplicação ao trabalho da gente do mar, especialmente aqueles que focalizem especificamente o trabalho marítimo;



- b) especificar claramente a obrigação dos armadores, marítimos e outros interessados de observar as normas aplicáveis e as políticas e programas do navio que visem à segurança e à saúde ocupacionais, dando especial atenção à segurança e à saúde de gente do mar menor de 18 anos;
- c) especificar o dever do capitão ou de pessoa por ele designada, ou de ambos, de assumir responsabilidade específica pela implementação e observação das políticas e programas do navio em relação à segurança e à saúde no trabalho a bordo; e
- d) definir as atribuições dos membros da tripulação do navio designados ou eleitos como representantes em matéria de segurança para participar das reuniões do comitê de segurança do navio. Esse comitê será estabelecido a bordo de navios que tiverem cinco ou mais marítimos.
3. A legislação nacional e outras medidas a que se refere o parágrafo 3º da Regra 4.3 serão examinadas periodicamente em consulta com representantes das organizações de armadores e de gente do mar e, caso necessário, revistos de modo a levar em conta mudanças tecnológicas e de pesquisa, a fim de facilitar o constante aprimoramento das políticas e programas de segurança e saúde no trabalho e de garantir um ambiente ocupacional seguro para a gente do mar em navios que arvoram a bandeira do Membro.
4. A observação dos dispositivos dos instrumentos internacionais aplicáveis em relação aos níveis aceitáveis de exposição aos riscos do local de trabalho a bordo de navios e a elaboração e implementação de políticas e programas do navio em matéria de segurança e saúde no trabalho serão consideradas como cumprimento dos dispositivos desta Convenção.
5. A autoridade competente deverá assegurar:
- a) que os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais sejam notificados de maneira adequada, levando em conta a orientação fornecida pela Organização Internacional do Trabalho a respeito da notificação e registro de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais;
- b) que estatísticas abrangentes desses acidentes e doenças sejam mantidas, analisadas e publicadas e, se for apropriado, seguidas de pesquisa sobre as tendências gerais e os perigos identificados; e
- c) que os acidentes de trabalho sejam investigados.
6. A notificação e a investigação de questões de segurança e saúde no trabalho terão a finalidade de assegurar a proteção dos dados pessoais da gente do mar e deverão levar em conta a orientação fornecida pela Organização Internacional do Trabalho sobre essa matéria.
7. A autoridade competente deverá cooperar com as organizações representativas dos armadores e da gente do mar, no sentido de chamar a atenção de toda a gente do mar para as informações a respeito dos perigos particulares a bordo dos navios, mediante, por exemplo, a afixação de notas oficiais com instruções relevantes.



8. A autoridade competente deverá exigir que os armadores, ao fazer a avaliação de riscos em relação à gestão da segurança e da saúde no trabalho, se refiram aos dados estatísticos apropriados de seus navios e às estatísticas gerais fornecidas pela autoridade competente.

Diretriz

Diretriz B4.3 – Proteção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes

Diretriz B4.3.1 – Disposições sobre acidentes, lesões e doenças ocupacionais

1. As disposições exigidas pela Norma A4.3 deverão levar em conta o código da OIT sobre prática, intitulado *Prevenção de acidentes a bordo de navios em alto-mar e em porto*, de 1996, e versões subsequentes, bem como outras normas, diretrizes, e códigos de prática correlatos, a respeito de proteção da segurança e da saúde ocupacionais, inclusive proteção contra os níveis de exposição identificados.

2. A autoridade competente deverá assegurar que as orientações nacionais para a gestão da segurança e da saúde no trabalho focalizem particularmente os seguintes aspectos:

- a) disposições gerais e disposições básicas;
- b) características estruturais do navio, inclusive meios de acesso e riscos relacionados com asbestos;
- c) máquinas;
- d) efeitos de temperaturas excessivamente baixas ou altas de quaisquer superfícies com as quais a gente do mar possa ter contato;
- e) efeitos de ruído no local de trabalho e nos alojamento a bordo do navio;
- f) efeitos de vibração no local de trabalho e nos alojamento a bordo do navio;
- g) efeitos de fatores ambientais, além dos mencionados nas alíneas e) e f) no local de trabalho e nos alojamento a bordo do navio, inclusive fumaça de tabaco;
- h) medidas especiais de segurança no convés e na coberta;
- i) equipamento de carregamento e descarga;
- j) prevenção e combate de incêndio;
- k) âncoras, correntes e cabos;
- l) carga perigosa e lastro;
- m) equipamento de proteção pessoal para a gente do mar;



- n) trabalho em recintos confinados;
- o) efeitos mentais e físicos da fadiga;
- p) efeitos da dependência de drogas e de álcool;
- q) proteção e prevenção de HIV/AIDS; e
- r) resposta a emergências e acidentes.

3. A avaliação de riscos e a redução de exposição a que se refere o parágrafo 2º desta Diretriz deverão levar em conta os efeitos físicos sobre a saúde no trabalho (com inclusão da manipulação manual de cargas, o ruído e as vibrações), os efeitos dos fatores químicos e biológicos na saúde no trabalho, os efeitos dos fatores mentais na saúde no trabalho, assim como os efeitos na saúde física e mental da fadiga e os acidentes de trabalho. As medidas necessárias deverão levar em devida conta os princípios da prevenção, segundo os quais, entre outras coisas, deve-se dar precedência a combater o risco em sua origem, adaptar o trabalho ao indivíduo, especialmente no que tange ao planejamento dos locais de trabalho, e a substituição de elementos perigosos por outro que não oferece perigo ou é menos perigoso, colocando em segundo lugar o equipamento de proteção pessoal para a gente do mar.

4. Além disso, a autoridade competente deverá assegurar que as implicações para a segurança e a saúde sejam levadas em conta, particularmente nas seguintes áreas:

- a) resposta a emergências e acidentes;
- b) efeitos da dependência de drogas e álcool; e
- c) proteção e prevenção contra HIV/AIDS.

Diretriz B4.3.2 – Exposição a ruído

1. A autoridade competente, em conjunção com os órgãos internacionais competentes e representantes das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes, deverá examinar continuamente o problema de ruído a bordo dos navios, a fim de melhorar, tanto quanto possível, a proteção da gente do mar contra os efeitos da exposição ao ruído.

2. O exame a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deverá levar em conta os efeitos nocivos da exposição a ruído excessivo sobre a audição, a saúde e o conforto da gente do mar, bem como as medidas a serem prescritas ou recomendadas para reduzir o ruído a bordo dos navios, a fim de proteger a gente do mar. As medidas a serem consideradas deverão incluir as seguintes:

- a) instrução da gente do mar sobre os perigos para a audição e a saúde da exposição prolongada a níveis elevados de ruído e sobre o uso correto de dispositivos e equipamentos de proteção contra o ruído;



- b) fornecimento de equipamento aprovado de proteção da audição à gente do mar quando for necessário; e
- c) avaliação do risco e redução dos níveis de exposição ao ruído nos alojamento e em todas as instalações de lazer e de serviço de mesa, bem como na sala de máquinas e outros locais de maquinaria.

Diretriz B4.3.3 – Exposição a vibração

1. A autoridade competente, junto com os órgãos internacionais pertinentes e representantes das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes, e levando em conta, segundo for apropriado, as normas internacionais relevantes, deverá examinar continuamente o problema de vibração a bordo dos navios, com vistas a melhorar, tanto quanto possível, a proteção da gente do mar contra os efeitos da vibração.

2. O exame a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deve abranger o efeito da exposição à vibração excessiva sobre a saúde e o conforto da gente do mar, bem como medidas a serem prescritas ou recomendadas para reduzir a vibração a bordo dos navios, a fim de proteger a gente do mar. As medidas a serem consideradas deverão incluir as seguintes:

- a) dar instrução à gente do mar sobre os perigos da exposição prolongada à vibração para a sua saúde;
- b) fornecer equipamento aprovado de proteção individual para a gente do mar quando for necessário; e
- c) avaliar o risco e reduzir os níveis de exposição à vibração dos alojamentos e em todas as instalações de lazer e de serviço de mesa, mediante a adoção de medidas consoantes com a orientação fornecida pelo código de prática da OIT sobre *Fatores ambientais no local de trabalho, de 2001*, e subsequentes versões, levando em conta a diferença de exposição entre os espaços de alojamento e os espaços de trabalho.

Diretriz B4.3.4 – Obrigações dos armadores

1. A obrigação do armador de prover equipamento de proteção ou outras salvaguardas para prevenção de acidentes deverá, em geral, ser acompanhada de normas de utilização que faça obrigatório o seu uso pela gente do mar, assim como da obrigação que a gente do mar acate as medidas pertinentes de prevenção de acidentes e proteção da saúde.

2. Os artigos 7 e 11 da Convenção da OIT sobre Proteção das Máquinas, 1963 (Nº 119) e as provisões correspondentes da Recomendação sobre Proteção das Máquinas, 1963 (Nº 118), impõem ao empregador a obrigação de assegurar conformidade com a exigência de que as máquinas em uso sejam devidamente protegidas e de que seja evitado seu uso sem os dispositivos de proteção, ficando o trabalhador obrigado a não usar as máquinas sem que os dispositivos de proteção estejam em seu lugar e a não inutilizar tais dispositivos.

Diretriz B4.3.5 – Notificação e compilação de estatísticas



1. Todos os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais devem ser notificados, a fim de possibilitar sua investigação e a compilação, análise e publicação de estatísticas abrangentes, levando em conta a confidencialidade dos dados pessoais da gente do mar em apreço. As notificações não devem restringir-se a mortes ou acidentes que envolvam o navio.
2. As estatísticas a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deverão registrar o número, a natureza, as causas e os efeitos dos acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais, e indicar claramente, em qual setor do navio ocorreu, o tipo de cada acidente e se a ocorrência ocorreu no mar ou em porto.
3. Todo Membro levará em devida conta sistemas ou formulários internacionais para o registro de acidentes com gente do mar, estabelecidos pela Organização Internacional do Trabalho.

Diretriz B43.6 – Investigações

1. A autoridade competente deverá investigar as causas e circunstâncias de todos os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais que resultarem na perda de vida ou em grave lesão corporal, bem como outras causas especificadas na legislação nacional.
2. Uma investigação deverá considerar a inclusão dos seguintes itens:
 - a) ambiente de trabalho, inclusive superfícies de trabalho, disposição de máquinas, meios de acesso, iluminação e métodos de trabalho;
 - b) incidência de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais em diferentes faixas etárias;
 - c) problemas fisiológicos e psicológicos causados pelo ambiente a bordo;
 - d) problemas causados por estresse físico a bordo de navios, particularmente em decorrência do aumento da carga de trabalho;
 - e) problemas causados pelos efeitos de inovações técnicas e sua influência sobre a composição da tripulação; e
 - f) problemas causados por falha humana.

Diretriz B4.3.7 – Programas nacionais de proteção e prevenção

1. A fim de dispor de bases sólidas para adotar medidas que promovam a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes de trabalho, lesões e doenças igualmente ocupacionais, decorrentes de riscos peculiares ao emprego marítimo, pesquisas deveriam ser empreendidas sobre as tendências gerais e esses perigos, tais como os revelam as estatísticas.



fim de
ntes,
As

2. A implementação de programas de proteção e prevenção destinados a promover a segurança e a saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho e lesões e doenças profissionais, deverá ser organizada de tal modo que a autoridade competente, os armadores e gente do mar ou seus representantes e outros órgãos apropriados possam desempenhar um papel ativo, inclusive por meio de sessões informativas, diretrizes a bordo sobre os máximos níveis de exposição a fatores ambientais do local de trabalho potencialmente nocivos e a outros riscos, bem como sobre os resultados de um processo sistemático de avaliação de riscos. Em particular, deveriam ser estabelecidas comissões paritárias nacionais ou locais sobre proteção da segurança e da saúde ocupacionais e prevenção de acidentes, ou grupos de trabalho específicos e comissões a bordo, nos quais as organizações de armadores e gente do mar estejam representadas.

3. Caso tais atividades ocorram no âmbito das empresas, deverá ser considerada a possibilidade que a gente do mar esteja representada em toda comissão de segurança a bordo dos navios desse armador.

Diretriz B4.3.8 – Conteúdo dos programas de proteção e prevenção

1. A atribuição das seguintes funções às comissões e outros órgãos a que se refere o parágrafo 2º da Diretriz B4.3.7 deverá ser considerada:

- a) elaboração de diretrizes e políticas nacionais sobre sistemas de gestão da segurança e da saúde no trabalho e de disposições, normas e manuais sobre prevenção de acidentes;
- b) organização de cursos e programas de formação relativos à proteção da segurança e da saúde no trabalho e à prevenção de acidentes;
- c) organização de divulgação sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, inclusive por meio de filmes, cartazes, anúncios e folhetos; e
- d) distribuição de material e informações sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, que cheguem à gente do mar a bordo dos navios.

2. As disposições ou recomendações relevantes adotadas pelas autoridades ou organizações nacionais ou internacionais pertinentes deverão ser levadas em conta pelos encarregados de elaborar material escrito a respeito de medidas ou recomendações práticas para a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes.

3. Ao formular programas de proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, todo Membro dará a devida atenção aos códigos de prática relacionados com a segurança e a saúde da gente do mar, publicados pela Organização Internacional do Trabalho.

Diretriz B4.3.9 – Instrução em proteção da segurança e da saúde no trabalho e em prevenção de acidentes de trabalho

1. O programa de formação a que se refere o parágrafo 1º, a, da Norma A4.3 deverá ser revisto periodicamente e atualizado à luz das inovações nos tipos e tamanhos de navios e em seus



equipamentos, bem como das mudanças nas práticas referentes a tripulação, nacionalidade, idioma e organização do trabalho a bordo.

2. A divulgação sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes deve ser contínua. Essa divulgação poderá assumir as seguintes formas:

- a) material audiovisual educativo, tais como filmes, para uso nos centros de formação profissional para gente do mar e, se possível, a bordo dos navios;
- b) afixação de cartazes a bordo dos navios;
- c) inclusão, nos jornais e revistas lidos pela gente do mar, de artigos sobre os riscos do trabalho marítimo e sobre medidas de proteção da segurança e da saúde no trabalho e de prevenção de acidentes; e
- d) campanhas especiais, utilizando diversos meios de publicidade, para orientar a gente do mar, inclusive campanha a respeito de práticas de trabalho seguras.

3. A divulgação a que se refere o parágrafo 2º desta Diretriz deverá levar em conta as diferentes nacionalidades, idiomas e culturas da gente do mar a bordo dos navios.

Diretriz B4.3.10 – Educação de gente do mar jovem sobre segurança e saúde

1. Os regulamentos de segurança e de saúde deverão referir-se às disposições gerais sobre exames médicos antes e durante o emprego e sobre a prevenção de acidentes e a proteção da saúde no trabalho, aplicáveis ao trabalho marítimo. Esses regulamentos deverão especificar as medidas para minimizar os perigos ocupacionais para a gente do mar jovem no desempenho de suas tarefas.

2. A não ser que um jovem seja considerado plenamente qualificado pela autoridade competente para levar a cabo uma tarefa, os regulamentos deverão estipular restrições à realização, por gente do mar jovem, sem a devida supervisão e instrução, de certos tipos de trabalho que oferecem riscos especiais de acidente ou são suscetíveis de prejudicar sua saúde ou desenvolvimento físico, ou que exigem um certo grau de maturidade, experiência, ou habilidade. Ao determinar os tipos de trabalho a serem restringidos pelos regulamentos, a autoridade competente deverá pensar particularmente em trabalho que envolva o seguinte:

- a) levantar, mover, ou carregar cargas ou objetos pesados;
- b) entrar nas caldeiras, tanques e compartimentos estanques;
- c) ser exposto a níveis nocivos de vibração e ruído;
- d) operar máquinas de içar ou outras máquinas e ferramentas elétricas ou servir de sinaleiros para operadores desse tipo de equipamento;
- e) manipular cabos de amarração ou de reboque ou equipamento de ancoragem;



- f) mastreação e aparelhamento;
- g) trabalho de borda acima ou no convés em tempo carregado;
- h) serviço noturno de quarto;
- i) manutenção de equipamento elétrico;
- j) exposição a materiais potencialmente nocivos ou a agentes físicos nocivos, tais como substâncias perigosas ou tóxicas e radiação ionizante;
- k) limpeza de equipamentos de cozinha e de serviço de mesa de bordo; e
- l) manejar os botes do navio ou assumir responsabilidade por eles.

3. Medidas práticas deverão ser tomadas pela autoridade competente ou pelas entidades apropriadas, para chamar a atenção da gente do mar jovem para informações a respeito de prevenção de acidentes e proteção da sua saúde a bordo dos navios. Essas medidas poderão incluir instrução adequada, por meio de cursos, publicidade oficial sobre prevenção de acidentes destinada a pessoas jovens, e instrução e supervisão profissional de jovens.

4. A formação e treinamento de jovens em terra e a bordo dos navios deverá incluir orientação sobre os efeitos prejudiciais exercidos sobre sua saúde e bem estar pelo abuso de álcool, drogas e outras substâncias potencialmente nocivas e sobre os riscos e preocupações relacionados com HIV/AIDS e outras atividades que impliquem em riscos para a saúde.

Diretriz B4.3.11 – Cooperação internacional

1. Os Membros, com a assistência, caso apropriado, de organizações intergovernamentais e outras organizações internacionais, deverão esforçar-se para, em mútua cooperação, alcançar a maior uniformidade possível de ação para a promoção da segurança e da saúde ocupacional e da prevenção de acidentes.

2. Ao formular programas para promover a segurança e a saúde ocupacionais e a prevenção de acidentes em conformidade com a Norma A4.3, todo Membro dará a devida atenção aos códigos relevantes de prática publicados pela Organização Internacional do Trabalho e às normas apropriadas de outras organizações internacionais.

3. Os membros deverão dar atenção à necessidade de cooperação internacional para a promoção contínua de iniciativas relacionadas com a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho. Essa cooperação poderá assumir a forma de:

- a) acordos bilaterais e multilaterais para promover uniformidade das normas e salvaguardas para a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho;
- b) intercâmbio de informações sobre perigos particulares a que está exposta a gente do mar e meios de promover a proteção da segurança e da saúde e a prevenção de acidentes;



- c) assistência para testes de equipamento e inspeção em consonância com os regulamentos nacionais do Estado da bandeira;
- d) colaboração na elaboração e divulgação de disposições, regras e manuais sobre proteção da segurança e da saúde ocupacionais e prevenção de acidentes;
- e) colaboração para a produção e utilização de material didático; e
- f) instalações conjuntas ou assistência mútua para o treinamento de gente do mar em proteção da segurança e da saúde ocupacionais, prevenção de acidentes e práticas seguras de trabalho.

Regra

Regra 4.4 – Acesso a instalações terrestres de bem-estar

Finalidade: Assegurar que a gente do mar que estiver trabalhando a bordo tenha acesso a instalações e serviços em terra para proteger sua saúde e seu bem-estar

1. Os Membros deverão cuidar para que as instalações de bem-estar em terra, se existentes, sejam de fácil acesso. Os Membros também deverão promover a construção em determinados portos de instalações de bem-estar como as citadas no Código, para que a gente do mar a bordo dos navios que se encontrem em seus portos tenham acesso a instalações e serviços de bem-estar apropriados.
2. As responsabilidades de todo Membro com relação a instalações em terra, inclusive instalações e serviços de bem-estar, cultura, lazer e informações, são estipuladas no Código.

Norma

Norma A4.4 - Acesso a instalações terrestres de bem-estar

1. Todo Membro exigirá que, quando existirem instalações de bem-estar em seu território, que sejam franqueadas a toda a gente do mar, independentemente de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e independentemente do Estado da bandeira do navio em que estiver empregada, engajada, ou trabalhando.
2. Todo Membro deve incentivar o desenvolvimento de instalações de bem-estar nos portos apropriados do país e determinar, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar interessadas, quais portos deverão ser considerados apropriados.
3. Todo Membro incentivará o estabelecimento de comissões de bem-estar encarregadas de examinar periodicamente as instalações e serviços de bem-estar, a fim de assegurar que são apropriados, tendo em vista as necessidades da gente do mar em função das inovações técnicas e operacionais e de outras mudanças no setor marítimo.

Diretriz



Diretriz B4.4 - Acesso a instalações terrestres de bem-estar
Diretriz B4.4.1 – Responsabilidades dos Membros

1. Todo Membro deverá:

a) adotar medidas para assegurar que haja instalações e serviços adequados de bem-estar para a gente do mar nos portos de escala designados e que haja proteção adequada da gente do mar no exercício de sua profissão; e

b) levar em conta, na implementação dessas medidas, as necessidades da gente do mar, especialmente em países estrangeiros e ao entrar em zonas de guerra, no que tange a sua segurança, saúde e atividades nas horas de folga.

2. As providências para a supervisão das instalações e serviços de bem-estar deverão ter a participação dos representantes das organizações de armadores e de gente do mar interessadas.

3. Todo Membro adotará medidas destinadas a agilizar a circulação entre os navios, agências centrais de suprimentos e estabelecimentos de materiais de bem-estar, tais como filmes, livros, jornais e equipamento esportivo que a gente do mar possa utilizar a bordo de seus navios e nos centros de bem-estar em terra.

4. Os Membros deverão cooperar uns com os outros para a promoção do bem-estar da gente do mar em alto-mar e nos portos. Essa cooperação deverá incluir o seguinte:

a) consultas entre as autoridades competentes, com vistas à provisão e aprimoramento das instalações e serviços destinados ao bem-estar da gente do mar, tanto nos portos como a bordo dos navios;

b) acordos para a combinação dos recursos e a provisão de instalações de bem estar nos portos mais importantes, de modo a evitar uma duplicação desnecessária;

c) organização de competições esportivas internacionais e incentivo à participação da gente do mar em atividades esportivas; e

d) organização de seminários internacionais sobre o bem-estar dos marítimos no mar e nos portos.

Diretriz B4.4.2 – Instalações e serviços de bem-estar nos portos

1. Todo Membro propiciará ou assegurará a provisão das instalações e serviços de bem estar que forem necessários, em portos apropriados do país.

2. Instalações e serviços de bem-estar deverão ser propiciados, de acordo com as condições e práticas nacionais, por uma ou mais de uma das seguintes instituições:

a) autoridades públicas;



- b) organizações de armadores e de gente do mar interessadas, ao amparo de acordos de negociação coletiva ou de outros esquemas acordados; e
- c) organizações beneficentes.

3. Instalações de bem-estar e recreativas necessárias deverão ser estabelecidas ou desenvolvidas nos portos, inclusive as seguintes:

- a) salões de reunião e recreação, segundo a necessidade;
- b) instalações esportivas e atividades ao ar livre, inclusive competições;
- c) instalações de ensino; e
- d) se for apropriado, instalações para atos religiosos e aconselhamento individual.

4. Essas instalações poderão ser asseguradas, e instalações projetadas pra uso mais geral poderão ser colocadas à disposição de acordo com suas necessidades.

5. Onde um grande número de marítimos de diferentes nacionalidades necessitarem de instalações como hotéis, clubes e instalações esportivas num determinado porto, as autoridades competentes ou órgãos dos países de origem dos marítimos e os Estados da bandeira, bem como as associações internacionais interessadas, deverão consultar e cooperar com as autoridades competentes e os órgãos do país em que o porto estiver situado e entre si, com vistas a unir os recursos e evitar duplicação desnecessária.

6. Deverá haver disponibilidade de hotéis e albergues adequados para a gente do mar onde houver necessidade. Suas instalações deverão ser iguais às encontradas em um hotel de boa classe e, sempre que possível, situadas numa boa localização, afastada das imediações do cais. Esses hotéis ou albergues deverão ser devidamente supervisionados, ter preços razoáveis e, caso necessário, deverão poder acomodar familiares dos marítimos.

7. Essas acomodações deverão ser franqueadas a todos os marítimos, independentemente de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e do Estado da bandeira do navio em que estiverem empregados, engajados ou trabalhando. Sem prejuízo desse princípio, é possível que, em certos portos, seja necessário propiciar tipos diversos de instalações, de padrão comparável, porém adaptadas aos costumes e necessidades de diferentes grupos de marítimos.

8. Deverão ser tomadas medidas para assegurar, segundo for necessário, que, além de eventuais voluntários, pessoas com competência técnica sejam empregadas em regime de tempo integral na operação das instalações e serviços de bem-estar destinados à gente do mar.

Diretriz B4.4.3 – Comissões de bem-estar

1. Comissões de bem-estar deverão ser estabelecidas em âmbito portuário, regional e nacional, segundo for apropriado. Suas funções deverão incluir as seguintes:



- a) verificar continuamente a adequação das instalações de bem-estar e monitorar a necessidade de novas instalações ou de desativação daquelas que são subutilizadas; e
- b) dar assistência e orientação aos responsáveis pela oferta de instalações de bem-estar e assegurar a coordenação entre eles.

2. Os membros das comissões de bem-estar deverão incluir representantes de organizações de armadores e de gente do mar, as autoridades competentes e, se for apropriado, organizações beneficentes e entidades sociais.

3. Se for apropriado, os cônsules de Estados marítimos e representantes locais de organizações estrangeiras de bem-estar deverão, em conformidade com a legislação e os regulamentos nacionais, associar-se ao trabalho portuário, regional e nacional das comissões de bem-estar.

Diretriz B4.4.4 – Financiamento de instalações de bem-estar

1. De acordo com as condições e práticas nacionais, o apoio financeiro das instalações de bem-estar nos portos deverá provir de uma ou mais de uma das seguintes fontes:

- a) verbas públicas;
- b) impostos ou outros encargos especiais de fontes do setor de navegação;
- c) contribuições voluntárias de armadores e de marítimos ou de suas organizações; e
- d) contribuições voluntárias de outras fontes.

2. Onde impostos, taxas e encargos especiais forem cobrados, eles deverão ser usados unicamente para os seus fins declarados.

Diretriz B4.4.5 – Divulgação de informações e facilitação de medidas

1. Deverão ser divulgadas informações entre a gente do mar acerca das instalações e dos serviços franqueados ao público em geral nos portos de escala, especialmente em relação a transporte, bem-estar, recreação e educação, bem como a locais de culto, além das instalações e serviços destinados especificamente à gente do mar.

2. Meios de transporte adequados a preços moderados deverão ser propiciados a qualquer momento razoável, a fim de permitir que a gente do mar possa chegar às áreas urbanas a partir de locais convenientes no porto.

3. Todas as medidas apropriadas deverão ser tomadas pelas autoridades competentes para manter os armadores e a gente do mar informados, ao entrarem num porto, a respeito de eventuais leis e costumes especiais, cuja infração poderá colocar sua liberdade em risco.



4. As zonas portuárias e as estradas de acesso deverão ser providas pelas autoridades competentes de iluminação e sinalização adequadas e de patrulhamento regular para a proteção da gente do mar.

Diretriz B4.4.6 – Gente do mar em porto estrangeiro

1. Para a proteção da gente do mar em portos estrangeiros, medidas deverão ser tomadas a fim de facilitar:

- a) o acesso a cônsules do Estado de sua nacionalidade ou residência; e
- b) a efetiva cooperação entre os cônsules e as autoridades locais ou nacionais.

2. Gente do mar detida em porto estrangeiro deverá ser prontamente tratada de acordo com o devido processo legal, com proteção consular apropriada.

3. Quando gente do mar for detida por qualquer motivo no território estrangeiro de um Membro, a autoridade competente deverá, caso o trabalhador assim o solicite, informar imediatamente o Estado da bandeira e o Estado de nacionalidade da gente do mar. A autoridade competente deverá informar prontamente o marítimo do seu direito de fazer tal solicitação. O Estado de nacionalidade do marítimo deverá prontamente notificar a família do marítimo. A autoridade competente deverá permitir o acesso imediato dos funcionários consulares desses Estados ao trabalhador, e subseqüentes visitas regulares enquanto permanecer detido.

4. Todo Membro adotará medidas, sempre que for necessário, para assegurar a segurança da gente do mar contra agressão e outros atos ilícitos enquanto os navios estiverem em suas águas territoriais e especialmente ao se aproximarem dos portos.

5. Todo esforço deverá ser feito pelos responsáveis no porto e a bordo do navio para facilitar a permissão de gente do mar ir à terra tão logo seja possível depois que o navio entrar no porto.

Regra

Regra 4.5 – Seguridade social

Finalidade: Assegurar que sejam tomadas medidas no sentido de franquear o acesso da gente do mar à proteção da seguridade social

1. Todo Membro assegurará que toda a gente do mar e, até onde sua lei nacional o permitir, seus dependentes tenham acesso à proteção da seguridade social, em conformidade com o Código, sem prejuízo de quaisquer outras condições mais favoráveis, a que se refere o parágrafo 8º do artigo 19 da Constituição.

2. Todo Membro se compromete a adotar medidas, de acordo com suas circunstâncias nacionais, individualmente e mediante cooperação internacional, para alcançar progressivamente a proteção abrangente da seguridade social para a gente do mar.

3. Todo Membro garantirá que gente do mar sujeita a sua legislação de seguridade social e, até onde estabelecer a sua lei nacional, seus dependentes tenham o direito de se beneficiar da proteção da



seguridade social, num modo que não seja menos favorável do que o usufruído pelos trabalhadores em terra.

Norma

Norma A4.5 – Seguridade social

1. As áreas a serem consideradas com vistas a alcançar progressivamente a proteção abrangente da seguridade social, em conformidade com a Regra 4.5, são as seguintes: assistência médica e benefícios por doença, por desemprego, por acidentes de trabalho e por idade, benefícios familiares, licença maternidade, por invalidez, e pensões por morte, em complementação da proteção assegurada pela Regra 4.1, a respeito de assistência médica, e a Regra 4.2, a respeito da responsabilidade dos armadores, bem como por outros títulos desta Convenção.
2. Quando da ratificação, a proteção a ser assegurada por todo membro, em conformidade com o parágrafo 1º da Regra 4.5, deverá incluir pelo menos três dos benefícios relacionados no parágrafo 1º desta Norma.
3. Todo Membro adotará medidas consoantes com suas circunstâncias nacionais, destinadas a assegurar para toda gente do mar que resida habitualmente em seu território a proteção suplementar de seguridade social, a que se refere o parágrafo 1º desta Norma. Essa responsabilidade poderá ser cumprida, por exemplo, mediante acordos bilaterais ou multilaterais apropriados ou sistemas baseados em contribuições. A proteção resultante não deverá ser menos favorável do que a usufruída pelos trabalhadores em terra, residentes no seu território.
4. Não obstante a atribuição de responsabilidades conforme o parágrafo 3º desta Norma, os Membros poderão determinar, mediante acordos bilaterais e multilaterais e disposições adotadas no contexto de organizações de integração econômica, outras regras relativas à legislação de seguridade social a que a gente do mar estará sujeita.
5. As responsabilidades de todo Membro com respeito à gente do mar a bordo de navios que arvoram sua bandeira incluem as relacionadas nas Regras 4.1 e 4.2 e nas disposições correlatas do Código, bem como as que são inerentes às obrigações gerais decorrentes do direito internacional.
6. Todo Membro dará a devida consideração às várias maneiras pelas quais benefícios comparáveis serão concedidos à gente do mar, em conformidade com a lei e prática nacionais, na falta de cobertura adequada nas áreas relacionadas no parágrafo 1º desta Norma.
7. A proteção mencionada no parágrafo 1º da Regra 4.5 poderá, se for apropriado, ser incorporada em leis e regulamentos, em planos privados ou acordos de negociação coletiva ou numa combinação de todos esses.
8. Até onde for consistente com sua legislação e prática nacional, os Membros deverão cooperar uns com os outros, mediante acordos bilaterais ou multilaterais ou outros esquemas, para assegurar a preservação dos direitos de seguridade social, baseados em esquemas contributivos ou não-contributivos, adquiridos ou em fase de aquisição por toda a gente do mar, independentemente de sua residência.



9. Todo Membro estabelecerá procedimentos justos e eficazes para a solução de conflitos.

10. Todo Membro especificará, no momento da ratificação, os tipos de benefícios concedidos em conformidade com o parágrafo 2º desta Norma. Subseqüentemente, o Membro comunicará ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho quando ele conceder proteção de seguridade social relativa a um ou mais dos benefícios enumerados no parágrafo 1º desta Norma. O Diretor-Geral deverá manter um registro dessa informação e colocá-la à disposição de todas as partes interessadas.

11. Os relatórios submetidos à Repartição Internacional do Trabalho em conformidade com o artigo 22 da Constituição também incluirão informações a respeito das medidas tomadas de acordo com o parágrafo 2º da Regra 4.5, para incluir outros benefícios na proteção.

Diretriz

Diretriz B4.5 – Seguridade social

1. A proteção a ser concedida quando da ratificação, em conformidade com o parágrafo 2º da Regra A4.5, deverá incluir pelo menos os benefícios de assistência médica e os benefícios por doença e lesão profissional.

2. Nas circunstâncias a que se refere o parágrafo 6º da Norma A4.5, benefícios comparáveis poderão ser garantidos por meio de seguro, acordos bilaterais e multilaterais ou outros meios eficazes, levando em conta as disposições pertinentes de acordos de negociação coletiva. Onde essas medidas forem adotadas, a gente do mar coberta deverá ser informada das maneiras pelas quais os vários benefícios da seguridade social serão concedidos.

3. Onde a gente do mar for sujeita a mais de uma legislação referente à seguridade social, os Membros envolvidos deverão cooperar entre si, com vistas a determinar por acordo mútuo qual legislação deverá ser aplicada, levando em conta fatores como qual o tipo e nível de proteção concedida ao amparo das respectivas legislações será mais favorável ao interessado, bem como sua preferência.

4. Os procedimentos a serem estabelecidos em conformidade com o parágrafo 9º da Norma A4.5 deverão ser concebidos de modo a abranger todas as controvérsias relevantes em torno das reivindicações da gente do mar interessada, independentemente da maneira em que a cobertura for concedida.

5. Todo Membro que tiver nacionais e não-nacionais servindo em navios que arvoram sua bandeira assegurará proteção ao amparo da seguridade social, na forma prescrita na Convenção, segundo for aplicável, e reverá periodicamente os benefícios relacionados no parágrafo 1º da Norma A4.5, a fim de identificar outros benefícios favoráveis à gente do mar interessada.

6. Os acordos de emprego e contratos de trabalho da gente do mar deverão identificar os meios pelos quais os diversos benefícios da seguridade social serão assegurados à gente do mar pelo armador, bem como quaisquer outras informações relevantes disponíveis ao armador, tais como as possíveis



deduções estatutárias dos salários da gente do mar e as contribuições do armador, em conformidade com as exigências dos órgãos pertinentes e de acordo com os sistemas nacionais relevantes de seguridade social.

7. Ao exercer efetivamente sua jurisdição sobre as questões sociais, o Membro cuja bandeira o navio arvora deverá comprovar que se cumprem as responsabilidades dos armadores no que se refere à proteção em matéria de seguridade social, incluindo os recolhimentos das contribuições aos regimes de seguridade social.

TÍTULO 5. CUMPRIMENTO E CONTROLE DA APLICAÇÃO

1. As Regras constantes nesse Título especificam a responsabilidade dos Membros de implementar e aplicar integralmente e controlar a aplicação dos princípios e direitos estabelecidos nos Artigos da Convenção e as obrigações particulares definidas nos Títulos 1, 2, 3 e 4.

2. Os parágrafos 3º e 4º do Artigo 4, que permitem a implementação da Parte A do código por meio de disposições substancialmente equivalentes, não se aplicam à Parte A do Código neste Título.

3. De acordo com o parágrafo 2º do Artigo VI, todo Membro se desincumbirá de suas responsabilidades estipuladas nas Regras, na maneira estabelecida nas Normas correspondentes da Parte A do Código, dando a devida consideração às Diretrizes correspondentes na Parte B do Código.

4. As disposições deste Título deverão ser implementadas com a consciência de que a gente do mar e os armadores, como todas as demais pessoas, são iguais perante a lei e têm igual direito à proteção da lei, não podendo sofrer discriminação quanto ao seu acesso às cortes, tribunais ou outros mecanismos de solução de litígios. As disposições deste Título não especificam jurisdição legal nem competência territorial alguma.

Regra

Regra 5.1 – Responsabilidades do Estado da bandeira

Finalidade: Assegurar que todo Membro implementará suas responsabilidades decorrentes desta Convenção no que diz respeito aos navios que arvoram sua bandeira

Regra 5.1.1 – Princípios gerais

1. Todo Membro será responsável por assegurar o cumprimento de suas obrigações decorrentes desta Convenção nos navios que arvoram sua bandeira.

2. Todo Membro estabelecerá um sistema eficaz de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo, em conformidade com as Regras 5.1.3 e 5.1.4, de modo a assegurar que as condições de trabalho e de vida da gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira cumprem, e que continuarão a cumprir, as normas estabelecidas nesta Convenção.

3. Ao estabelecer sistemas eficazes de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo, o Membro poderá, caso seja apropriado, autorizar instituições públicas ou outras organizações,



(inclusive de outro Membro, se esse concordar) por ele reconhecidas como competentes e independentes para fazer as inspeções ou emitir os certificados, ou ambas as coisas. Em todos os casos, o Membro será inteiramente responsável pela inspeção e certificação das condições de trabalho e de vida da gente do mar em apreço nos navios que ostentam sua bandeira.

4. Um certificado de trabalho marítimo, complementado por uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, constituirá prova *prima facie*, salvo prova em contrário, de que o navio foi devidamente inspecionado pelo Membro cuja bandeira ele ostenta e que os dispositivos desta Convenção, relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar, foram satisfeitos, tal como atesta o certificado.

5. As informações acerca do sistema, a que se refere o parágrafo 2º desta Regra, inclusive o método utilizado para avaliar sua eficácia, constarão nos relatórios do Membro à Repartição Internacional do Trabalho, em conformidade com o Artigo 22 da Constituição.

Norma

Norma A5.1.1 – Princípios gerais

1. Todo Membro estabelecerá objetivos e normas claras para a administração de seus sistemas de inspeção e certificação, bem como procedimentos gerais adequados para avaliar até que ponto esses objetivos e normas estão sendo atingidos.

2. Todo Membro exigirá que todos os navios que arvoram sua bandeira tenham uma cópia disponível desta Convenção a bordo.

Diretriz

Diretriz B5.1.1 – Princípios gerais

1. A autoridade competente deverá tomar providências apropriadas para promover a efetiva cooperação entre instituições públicas e outras organizações, a que se referem as Regras 5.1.1 e 5.1.2, em relação às condições de trabalho e de vida da gente do mar a bordo de navios.

2. A fim de assegurar melhor cooperação entre inspetores e armadores, gente do mar e suas respectivas organizações e de manter ou melhorar as condições de trabalho e de vida da gente do mar, a autoridade competente deverá consultar os representantes dessas organizações, a intervalos regulares, sobre a melhor maneira de atingir esses objetivos. A forma de consulta deverá ser determinada pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar.



Regra**Regra 5.1.2 – Autorização de organizações reconhecidas**

1. As instituições públicas ou outras organizações a que se refere o parágrafo 3º da Regra 5.1.1 (designadas como organizações reconhecidas) deverão ser reconhecidas pela autoridade competente como estando em conformidade com os requisitos do Código a respeito de competência e independência. As funções de inspeção ou certificação que as organizações reconhecidas poderão ser autorizadas a desempenhar deverão enquadrar-se no âmbito das atividades expressamente mencionadas no Código, a serem realizadas pela autoridade competente ou por uma organização competente.

2. Os relatórios a que se refere o parágrafo 5º da Regra 5.1.1 incluirão informações acerca da eventual organização reconhecida, atestando que as autorizações concedidas e as providências tomadas pelo Membro para assegurar que as atividades autorizadas foram integral e eficazmente satisfeitas.

Norma**Norma A5.1.2 – Autorização das organizações reconhecidas**

1. Para efeitos de reconhecimento conforme o parágrafo 1º da Regra 5.1.2, a autoridade competente deverá examinar a competência e independência da organização interessada e determinar se essa organização demonstrou, no grau necessário para levar a cabo as atividades compreendidas nas faculdades conferidas a ela, que:

- a) possui as competências técnicas necessárias nos aspectos relevantes da presente Convenção e os conhecimentos adequados sobre o funcionamento do navio, incluídos os requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios, as condições de trabalho, o alojamento, as instalações de lazer, a alimentação e o serviço de mesa, e a prevenção de acidentes, a proteção da saúde, a assistência médica, o bem-estar e a proteção da seguridade social;
- b) tem capacidade para manter e atualizar as competências profissionais de seu pessoal;
- c) possui os conhecimentos necessários sobre as disposições da Convenção assim como da legislação nacional aplicável e dos instrumentos internacionais existentes, e
- d) seu tamanho, estrutura, experiência e capacidade estão em consonância com o tipo e grau de autorização.

2. Qualquer autorização que se conceda em relação com as inspeções, deve, no mínimo, permitir que a organização possa exigir que se corrijam as deficiências que verificarem nas condições de vida e trabalho a bordo da gente do mar e que realizem inspeções nesse sentido quando solicitado por um Estado do porto.

3. Todo Membro estabelecerá:



a) um sistema para garantir a idoneidade do trabalho realizado por organizações reconhecidas, que inclua informações a respeito da legislação nacional e dos instrumentos internacionais aplicáveis; e

b) procedimentos para comunicação com essas organizações e para controle das mesmas.

4. Todo Membro fornecerá à Repartição Internacional do Trabalho uma lista de organizações reconhecidas, autorizadas a atuar em seu nome, e manterá essa lista atualizada. A lista especificará as funções das organizações reconhecidas que tiverem sido autorizadas para tanto. A Repartição tornará pública essa lista.

Diretriz

Diretriz B5.1.3 – Autorização de organizações reconhecidas

1. Uma organização interessada em receber autorização deverá demonstrar competência técnica, administrativa e gerencial, bem como capacidade para assegurar a realização tempestiva de serviços de qualidade satisfatória.

2. Ao avaliar a capacidade de uma organização, a autoridade competente deverá determinar se essa organização:

a) tem um quadro adequado de pessoal técnico, gerencial e de apoio;

b) tem um quadro suficiente de pessoal qualificado para propiciar os serviços necessários com cobertura geográfica adequada;

c) tem capacidade comprovada de realizar os serviços tempestivamente e de qualidade satisfatória; e

d) é independente e responsável em suas operações.

3. A autoridade competente deverá firmar um acordo por escrito com a organização que ela reconhecer para os fins da autorização. O acordo deverá abranger os seguintes elementos:

a) âmbito de aplicação;

b) propósito;

c) condições gerais;

d) execução das funções estipuladas pela autorização;

e) fundamento legal das funções estipuladas pela autorização;



89

- f) apresentação de relatórios à autoridade competente;
- g) especificação da autorização conferida pela autoridade competente à organização reconhecida; e
- h) supervisão pela autoridade competente das atividades delegadas à organização reconhecida;

4. Todo Membro exigirá que as organizações reconhecidas desenvolvam um sistema para qualificação das pessoas por elas empregadas como inspetores, a fim de assegurar a atualização oportuna dos seus conhecimentos teóricos e práticos.

5. Todo Membro deverá exigir que as organizações reconhecidas mantenham registros dos serviços por ela prestados, para que demonstrem que cumprem com as normas exigidas pelos serviços que desempenham.

6. Ao estabelecer os procedimentos de controle a que se refere o parágrafo 3º b da Norma A5.1.2, todo Membro levará em conta as *Diretrizes sobre autorização para que uma organização atue em nome da administração*, adotadas no contexto da Organização Marítima Internacional.

Regra

Regra 5.1.3 – Certificação de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. Esta Regra se aplica a navios:

- a) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que realizam viagens internacionais; e
- b) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre portos, de outro país.

Para os fins desta Regra, “viagem internacional” significa viagem desde um país até um porto fora desse país.

2. Esta Regra também se aplica a navios que arvoram a bandeira de um Membro e que não é abrangido pelo parágrafo 1º desta Regra, a pedido do armador ao país em apreço.

3. Todo membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e mantenham atualizado um certificado de trabalho marítimo, atestando que as condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio, inclusive medidas destinadas a assegurar o cumprimento contínuo das disposições adotadas, a serem incluídas na declaração de conformidade com o trabalho marítimo, a que se refere o parágrafo 4º desta Regra, foram inspecionadas e satisfazem as exigências da legislação nacional ou em outras medidas de implementação desta Convenção.

4. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e mantenham atualizada uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, especificando os requisitos nacionais para a implementação desta Convenção, no que tange às condições de trabalho e de vida



da gente do mar, e estipulando as medidas adotadas pelo armador para assegurar a conformidade com tais requisitos no navio ou navios de que se trate.

5. O certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo deverão obedecer ao modelo prescrito pelo Código.

6. Quando a autoridade competente do Membro ou uma organização reconhecida, devidamente autorizada para esse fim, verificar mediante inspeção que um navio que arvora a bandeira do Membro satisfaz e continua a satisfazer as normas desta Convenção, ela emitirá ou renovará o certificado de trabalho marítimo correspondente e manterá um registro desse certificado acessível ao público.

7. Requisitos pormenorizados relativos ao certificado de trabalho marítimo e à declaração de conformidade do trabalho marítimo, inclusive uma lista de itens que precisam ser inspecionados e aprovados, constam na Parte A do Código.

Norma

Norma A5.1.3 – Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. O certificado de trabalho marítimo emitido a um navio pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida e devidamente autorizada para tanto terá validade de, no máximo, cinco anos. No Apêndice A5-I, consta uma lista dos itens que precisam ser inspecionados e satisfazer a legislação nacional ou outras medidas para a implementação dos dispositivos desta Convenção, relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar nos navios, para que um certificado de trabalho marítimo possa ser emitido.

2. A validade do certificado de trabalho marítimo estará sujeita a uma inspeção intermediária pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida, autorizada para esse fim, destinada a assegurar que o navio mantém a conformidade com os requisitos nacionais para a implementação desta Convenção. Se apenas uma inspeção intermediária for realizada e o período de validade for de cinco anos, essa inspeção ocorrerá entre a segunda e a terceira data de vencimento anual do certificado. A data de vencimento anual significa o dia, o mês e o ano, que corresponderá, a cada ano, à data de expiração do certificado de trabalho marítimo. O alcance e extensão da inspeção intermediária serão idênticos ao da inspeção para renovação do certificado. O certificado será endossado após uma inspeção intermediária satisfatória.

3. Não obstante o disposto no parágrafo 1º desta Norma, se a inspeção for concluída dentro de três meses antes da expiração de um certificado de trabalho marítimo, o novo certificado de trabalho será válido a partir da data de conclusão da inspeção para renovação, por um período de, no máximo, cinco anos a partir da data de expiração do certificado existente.

4. Se a inspeção para renovação for concluída mais de três meses antes da data de expiração do certificado de trabalho marítimo, o novo certificado de trabalho marítimo será válido por um período de, no máximo, cinco anos, a partir da data de conclusão da inspeção para renovação.



5. Um certificado de trabalho marítimo poderá ser emitido provisoriamente:

- a) a navios novos quando de sua entrega;
- b) a um navio que troca de bandeira; ou
- c) quando um armador assume responsabilidade pela operação de um navio que é novo para ele.

6. Este certificado provisório de trabalho marítimo poderá ser emitido por um período máximo de seis meses pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida, devidamente autorizada para esse fim.

7. Um certificado provisório de trabalho marítimo poderá ser emitido somente após se verificar que:

- a) o navio foi inspecionado, na medida razoável e exequível, em relação aos itens estipulados no Apêndice A5-I, levando em conta a verificação dos itens relacionados nas alíneas b), c) e d) deste parágrafo.
- b) o armador demonstrou à autoridade competente ou à organização reconhecida que o navio dispõe de procedimentos adequados para cumprir esta Convenção;
- c) o capitão está familiarizado com os dispositivos desta Convenção e com a responsabilidade pela sua implementação; e
- d) informações relevantes foram fornecidas à autoridade competente ou à organização reconhecida para a elaboração de uma declaração de conformidade de trabalho marítimo.

8. Uma inspeção rigorosa, em conformidade com o parágrafo 1º desta Norma, será realizada antes da expiração do certificado provisório, com vistas à emissão de um certificado de trabalho marítimo de validade normal. Nenhum certificado provisório poderá ser emitido após os seis meses iniciais a que se refere o parágrafo 6º desta Norma. A emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo não será necessária para o período de validade do certificado provisório.

9. O certificado de trabalho marítimo, o certificado provisório de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo serão emitidos num formato correspondente aos modelos constantes no Apêndice A5-II.

10. A declaração de conformidade com o trabalho marítimo será anexada ao certificado de trabalho marítimo e terá duas partes:

- a) A Parte I será emitida pela autoridade competente, que:
 - i) identificará a lista de itens a serem inspecionados, de acordo com o parágrafo 1º desta Norma;



ii) identificará os requisitos nacionais que incorporam as disposições relevantes desta Convenção, fazendo referência às disposições legais nacionais pertinentes, e, até onde for necessário, fornecerá informação concisa sobre o conteúdo principal dos requisitos nacionais;

iii) fará referência a requisitos específicos para o navio, conforme a legislação nacional;

iv) registrará eventuais disposições substancialmente equivalentes, adotadas de acordo com o parágrafo 3º do Artigo VI; e

v) indicará claramente eventuais isenções concedidas pela autoridade competente, de acordo com o disposto no Título 3; e

b) a Parte II será elaborada pelo armador e identificará as medidas tomadas para assegurar a conformidade contínua com os requisitos nacionais entre as inspeções e as medidas propostas para assegurar o aprimoramento contínuo.

A autoridade competente ou a organização reconhecida e devidamente autorizada para esse fim, certificará a Parte II e emitirá a declaração de conformidade do trabalho marítimo.

11. Os resultados de todas as inspeções subseqüentes ou de outras verificações realizadas em relação ao navio em apreço e quaisquer deficiências detectadas durante alguma verificação serão registrados, juntamente com a data em que as deficiências detectadas foram sanadas. Esse registro, acompanhado de uma tradução em inglês, caso o original não seja nessa língua, será incluído na declaração de conformidade do trabalho marítimo ou a ela anexado, ou disponibilizado de alguma outra maneira à gente do mar, aos inspetores do Estado da bandeira, aos funcionários habilitados em Estados dos portos e a representantes de armadores e de gente do mar.

12. Um certificado de trabalho marítimo de validade atual e a declaração de conformidade do trabalho marítimo, acompanhados de uma versão em inglês, se os originais não forem nessa língua, serão levados a bordo do navio e afixados num local visível a bordo, para conhecimento da gente do mar. Uma cópia será fornecida, a pedido, em conformidade com a legislação nacional, a marítimos, inspetores do Estado da bandeira, funcionários habilitados dos Estados dos portos e a representantes dos armadores e da gente do mar.

13. A exigência de uma versão em inglês, conforme os parágrafos 11 e 12 desta Norma, não se aplica a navios que não realizam viagens internacionais.

14. Um certificado emitido em conformidade com os parágrafos 1º e 5º desta Norma perderá sua validade nas seguintes circunstâncias:

a) se as inspeções pertinentes não forem concluídas nos prazos especificados no parágrafo 2º desta Norma;

b) se o certificado não for endossado em conformidade com o disposto no parágrafo 2º desta Norma;



- c) se o navio trocar de bandeira;
- d) se um amador deixar de assumir a responsabilidade pela operação de um navio; e
- e) se mudanças substanciais forem feitas na estrutura ou nos equipamentos a que se refere o Título 3.

15. No caso a que se refere o parágrafo 14, alíneas c), d) ou e) desta Norma, um novo certificado será emitido somente se a autoridade competente ou a organização reconhecida que emitir o certificado estiver plenamente convencida de que o navio está em conformidade com os requisitos desta Norma.

16. Um certificado de trabalho marítimo será anulado pela autoridade competente ou pela organização reconhecida, devidamente autorizada para esse fim pelo Estado da bandeira, se houver prova de que o navio envolvido deixou de cumprir com os dispositivos desta Convenção e de tomar qualquer medida corretiva.

17. Ao decidir se um certificado de trabalho marítimo deve ser anulado, em conformidade com o parágrafo 16 desta Norma, a autoridade competente ou a organização reconhecida levará em conta a gravidade ou a frequência das ocorrências.

Diretriz

Diretriz B5.1.3 – Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. O enunciado dos requisitos nacionais na Parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo deverá incluir ou fazer-se acompanhar de referências aos dispositivos legais relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar, pertinentes a cada item constante no Apêndice A5-I. Caso a legislação nacional siga precisamente os dispositivos desta Convenção, uma referência bastará. Se uma disposição da Convenção for implementada mediante uma equivalência substancial, em conformidade com o parágrafo 3º do Artigo VI, essa disposição deverá ser identificada e acompanhada de uma sucinta explicação. Caso uma isenção seja concedida pela autoridade competente, conforme o disposto no Título 3, deverá haver clara indicação da disposição ou das disposições em apreço.

2. As medidas a que se refere a Parte II da declaração de conformidade do trabalho marítimo, elaborada pelo armador, deverá, em particular, indicar as ocasiões em que a conformidade contínua com determinados requisitos nacionais será verificada, as pessoas responsáveis pela verificação, os registros a serem feitos, e os procedimentos a serem seguidos se for detectada alguma inconformidade. A Parte II poderá assumir várias formas. Ela poderá fazer referência a outros documentos mais abrangentes que abordem políticas e procedimentos relativos a outros aspectos do setor marítimo, tais como os documentos exigidos pelo *Código Internacional de Gerenciamento da Segurança* (ISM) ou a informação exigida pela Regra 5 da Convenção SOLAS, Capítulo XI-1, relativa ao Registro de Sinopse Contínua do navio.



3. As medidas para assegurar a conformidade contínua deverão incluir os requisitos gerais internacionais para que o armador e o capitão se mantenham informados dos últimos avanços nas conclusões tecnológicas e científicas a respeito do planejamento do local de trabalho, levando em conta os perigos inerentes ao trabalho da gente do mar, e para que eles compartilhem as informações com os representantes da gente do mar, assegurando, assim, um nível melhor de proteção das condições de trabalho e de vida da gente do mar a bordo.
4. A declaração de conformidade do trabalho marítimo deverá, acima de tudo, ser elaborada em linguagem clara, destinada a ajudar as pessoas interessadas, tais como inspetores do Estado da bandeira, os funcionários autorizados dos Estados dos portos e gente do mar, para verificar se os requisitos estão sendo devidamente implementados.
5. Um exemplo do tipo de informação que poderia constar na declaração de conformidade do trabalho marítimo é dado no Apêndice B5-I.
6. Se um navio trocar de bandeira, como menciona o parágrafo 14 c da Norma A5.1.3, e se ambos os Estados interessados tiverem ratificado esta Convenção, o Membro cuja bandeira o navio arvorava anteriormente deverá, o mais prontamente possível, transmitir à autoridade competente do outro Membro cópias do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo que estavam a bordo do navio antes da troca de bandeira e, se for aplicável, cópias dos relatórios relevantes de inspeção, caso a autoridade competente o solicite até três meses após a troca de bandeira.

Regra

Regra 5.1.4 – Inspeção e controle da aplicação

1. Todo Membro se assegurará, por meio de um sistema efetivo e coordenado de inspeções regulares, monitoramento e outras medidas de controle, de que os navios que ostentam sua bandeira cumprem com os dispositivos desta Convenção, da forma implementada na legislação e nos regulamentos nacionais.
2. Requisitos pormenorizados relativos a um sistema de inspeção e controle da aplicação, a que se refere o parágrafo 1º desta Regra, constam na Parte A do Código.

Norma

Norma A5.1.4 – Inspeção e controle da aplicação

1. Todo Membro manterá um sistema de inspeção das condições propiciadas à gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira, que incluirá a garantia de que as medidas pertinentes às condições de trabalho e de vida especificadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, segundo couber, estão sendo seguidas e que os dispositivos desta Convenção estão sendo observados.
2. A autoridade competente designará um número suficiente de inspetores qualificados para desempenhar as funções previstas no parágrafo 1º desta Norma. Se organizações reconhecidas tiverem sido autorizadas a realizar as inspeções, o Membro exigirá que as pessoas encarregadas de



efetuar as inspeções sejam qualificadas para desempenhar essas funções e lhes conferirá a devida autoridade legal para desempenhar suas funções.

3. Providências apropriadas serão tomadas para assegurar que os inspetores tenham formação, competência, mandato, atribuições, condição jurídica e independência necessários ou convenientes que os capacite para realizar a inspeção e assegurar o cumprimento a que se refere o parágrafo 1º desta Norma.

4. As inspeções serão feitas nos intervalos prescritos pela Norma A5.1.3, se couber. O intervalo nunca será de mais de três anos.

5. Se um Membro receber uma queixa que não considera manifestamente infundada ou se obtiver prova de que um determinado navio que arvoira sua bandeira não está em conformidade com os dispositivos desta Convenção ou que há sérias deficiências na implementação das medidas relacionadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, o Membro tomará as providências necessárias para investigar a questão e assegurará que providências serão tomadas para sanar quaisquer deficiências detectadas.

6. Regras apropriadas serão adotadas e efetivamente aplicadas por todo Membro, a fim de garantir que os inspetores gozem de condição jurídica e condições de serviço que garantam sua independência a respeito de mudanças de governo e de qualquer influência externa indevida.

7. Os inspetores, que disporão de diretrizes claras sobre as tarefas a serem realizadas e com devidas credenciais, terão autoridade para:

a) subir a bordo de navios que arvoram a bandeira do Membro;

b) realizar qualquer inspeção, teste ou investigação que julgarem necessário para terem certeza de que as normas estão sendo estritamente observadas; e

c) exigir que qualquer deficiência seja sanada e, se houver motivo para achar que as deficiências constituem uma grave infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar) ou um perigo significativo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar, proibir o navio de deixar o porto até que as providências necessárias sejam tomadas.

8. Toda ação empreendida em conformidade com o parágrafo 7º c desta Norma estará sujeita ao direito de recurso a uma autoridade judicial ou administrativa.

9. Os inspetores poderão orientar e aconselhar em vez de iniciar ou recomendar procedimentos administrativos, caso não haja uma nítida infração dos dispositivos desta Convenção que constitua perigo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar em foco e se não houver precedentes de infrações semelhantes.

10. Os inspetores manterão em sigilo a fonte de qualquer queixa ou reclamação sobre um suposto perigo ou uma deficiência em relação às condições de trabalho e de vida da gente do mar ou de



alguma violação da legislação nacional e não darão a entender ao representante do armador ou do operador do navio que a inspeção foi feita por causa de uma queixa ou reclamação.

11. Os inspetores não serão encarregados de tarefas que, devido ao seu número ou natureza, possam interferir numa inspeção efetiva ou prejudicar de alguma forma sua autoridade ou imparcialidade nas relações com os armadores, marítimos ou terceiros interessados. Em particular, os inspetores serão:

a) proibidos de ter qualquer interesse direto ou indireto nas atividades que devem inspecionar; e

b) proibidos, sob pena de sanções ou medidas disciplinares, de divulgar, mesmo depois de deixar o serviço, quaisquer segredos comerciais ou processos confidenciais de trabalho ou informações de natureza pessoal das quais venham a tomar conhecimento no desempenho de suas funções.

12. Os inspetores submeterão um relatório de cada inspeção à autoridade competente. Uma cópia do relatório em inglês ou na língua de trabalho do navio será fornecida ao capitão do navio e outra cópia será afixada no quadro de avisos do navio, para conhecimento da gente do mar, e outra será enviada a seus representantes, caso isso seja solicitado.

13. A autoridade competente de cada membro manterá registros das inspeções das condições dos marítimos em navios que ostentam sua bandeira. Publicará também um relatório anual sobre as atividades de inspeção num prazo razoável, de seis meses no máximo, depois do fim do ano.

14. No caso de investigação de um incidente de maior monta, o relatório será submetido à autoridade competente o mais prontamente possível, no máximo um mês após a conclusão da investigação.

15. Quando uma inspeção for realizada ou medidas prescritas por esta Norma forem tomadas, todo esforço razoável será feito para evitar que o navio fique detido ou retido por um tempo injustificado.

16. Caberá indenização, em conformidade com a legislação nacional, por perdas ou danos incorridos por causa do exercício errôneo da autoridade dos inspetores. De qualquer modo, o ônus da prova recairá sobre o querelante.

17. Todo membro adotará e aplicará efetivamente penalidades apropriadas e outras medidas corretivas pela infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar) e pela obstrução das funções desempenhadas pelos inspetores.

Diretriz

Diretriz B5.1.4 – Inspeção e controle da aplicação

1. A autoridade competente e qualquer outro serviço ou autoridade total ou parcialmente envolvida na inspeção das condições de trabalho e de vida da gente do mar deverão dispor dos recursos necessários para desempenhar suas funções. Em particular:



- a) todo Membro disporá das medidas necessárias para que se possa recorrer a peritos técnicos e especialistas, se necessário, para prestar ajuda ao trabalho dos inspetores no desempenho de seu trabalho; e
- b) os inspetores deverão dispor de instalações convenientemente localizadas e de equipamentos e meios de transporte adequados para o desempenho eficiente de suas funções.
2. A autoridade competente deverá formular uma política de conformidade e controle da aplicação para assegurar a consistência e orientar as atividades de inspeção e de controle da aplicação em relação a esta Convenção. Cópias desta política deverão ser disponibilizadas a todos os inspetores e funcionários relacionados ao público, aos armadores e aos marítimos.
3. A autoridade competente deverá estabelecer procedimentos simples para que ela possa receber informações confidenciais a respeito de possíveis infrações dos dispositivos desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar), fornecidas diretamente pela gente do mar ou por seus representantes, e para que os inspetores possam investigar tais questões prontamente, bem como:
- a) permitir que os capitães do navio, a gente do mar ou os representantes da gente do mar solicitem uma inspeção, caso a julguem necessária; e
- b) fornecer informações técnicas e orientação aos armadores, marítimos e organizações interessadas a respeito dos meios mais eficazes de dar cumprimento aos dispositivos desta Convenção e de efetuar o aprimoramento contínuo das condições da gente do mar a bordo.
4. Os inspetores deverão ser plenamente treinados e em número suficiente para assegurar o desempenho eficaz de suas funções, com devida atenção ao seguinte:
- a) a importância das funções a serem desempenhadas pelos inspetores, e, em particular, do número, natureza e tamanho dos navios submetidos à inspeção e do número e complexidade dos dispositivos legais a serem observados;
- b) os recursos colocados à disposição dos inspetores; e
- c) as condições práticas em que as inspeções terão de ser feitas para que sejam eficazes.
5. Sujeito às condições de recrutamento para o serviço público prescritas pela legislação e pelos regulamentos nacionais, os inspetores deverão possuir as qualificações e a formação adequada para desempenhar suas funções e, se possível, um mínimo de conhecimentos ou de experiência como marítimos. Deverão também ter um conhecimento adequado das condições de trabalho e de vida da gente do mar e da língua inglesa.
6. Medidas deverão ser tomadas para propiciar treinamento adicional aos inspetores no decurso de seu emprego.



7. Todos os inspetores deverão ter uma compreensão clara das circunstâncias em que a inspeção será realizada, do alcance da inspeção nas diferentes circunstâncias mencionadas e do método geral de inspeção.

8. Os inspetores munidos das devidas credenciais exigidas pela legislação nacional deverão ter autoridade para, no mínimo, o seguinte:

a) subir a bordo de navios livremente e sem aviso prévio; contudo, ao iniciar a inspeção de um navio, os inspetores deverão anunciar sua presença ao capitão ou à pessoa encarregada, e, se for apropriado, à gente do mar ou a seus representantes;

b) fazer perguntas ao capitão, aos marítimos e a qualquer outra pessoa, inclusive ao armador ou ao seu representante, sobre qualquer matéria relacionada com a aplicação dos dispositivos da legislação e dos regulamentos nacionais, na presença de quaisquer testemunhas que o entrevistado quiser;

c) exigir a apresentação de quaisquer livros, diários de bordo, registros, certificados ou quaisquer outros documentos ou informações diretamente relacionados com o objeto da inspeção, a fim de verificar a conformidade com a legislação nacional que implementa esta Convenção;

d) exigir a afixação de avisos, como requer a legislação nacional que implementa esta Convenção;

e) extrair ou retirar, para fins de análise, amostras de produtos, carga, água potável, suprimentos, materiais e substâncias utilizadas ou manuseadas;

f) chamar a atenção do armador, operador do navio ou capitão, imediatamente após a inspeção, para deficiências suscetíveis de afetarem a saúde e a segurança das pessoas a bordo do navio;

g) alertar a autoridade competente e, se couber, à organização reconhecida, para deficiência ou abuso não previstos na legislação nem nos regulamentos nacionais e apresentar propostas para o aprimoramento da legislação nacional; e

h) notificar a autoridade competente a respeito de qualquer acidente de trabalho ou lesões e doenças ocupacionais que afete os marítimos, nos casos e maneiras previstas pela legislação nacional.

9. Quando a amostra a que se refere o parágrafo 8º, alínea e), desta Diretriz for extraída ou retirada, o armador ou seu representante e, se couber, um marítimo deverá ser notificado ou deverá estar presente ao ato. A quantidade da amostra deverá ser devidamente anotada pelo inspetor.

10. No relatório anual publicado pela autoridade competente de cada Membro a respeito dos navios que arvoram sua bandeira, deverá constar o seguinte:



- a) uma relação da legislação nacional pertinente às condições de trabalho e de vida da gente do mar e emendas que tiverem entrado em vigor no ano;
- b) pormenores da organização do sistema de inspeção;
- c) estatísticas dos navios e de outros locais sujeitos a inspeção e de navios e locais efetivamente inspecionados;
- d) dados estatísticos sobre todos os marítimos sujeitos a legislação nacional;
- e) dados estatísticos e informações a respeito de violações da legislação nacional, penalidades impostas e casos de detenção de navios; e
- f) dados estatísticos sobre acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais notificadas que afetem a gente do mar.

Regra

Regra 5.1.5 – Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham procedimentos de bordo para uma tramitação justa, eficaz e ágil de queixas de gente do mar que alegarem infrações das disposições desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar).
2. Todo Membro proibirá e penalizará toda forma de vitimização da gente do mar por ter apresentado uma queixa.
3. O disposto nesta Regra e nas seções correlatas do Código não prejudica o direito da gente do mar de buscar reparação por quaisquer meios legais que julgar apropriado.

Norma

Norma A5.1.5 – Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

1. Sem prejuízo de um maior alcance que se possa dar à legislação nacional ou aos acordos de negociação coletiva, procedimentos de bordo poderão ser utilizados pela gente do mar para apresentar queixas relativas a qualquer matéria que supostamente constitui uma infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar).
2. Todo Membro assegurará que a legislação nacional prescreverá procedimentos apropriados de bordo para tratar de queixas, a fim de atender aos dispositivos da Regra 5.1.5. Esses procedimentos visarão a resolver queixas na mais baixa instância possível. Em todos os casos, porém, a gente do mar terá o direito de queixar-se diretamente ao capitão e, se julgar necessário, às autoridades externas pertinentes.
3. Os procedimentos de bordo para tratar de queixas incluirão o direito da gente do mar de ser acompanhado ou representado durante a tramitação da queixa, bem como a salvaguardas contra a



possibilidade de ser vitimizado por apresentar uma queixa. A expressão “vitimização” abrange qualquer ação adversa realizada por qualquer pessoa contra gente do mar, por haver apresentado uma queixa que não seja obviamente vexatória ou mal-intencionada.

4. Além de uma cópia do contrato de trabalho ou acordo de emprego, toda a gente do mar receberá uma cópia dos procedimentos de bordo para o tratamento de queixas aplicáveis ao navio. O documento trará informação para contato com a autoridade competente no Estado da bandeira do país ou no Estado de residência do marítimo, se for esse o caso, e o nome da pessoa ou pessoas a bordo do navio que poderão, em caráter confidencial, dar conselho imparcial à gente do mar a respeito de suas queixas e ajudá-la a observar os procedimentos de bordo para tratar de queixas no navio.

Diretriz

Diretriz B5.1.5 - Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

1. Sujeito às disposições relevantes de acordos de negociação coletiva, a autoridade competente deverá, em consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar, elaborar um modelo de procedimentos de tramitação de queixas a bordo, que seja justo, ágil e bem fundamentado, para todos os navios que arvoram a bandeira do Membro. Na elaboração desses procedimentos, os seguintes aspectos deverão ser considerados:

a) muitas queixas poderão relacionar-se especificamente com os indivíduos a quem a queixa terá de ser feita ou mesmo com o capitão do navio. Em todos os casos, a gente do mar deverá poder queixar-se diretamente ao capitão e apresentar a queixa externamente também;

b) a fim de contribuir para evitar a vitimização da gente do mar por apresentar queixa a respeito de matérias previstas nesta Convenção, os procedimentos devem incentivar a designação de uma pessoa a bordo que possa aconselhar a gente do mar sobre os procedimentos a que poderá recorrer e, caso seja solicitado pelo autor da queixa, estar presente a reuniões ou audiências sobre o objeto da queixa.

2. Os procedimentos ventilados durante o processo de consulta a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deverão abordar, no mínimo, o seguinte;

a) as queixas deverão ser dirigidas ao chefe do serviço da pessoa que apresentar a queixa ou ao seu oficial superior;

b) o chefe do serviço ou o oficial superior deverá tentar resolver a questão no prazo prescrito, conforme a gravidade dos aspectos envolvidos;

c) se o chefe do serviço ou o oficial superior não puderem solucionar a contento a queixa, a gente do mar poderá referi-la ao capitão, que tratará do assunto pessoalmente;

d) a gente do mar deverá a qualquer momento ter o direito de ser acompanhada e representada por outro trabalhador de sua escolha a bordo do navio em questão;



e) todas as queixas e as respectivas decisões deverão ser registradas e uma cópia deverá ser fornecida à gente do mar interessada;

f) caso uma queixa não possa ser resolvida a bordo, a matéria deverá ser referida ao armador em terra, a quem deverá ser concedido um prazo apropriado para resolver a questão, se for apropriado, em consulta com a gente do mar interessada ou com qualquer outra pessoa que ela designar como seu representante; e

g) em todos os casos, a gente do mar deverá ter o direito de submeter suas queixas diretamente ao capitão, ao armador e às autoridades competentes.

Regra

Regra 5.1.6 – Sinistros marítimos

1. Todo Membro realizará uma investigação oficial de todo sinistro marítimo que ocasione lesão ou perda de vida, que envolva um navio que arvoira sua bandeira. O relatório final da investigação será normalmente dado a conhecer ao público.

2. Os membros cooperarão entre si para facilitar a investigação de sinistros marítimos graves a que se refere o parágrafo 1º desta Regra.

Norma

Norma A5.1.6 – Sinistros marítimos
(Nenhum dispositivo)

Diretriz

Diretriz B5.1.6 – Sinistros marítimos
(Nenhum dispositivo)

Regra

Regra 5.2 – Responsabilidades do Estado controlador do porto

Finalidade: Permitir que todo Membro cumpra suas responsabilidades conforme esta Convenção, no que tange à cooperação internacional necessária para assegurar a implementação e controle da aplicação das normas desta Convenção a navios estrangeiros.

Regra 5.2.1 – Inspeção no porto

1. Todo navio estrangeiro que, no desenrolar normal de sua atividade ou por motivos operacionais, fizer escala no porto de um Membro poderá estar sujeito à inspeção, de acordo com o parágrafo 4º do Artigo V, a fim de verificar sua conformidade com os dispositivos desta Convenção (inclusive com os direitos da gente do mar), no que tange às condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio.



2. Todo Membro aceitará o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo exigidos pela Regra 5.1.3 como presunção, salvo prova em contrário, de conformidade com os dispositivos desta Convenção (inclusive com os direitos da gente do mar). Portanto, a inspeção em seus portos se restringirá, salvo nas circunstâncias especificadas no Código, a um exame do certificado e da declaração.

3. As inspeções num porto serão realizadas por funcionários habilitados, conforme o disposto no Código e em outros acordos internacionais aplicáveis que regem o controle de inspeções pelo Estado do porto em território do Membro. Essas inspeções serão limitadas à verificação de que a matéria examinada está em conformidade com os dispositivos relevantes dos artigos e regras desta Convenção e da Parte A do Código.

4. As inspeções passíveis de serem realizadas de acordo com esta regra serão baseadas num sistema eficaz de inspeção e controle pelo Estado que governa o porto, que contribua para assegurar que as condições de trabalho e de vida da gente do mar em navios que entram num porto do membro em apreço estejam em conformidade com os dispositivos desta Convenção (inclusive com o que se refere aos direitos da gente do mar).

5. Informações a respeito do sistema a que se refere o parágrafo 4º desta regra, inclusive sobre o método usado para avaliar sua eficácia, serão incluídas nos relatórios do Membro, a que se refere o artigo 22 da Constituição.

Norma

1. Se um funcionário habilitado, que tiver subido a bordo para realizar uma inspeção e tiver solicitado, se for o caso, o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo constatar:

- a) que os documentos exigidos não são apresentados ou mantidos ou que seu conteúdo é falso, ou que os documentos apresentados não contêm a informação exigida por esta Convenção ou são inválidos por outros motivos; ou
- b) que há motivos claros para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção; ou
- c) que existem motivos razoáveis para crer que o navio trocou de bandeira a fim de se eximir da conformidade com esta Convenção; ou
- d) que há uma queixa que alega que certas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção,

uma inspeção mais minuciosa será realizada para averiguar as condições de trabalho e de vida a bordo do navio. Essa inspeção será realizada quando se crê que as condições de trabalho e de vida supostamente deficientes poderiam constituir um nítido perigo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar ou quando o funcionário habilitado encontrar motivos para crer que as deficiências constituem uma grave infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar).



2. Se uma inspeção mais rigorosa for realizada num navio estrangeiro em um porto de um Membro por funcionários autorizados, nas circunstâncias especificadas nas alíneas a) b) ou c) do parágrafo 1º desta Norma, ela deverá, em princípio, abranger os itens relacionados no Apêndice A5-III.

3. No caso de uma queixa a que se refere à alínea d) do parágrafo 1º desta Norma, a inspeção geralmente será limitada ao teor da queixa, embora uma queixa ou sua investigação possa propiciar motivos claros para uma investigação rigorosa, de acordo com a alínea b) do parágrafo 1º desta norma. Para os fins da alínea d) do parágrafo 1º desta norma, queixa significa informação fornecida por gente do mar, entidade profissional, associação, sindicato ou, em geral, qualquer pessoa preocupada com a segurança do navio e com os perigos para a segurança e a saúde da gente do mar a bordo.

4. Se, após uma inspeção mais pormenorizada, ficar constatado que as condições de trabalho e de vida no navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção, o funcionário habilitado imediatamente levará as deficiências ao conhecimento do capitão do navio, determinando o prazo para sua correção. Se o funcionário habilitado julgar que essas deficiências são significativas ou se elas estiverem relacionadas com a queixa feita de acordo com o parágrafo 3º desta norma, o referido funcionário levará essas deficiências ao conhecimento das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Membro em que a inspeção tiver sido realizada e poderá ainda:

- a) notificar um representante do Estado da bandeira; e
- b) transmitir as informações relevantes às autoridades do próximo porto de escala.

5. O Membro no qual a inspeção for realizada terá o direito de transmitir uma cópia do relatório do funcionário, que deverá ser acompanhada pela eventual resposta recebida das autoridades competentes do Estado da bandeira dentro do prazo prescrito, ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, com vistas à tomada de uma providência que se julgar apropriada e oportuna para assegurar que a informação seja registrada e levada ao conhecimento das partes suscetíveis de se interessarem em valer-se também dos procedimentos relevantes de recurso.

6. Se, após uma inspeção mais pormenorizada pelo funcionário autorizado, constatar-se que o navio não está em conformidade com os dispositivos desta Convenção e:

- a) que as condições a bordo são nitidamente perigosas para a segurança, a saúde ou a proteção da gente do mar; ou
- b) que a falta de conformidade constitui uma grave ou reiterada infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar),

o funcionário habilitado adotará medidas para assegurar que o navio não prossiga a viagem enquanto não for sanada a falta de conformidade no âmbito da alínea a) ou b) deste parágrafo, ou enquanto o funcionário habilitado não tiver concordado com um plano de ação para retificar essa falta de conformidade e estiver convencido de que o plano será executado prontamente. Se o navio for impedido de zarpar, o funcionário autorizado notificará imediatamente esse fato ao Estado da bandeira e convidará um representante do Estado da bandeira a comparecer, se possível, solicitando



ao Estado da bandeira que responda dentro de um prazo determinado. O funcionário habilitado informará também as organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Estado que controla o porto no qual a inspeção tiver sido realizada.

7. Todo membro assegurará que seus funcionários autorizados receberão orientação, do tipo indicado na Parte B do Código, quanto às circunstâncias que justificariam a detenção de um navio, de acordo com o parágrafo 6º desta norma.

8. Ao desincumbir-se de suas responsabilidades de acordo com esta norma, o Membro envidará todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente detido ou retido. Se ficar constatado que um navio está sendo indevidamente detido ou retido, será paga uma indenização por eventuais perdas ou danos incorridos e o ônus da prova caberá ao querelante.

Diretriz

Diretriz B5.2.1 – Inspeção nos portos

1. A autoridade competente deverá formular uma política de inspeção para os funcionários autorizados a realizar inspeções conforme a Regra 5.2.1. O objetivo dessa política deverá ser assegurar consistência e orientar as atividades de inspeção e controle da aplicação, relacionadas com os dispositivos desta Convenção (inclusive com os direitos da gente do mar). Cópias dessa política deverão ser franqueadas ao público, aos armadores e à gente do mar.

2. Ao formular uma política relativa às circunstâncias que justificariam a detenção do navio de acordo com o parágrafo 6º da Norma A5.2.1, a autoridade competente deverá considerar que, no que tange às infrações a que se refere o parágrafo 6º b), a gravidade poderia ser devida à natureza da deficiência constatada. Isso seria particularmente relevante no caso de violação de direitos e princípios fundamentais ou dos direitos de emprego e sociais a que se referem os Artigos III e IV. Por exemplo, o emprego de um menor de idade deverá ser considerado como uma infração séria, mesmo que haja somente uma pessoa nessa situação a bordo. Em outros casos, a quantidade de diferentes defeitos constatados numa determinada inspeção deverá ser levada em conta. Por exemplo, talvez fossem necessárias várias ocorrências de defeitos relativos a alojamento, alimentação ou serviço de mesa que não ameçam a segurança ou a saúde para que fossem consideradas uma infração séria.

3. Os Membros deverão cooperar uns com os outros tanto quanto possível na adoção de diretrizes internacionalmente acordadas sobre políticas de inspeção, especialmente em se tratando de circunstâncias que justificariam a detenção de um navio.

Regra

Regra 5.2.2 – Procedimentos de tramitação de queixas em terra

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar de navios que fizerem escala num porto no território do Membro, que alegar uma infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar) terá o direito de notificar tal infração, a fim de facilitar um meio imediato e prático de correção.



Norma**Norma A5.2.2 – Procedimentos de tramitação de queixas em terra**

1. A queixa de um marítimo que alegar uma infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar) poderá ser notificada a um funcionário habilitado no porto em que o navio do marítimo fizer escala. Nesses casos, o funcionário habilitado empreenderá uma investigação inicial.
2. Caso seja apropriado, em vista da natureza da queixa, a investigação inicial verificará se os procedimentos de bordo para tratamento de queixas, a que se refere à Regra 5.1.5, foram utilizados. O funcionário habilitado poderá também realizar uma inspeção rigorosa, de acordo com a Norma A5.2.1.
3. O funcionário habilitado, caso seja apropriado, tentará promover uma solução para a queixa a bordo do próprio navio.
4. Caso a investigação ou a inspeção realizada de acordo com esta Norma constate uma falta de conformidade, segundo os termos do parágrafo 6º da Norma A5.2.1, os dispositivos do referido parágrafo se aplicarão.
5. Se os dispositivos do parágrafo 4º desta Norma não se aplicarem e se a queixa não for resolvida a bordo do próprio navio, o funcionário habilitado notificará imediatamente o fato ao Estado da bandeira, solicitando orientação e um plano corretivo dentro de um determinado prazo.
6. Se a queixa não for resolvida depois da ação empreendida nos termos do parágrafo 5º desta Norma, o Estado controlador do porto transmitirá uma cópia do relatório do funcionário habilitado ao Diretor-Geral. O relatório terá de ser acompanhado da eventual resposta recebida, no prazo prescrito, da autoridade competente do Estado da bandeira. As organizações pertinentes de armadores e de gente do mar também serão informadas. Além disso, dados estatísticos e informações a respeito das queixas resolvidas serão submetidos regularmente pelo Estado controlador do porto ao Diretor-Geral. Essas transmissões serão feitas para que, com base na ação que tiver sido considerada apropriada e oportuna, um registro dessa informação seja mantido e levado ao conhecimento das partes, inclusive das organizações de armadores e de gente do mar, suscetíveis de se interessar em valer-se também dos procedimentos relevantes.
7. Medidas apropriadas serão tomadas para salvaguardar a confidencialidade das queixas feitas pela gente do mar.

Diretriz**Diretriz B5.2.2 - Procedimentos de tramitação de queixas em terra**

1. Quando uma queixa a que se refere à Norma A5.2.2 for tratada por um funcionário habilitado, esse funcionário verificará primeiramente se a queixa é de caráter geral, que interessa a toda a gente



do mar a bordo do navio ou a uma certa categoria de gente do mar, ou se ela se refere apenas ao caso individual da gente do mar interessada.

2. Se a queixa for de caráter geral, deverá pensar-se numa inspeção pormenorizada, conforme a Norma A5.2.1.
3. Se a queixa se referir a um caso individual, deverá ser feita uma análise dos resultados dos procedimentos de bordo para resolução da queixa apresentada. Se esses procedimentos não tiverem sido utilizados, o funcionário habilitado deverá sugerir que o querelante faça uso desses procedimentos. Deverá haver sólidos motivos para considerar uma queixa antes que ela tenha sido submetida aos procedimentos de bordo. Tais motivos incluem a inadequação ou demora indevida dos procedimentos internos ou o receio do querelante de retaliação por fazer a queixa.
4. Na investigação de uma queixa, o funcionário habilitado deverá dar ao capitão, ao armador e a qualquer outra pessoa envolvida na queixa uma oportunidade adequada de expressar seus pontos de vista.
5. Caso o Estado da bandeira demonstre, em resposta à notificação recebida do Estado controlador do porto, em consonância com o parágrafo 5º da Norma A5.2.2, que ele tratará do assunto e que dispõe de procedimentos eficazes para esse fim, e submeta um plano aceitável de ação, o funcionário autorizado poderá eximir-se de qualquer outro envolvimento com a queixa.

Regra

Regra 5.3 – Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra

Finalidade: Assegurar que todo membro cumpra com suas responsabilidades ao amparo desta Convenção, no que tange ao recrutamento e colocação de gente do mar e a sua proteção.

1. Sem prejuízo do princípio da responsabilidade de todo Membro pelas condições de trabalho e de vida da gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira, o Membro será também responsável por assegurar o recrutamento e colocação de gente do mar, bem como a proteção de sua seguridade social dos que são seus nacionais ou residentes ou domiciliados em seu território, na medida em que essa responsabilidade é determinada por esta Convenção.
2. Os dispositivos pormenorizados para a implementação do parágrafo 1º desta Regra constam no Código.
3. Todo Membro estabelecerá um sistema eficaz de inspeção e monitoramento para desincumbir-se de suas responsabilidades ao amparo desta Convenção.
4. Informações acerca do sistema a que se refere o parágrafo 3º desta Regra, inclusive sobre o método usado para avaliar sua eficácia, serão incluídas nos relatórios do Membro, em consonância com o Artigo 22 da Constituição da OIT.

Norma

Norma A5.3 – Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra



1. Todo Membro controlará a aplicação dos dispositivos desta Convenção referentes à operação e prática dos serviços de recrutamento e colocação estabelecidos em seu território, mediante um sistema de inspeção e monitoramento e de procedimentos jurídicos relativos à infração de licença e de outros requisitos operacionais constantes na Norma A1.4.

Diretriz

Diretriz B5.3 – Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra

1. Os serviços privados de recrutamento e colocação de gente do mar estabelecidos no território do Membro e que contratem os serviços de gente do mar para um armador, onde quer que esteja localizado, terão de assumir a obrigação de garantir o devido cumprimento, pelo armador, dos termos de seus acordos de emprego firmados com gente do mar.



108

Anexo A5-I

As condições de trabalho e vida a bordo da gente do mar que devem ser inspecionadas e aprovadas pelo Estado da bandeira antes de expedir um certificado, conforme o parágrafo 1º da norma A5.1.3, são as seguintes:

Idade mínima

Atestados médicos

Qualificações da gente do mar

Acordos de emprego ou contratos de trabalho da gente do mar

Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado

Horas de trabalho e de descanso

Níveis de tripulação do navio

Alojamento

Serviços de lazer a bordo

Alimentação e serviço de mesa a bordo

Saúde e segurança e prevenção de acidentes

Assistência médica a bordo

Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

Pagamento dos salários



109

Anexo A5-II

Certificado de Trabalho Marítimo

(Nota: ao presente Certificado deverá juntar-se uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo)

Expedido conforme as disposições do artigo V e do Título 5 da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006 (a seguir, “a Convenção”) em virtude da autoridade do Governo de:

.....
(designação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

por:
(designação completa e endereço da autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada em virtude das disposições da Convenção)

Dados do navio

Nome do navio:.....
Letras ou números distintivos:.....
Porto de registro:.....
Data em que se registrou o navio:.....
Arqueação bruta¹:.....
Número OMI:.....
Tipo de navio:.....
Nome e endereço do armador²:.....

¹ A arqueação bruta para os navios aos quais se aplica o sistema provisório de medição de arqueação bruta adotado pela OMI será a que figura na coluna “OBSERVAÇÕES” do Certificado Internacional de Arqueação (1969). Ver artigo II, parágrafo 1, alínea c), da Convenção.

² O termo *armador* designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade de exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente de que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1º, alínea j), da Convenção.



110

Certifica-se que:

1. Este navio foi inspecionado e teve verificada sua conformidade com os requisitos da Convenção e com as disposições da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo em anexo.
2. As condições de trabalho e vida a bordo da gente do mar especificadas no anexo A5-I da Convenção foram consideradas correspondentes às disposições nacionais do país acima indicado, pelo meio das quais se aplica a Convenção. Na Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, parte I, consta um resumo destas disposições nacionais.

O presente Certificado é válido até, salvo inspeções que se efetuem conforme as normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Este Certificado só é válido quando em anexo com a Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo expedida em.....na data de.....

Data de finalização da inspeção em que se baseia o presente Certificado:.....

Expedido em.....na data de.....

Assinatura do funcionário devidamente habilitado que expede o Certificado

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Endossos do certificado da inspeção intermediária obrigatória

e, se for o caso, de outras inspeções adicionais

Certifica-se que o navio foi inspecionado conforme as normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção e que verificou-se que as condições de trabalho e vida da gente do mar que se especificam no anexo A5.I da Convenção se ajustam às disposições nacionais do país acima indicado e pelas quais se aplica a Convenção.

Inspeção intermediária:
(se efetuará entre o segundo
e o terceiro ano a partir da data
de expedição do certificado)

Assinado.....
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,
conforme o caso)

Endossos adicionais (caso necessário)

Certifica-se que o navio foi objeto de uma inspeção adicional com a finalidade de verificar se o navio continua cumprindo com as disposições nacionais pelas quais se aplica a Convenção, conforme previsto no parágrafo 3 da norma A3.1 da Convenção (nova matrícula do navio ou modificação importante de alojamento) ou por outros motivos.



os da
em

111

Inspeção adicional:
(caso necessária)

Assinado.....
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,
conforme o caso)

Inspeção adicional:
(caso necessária)

Assinado.....
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,
conforme o caso)

Inspeção adicional:
(caso necessária)

Assinado.....
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,
conforme o caso)



112

Anexo A5-III

Áreas gerais sujeitas a inspeção detalhada por funcionário autorizado em um porto de Membro executando inspeção de portos em conformidade com a Regra A5.2.1:

Idade Mínima

Qualificações da gente do mar

Acordos trabalhistas de gente do mar

Utilização de recrutamento privado licenciado, certificado ou regulado e colocação no serviço

Horas de trabalho ou repouso

Níveis de tripulação do navio

Acomodação

Instalações de lazer a bordo

Alimentação e serviço de bordo

Saúde e segurança e prevenção de acidentes

Assistência médica a bordo

Procedimentos de reclamação a bordo

Pagamento de remuneração



Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006
Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo – Parte I

(Nota: a presente Declaração deverá estar anexa ao Certificado de Trabalho Marítimo do navio)

Expedida sob a autoridade de:.....(*inserir o nome da autoridade competente definida no parágrafo 1º, alínea a), do artigo II da Convenção*)

A respeito das disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, o navio abaixo indicado:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta
---------------	------------	-----------------

se mantém em conformidade com a norma A5.1.3 da Convenção.

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente antes mencionada, que:

- a) as disposições da Convenção sobre o Trabalho Marítimo estão plenamente incorporadas nos requisitos nacionais listados abaixo;
 - b) estes requisitos nacionais estão contidos na legislação nacional a que se faz referência abaixo; explicações sobre o conteúdo desses requisitos foram fornecidas, quando necessário;
 - c) os detalhes de toda disposição de equivalência substancial adotada em virtude dos parágrafos 3º e 4º do artigo VI se indicam [depois dos dispositivos nacionais correspondentes listados a seguir] [mais adiante, no parágrafo previsto para tal efeito] (*riscar a descrição que não corresponde*);
 - d) toda isenção concedida pela autoridade competente conforme o Título 3 será indicada com clareza na seção que aparece mais abaixo para esse efeito; e
 - e) também se faz referência a todo requisito previsto na legislação nacional para uma categoria específica de navios.
1. Idade mínima (regra 1.1).....
 2. Atestados médicos (regra 1.2)
 3. Qualificações da gente do mar (regra 1.3).....
 4. Acordos de emprego da gente do mar (regra 2.1).....
 5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado (regra 1.4).....
 6. Horas de trabalho e de descanso (regra 2.3)
 7. Níveis de tripulação do navio (regra 2.7).....
 8. Alojamento (regra 3.1).....
 9. Serviços de lazer a bordo (regra 3.1).....



114

10. Alimentação e serviço de mesa (regra 3.2).....
11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (regra 4.3).....
12. Assistência médica a bordo (regra 4.1).....
13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (regra 5.1.5).....
14. Pagamento dos salários (regra 2.2).....

Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,
conforme o caso)

Equivalências substanciais

(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)

Conforme o previsto nos parágrafos 3º e 4º do artigo VI da Convenção, são indicadas as seguintes disposições de equivalência substancial, com exceção das que foram descritas na lista acima *(incluir uma descrição, caso aplicável)*:.....

.....
Não se aplica nenhuma disposição de equivalência substancial.

Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,
conforme o caso)

Exceções conforme o Título 3

(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)

Conforme o previsto no Título 3 da Convenção, são indicadas as seguintes exceções permitidas pela autoridade competente:.....



115

.....
Não foi permitida nenhuma exceção.

Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,
conforme o caso)



116

Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo – Parte II*Medidas adotadas para assegurar o cumprimento contínuo
entre as inspeções*

O armador, cujo nome figura no Certificado de trabalho Marítimo ao qual se anexa a presente Declaração, adotou as seguintes medidas para assegurar o cumprimento contínuo das disposições da Convenção entre as inspeções:

(Indique a continuação das medidas adotadas para assegurar o cumprimento de cada um dos pontos que figuram na parte I)

- | | |
|--|--------------------------|
| 1. Idade mínima (regra 1.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 2. Atestados médicos (regra 1.2) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 3. Qualificações da gente do mar (regra 1.3) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 4. Acordos de emprego da gente do mar (regra 2.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado (regra 1.4) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 6. Horas de trabalho e horas de descanso (regra 2.3) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 7. Níveis de tripulação do navio (regra 2.7) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 8. Alojamento (regra 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 9. Serviços de lazer a bordo (regra 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 10. Alimentação e serviço de mesa (regra 3.2) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (regra 4.3) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 12. Assistência médica a bordo (regra 4.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (regra 5.1.5) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 14. Pagamento dos salários (regra 2.2) | <input type="checkbox"/> |
| | |



Pela presente certifico que as medidas acima mencionadas foram formuladas para garantir o cumprimento contínuo entre as inspeções, dos requisitos listados na parte I.

Nome do armador¹.....

 Endereço da empresa:.....

 Nome do signatário autorizado:.....

 Cargo:.....
 Assinatura:
 Data:.....
 (Selo ou carimbo do armador)

As medidas antes mencionadas foram revisadas por *(inserir o nome da autoridade competente ou organização devidamente reconhecida)* e, depois de haver inspecionado o navio, foi considerado que satisfazem os objetivos estabelecidos na alínea b) do parágrafo 10 da norma A5.1.3, em relação às medidas destinadas a assegurar o cumprimento inicial e contínuo dos requisitos estipulados na parte I da presente Declaração.

Nome:.....
 Cargo:.....
 Endereço:.....

 Assinatura:.....
 Local :.....
 Data:.....
 (Selo ou carimbo da autoridade, se for o caso)

¹ O termo *armador* designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade da exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1, alínea j), da Convenção.



118

Certificado Provisório de Trabalho Marítimo

Expedido conforme as disposições do artigo V e do Título 5 da
 Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006
 (a seguir, “a Convenção”)
 em virtude da autoridade do Governo de:

.....
 (designação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

por:
 (designação completa e endereço da autoridade competente ou organização reconhecida
 devidamente autorizada em virtude das disposições da Convenção)

Dados do navio

Nome do navio:.....
 Letras ou números distintivos:.....
 Porto de registro:.....
 Data em que se registrou o navio:.....
 Arqueação bruta¹:.....
 Número OMI:.....
 Tipo de navio:.....
 Nome e endereço do armador²:.....

Certifica-se que, para efeitos do parágrafo 7 da norma A5.1.3 da Convenção::

- a) este navio foi inspecionado, na medida do factível e razoável, a respeito das matérias que figuram no anexo A5.I da Convenção, tendo em conta a verificação dos aspectos assinalados a seguir em b), c) e d);
- b) o armador demonstrou para a autoridade competente ou uma organização reconhecida que o navio conta com procedimentos adequados para cumprir o disposto na Convenção;
- c) o capitão conhece as disposições da Convenção e as responsabilidades da sua aplicação, e
- d) foram apresentadas informações pertinentes à autoridade competente ou a uma organização reconhecida para a expedição de uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo.

¹ A arqueação bruta para os navios aos quais se aplica o sistema provisório de medição de arqueação bruta adotado pela OMI será a que figura na coluna “OBSERVAÇÕES” do Certificado Internacional de Arqueação (1969). Ver artigo II, parágrafo 1, alínea c), da Convenção.

² O termo *armador* designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade de exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente de que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1º, alínea j), da Convenção.



119

O presente Certificado é válido até, salvo inspeções que se efetuem conforme as normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Data de finalização da inspeção mencionada na alínea a) acima:.....

Expedido em.....na data de.....

Assinatura do funcionário devidamente habilitado que expede o Certificado
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)



5427AEB5

PRIMEIRA-SECRETARIA
 RECEBIDO nesta Secretaria
 Em 9/5/17 às 18:00 horas
 Assinatura João Vinha Ponto 4.766

Aviso nº 174 - C. Civil.

Em 8 de maio de 2017.

A Sua Excelência o Senhor
 Deputado GIACOBO
 Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

MSC. 140/2017

Assunto: Texto de acordo.

Senhor Primeiro Secretário,

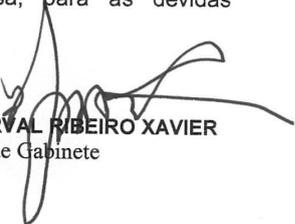
Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, relativa ao texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006.

Atenciosamente,


 ELISEU PADILHA
 Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
 da Presidência da República

PRIMEIRA-SECRETARIA
 Em 09/05/2017

De ordem, ao Senhor Secretário-Geral da Mesa, para as devidas providências.


 JOSÉ MERIDERVAL RIBEIRO XAVIER
 Chefe de Gabinete

Secretaria-Geral da Mesa SEPRO 09/Mai/2017 19:58
 Ponto: 4553 Ass.: mensagem Origem: PSec.



Mensagem nº 499

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, do Trabalho e da Defesa, o texto emendado da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM 2006.

Brasília, 11 de setembro de 2018.



MSG 146/17

04067.00072/2017-12

EMI nº 00238/2018 MRE MTB MD



Brasília, 28 de Agosto de 2018

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto emendado da Convenção sobre Trabalho Marítimo. A Convenção sobre Trabalho Marítimo, aprovada durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, realizada em 2006, consolida e atualiza 68 convenções e recomendações para o setor marítimo adotadas ao longo dos 90 anos de existência da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Em janeiro de 2017, entrou em vigor, no âmbito da OIT, um conjunto de emendas ao texto de 2006, de acordo com parágrafo 3º do Artigo XIV do texto da Convenção. A Convenção estabelece direitos a condições decentes de trabalho em diversas áreas e busca ser aplicável internacionalmente de modo uniforme, bem como facilmente compreensível e atualizável. Foi criada para se tornar o quarto pilar do regime regulatório internacional para navegação de qualidade, complementando as Convenções-chave da Organização Marítima Internacional (OMI).

2. O instrumento abrange temas como segurança e saúde, idade mínima, recrutamento, jornada de trabalho e repouso, condições de alojamento, alimentação, instalações de lazer, bem-estar e proteção social, entre outros. A Convenção deverá reforçar a aplicação das normas trabalhistas em todos os níveis, por meio da inclusão de procedimentos para queixas de trabalhadores, além de favorecer a supervisão dos armadores e oficiais acerca das condições a bordo de seus navios e oferecer diretrizes sobre jurisdição e controle dos Estados de bandeira dos navios. Facilitará, ademais, o cumprimento por parte de operadores e proprietários de navios.

3. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ratificada pelo Brasil, estabelece que a nacionalidade da embarcação, definida pelo país onde foi registrada, vincula a legislação social aplicada a bordo. A OIT tem buscado promover a uniformização das normas sobre trabalho marítimo e o estabelecimento de patamares mínimos para este grupo de trabalhadores desde sua criação, em 1919. Aprovou, ao longo de quase um século, mais de 60 convenções sobre o assunto. No entanto, tendo sido constatada a falta de uniformidade das normas para essa categoria cuja natureza do trabalho envolve o deslocamento constante, inclusive internacional, a organização decidiu adotar convenção que pudesse atualizar e consolidar condições mínimas de trabalho que poderiam ser utilizadas por todos os Estados-membros.



4. A Convenção sobre Trabalho Marítimo é inovadora em seu formato e estrutura, ao dispor de normas de aplicação obrigatória acompanhadas de orientações para sua implementação. Diferencia-se de outras convenções da OIT nos procedimentos de emenda e no estabelecimento de um sistema de certificação das condições de trabalho dos trabalhadores marítimos.

5. A aprovação da mencionada Convenção facilitará as relações do Brasil com outros países da comunidade marítima e com outros membros da OIT, deverá agilizar e facilitar a movimentação de embarcações que ostentem a bandeira brasileira em portos estrangeiros e significará novo compromisso do Governo brasileiro com a promoção do trabalho decente para todas as categorias de trabalhadores, sejam eles nacionais ou estrangeiros. A ratificação, ademais, serve de estímulo aos demais Estados-membros da OIT e deverá aumentar o atualmente elevado prestígio do País junto à organização.

6. A aprovação da norma, ademais, não deverá apresentar grandes dificuldades de aplicação pelo Governo brasileiro, visto que a legislação brasileira já prevê patamares muito similares de condições de trabalho para os marítimos aos previstos na Convenção.

7. À luz do exposto e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o artigo 84, inciso VIII, combinado com o artigo 49, inciso I, da Constituição Federal, submetemos a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autênticas do texto emendado da Convenção.

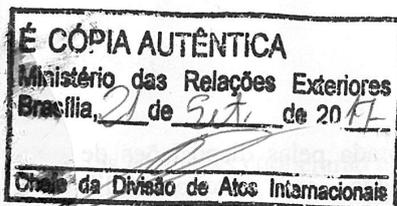
Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Caio Luiz de Almeida Vieira de Mello, Aloysio Nunes Ferreira



Filho, Joaquim Silva e Luna





CONVENÇÃO SOBRE TRABALHO MARÍTIMO – CTM, 2006, com emendas

Adotada pela Conferência Internacional do Trabalho em sua 94ª sessão (Marítima) (2006)
Emendas aprovadas pela Conferência Internacional do Trabalho em sua 103ª sessão (2014)

Convenção: CTM

Local: Genebra

Sessão da Conferência: 94

Data de adoção da Convenção: 07/02/2006

Data e local de adoção das emendas: Genebra, em 11 de junho de 2014, durante a 130ª

Conferência Internacional do Trabalho

Data de entrada em vigor das emendas de 2014: 18/01/2017

Classificação por assunto: Dispositivos Especiais por Setor de Atividade Econômica

Assunto: **Gente do Mar**

PREÂMBULO

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho,

Convocada pelo Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho, para reunir-se em Genebra em sua Nonagésima Quarta Sessão em 7 de fevereiro de 2006;

Desejando criar um documento único e coerente que incorporasse tanto quanto possível todas as normas atualizadas das Convenções e Recomendações internacionais existentes sobre Trabalho Marítimo, bem como princípios fundamentais de outras Convenções internacionais sobre trabalho, particularmente nas seguintes:

- Convenção sobre o Trabalho Forçado, 1930 (Nº 29),
- Convenção sobre a Liberdade Sindical e a Proteção do Direito Sindical, 1948 (Nº 87),
- Convenção sobre o Direito de Sindicalização e de Negociação Coletiva, 1949 (Nº 98),
- Convenção sobre Igualdade de Remuneração, 1951 (Nº 100),
- Convenção sobre a Abolição do Trabalho Forçado, 1957 (Nº 105),
- Convenção sobre a Discriminação (Emprego e Profissão), 1958 (Nº 111)
- Convenção sobre a Idade Mínima, 1973 (Nº 138),
- Convenção sobre as Piores Formas de Trabalho Infantil, 1999 (Nº 182); e

Tendo em mente o mandato fundamental da Organização, que é promover condições de trabalho decentes; e

Recordando a Declaração da OIT sobre os Princípios Fundamentais e Direitos no Trabalho, 1998;



2

Tendo também presente que a gente do mar está amparada pelas disposições de outros instrumentos da OIT e tem outros direitos reconhecidos como direitos e liberdades fundamentais aplicáveis a todas as pessoas;

Considerando que, dada a natureza global da indústria de navegação, a gente do mar precisa de proteção especial;

Relembrando ainda que os padrões internacionais referentes a segurança em navios, segurança humana e qualidade da gestão de embarcações, estipulados na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, revisada; a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, revisada; e os requisitos de formação e competência de marítimos, estipulados na Convenção Internacional de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto e Certificação para Marítimos, 1978, revisada;

Relembrando que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, estabelece um marco jurídico dentro do qual todas as atividades nos mares e oceanos devem ser empreendidas e que é de importância estratégica como base para a ação nacional, regional e global e para a cooperação no setor marítimo, e cuja integridade deve ser mantida;

Relembrando que o Artigo 94 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, estabelece os deveres e obrigações do país da bandeira com relação, dentre outras coisas, às condições de trabalho, tripulação e questões sociais em navios que arvoram a bandeira do país;

Relembrando o parágrafo 8º do Artigo 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho, que determina que, de modo algum a adoção de qualquer Convenção ou Recomendação pela Conferência ou a ratificação de qualquer Convenção por qualquer Membro poderá afetar lei, decisão, costume ou acordo que assegure condições mais favoráveis aos trabalhadores do que as condições previstas pela Convenção ou Recomendação;

Determinou que este novo instrumento fosse concebido de forma a assegurar a mais ampla aceitação possível entre os governos, armadores, e gente do mar comprometidos com os princípios de trabalho decente, fosse de fácil atualização e se prestasse a uma efetiva implementação e controle da aplicação;

Havendo decidido a favor da adoção de certas propostas para a execução deste instrumento, que constitui o único tópico da agenda da sessão;

Havendo determinado que as ditas propostas assumirão a forma de uma Convenção internacional;

Adota, neste vigésimo terceiro dia de fevereiro do ano de dois mil e seis, a seguinte Convenção, a que se poderá referir como Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006.

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo I

1. Todo Membro que ratificar esta Convenção se compromete a conferir pleno efeito a suas disposições na forma estipulada no Artigo VI, a fim de assegurar o direito de toda a gente do mar a um emprego decente.



2. Os Membros cooperarão entre si com vistas a assegurar a efetiva implementação e controle da aplicação desta Convenção.

DEFINIÇÕES E ÁREA DE APLICAÇÃO

Artigo II

1. Para os fins desta Convenção, salvo disposição específica em contrário, a expressão:

(a) **autoridade competente** significa o ministro, repartição governamental ou outra autoridade com competência para emitir e controlar a aplicação de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório a respeito da matéria da disposição que se trate;

(b) **declaração de conformidade do trabalho marítimo** significa a declaração a que se refere a Regra 5.1.3

(c) **arqueação bruta** significa a capacidade do volume de carga a ser transportado pelo navio, calculada de acordo com os regulamentos a respeito de mensuração de tonelagem, constantes no Anexo I à Convenção Internacional sobre Mensuração de Tonelagem de Navios, 1969, ou de qualquer Convenção subsequente; no caso de navios cobertos pelo esquema provisório de mensuração de tonelagem adotado pela Organização Marítima Internacional, arqueação bruta é a que consta na coluna de OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Tonelagem (1969);

(d) **certificado de trabalho marítimo** significa o certificado a que se refere a Regra 5.1.3;

(e) **requisitos desta Convenção** se referem aos requisitos estipulados nos Artigos e nas Regras e na Parte A do Código desta Convenção;

(f) **gente do mar** significa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual esta Convenção se aplica;

(g) **contrato de emprego da gente do mar** inclui tanto o contrato de trabalho como artigos do acordo coletivo de trabalho ou do contrato de engajamento de marítimo;

(h) **serviço de contratação e colocação de gente do mar** significa qualquer pessoa, empresa, instituição, agência ou outro tipo de organização do setor público ou privado que se dedica a recrutar gente do mar em nome de armadores ou à colocação de gente do mar junto a armadores;

(i) **navio** significa embarcação outra que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas dentro de ou adjacentes a águas abrigadas ou áreas onde se aplicam os regulamentos portuários;

(j) **armador** significa o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gerente, agente ou afretador a casco nu, que houver assumido a responsabilidade pela operação do navio em lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e responsabilidades cabíveis a armadores em virtude da presente Convenção, independentemente do fato de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou responsabilidades em nome do armador.

2. Salvo expressa disposição em contrário, esta Convenção se aplica a toda gente do mar.

3. Caso haja dúvida se alguma categoria de pessoas pode ou não ser considerada como gente do mar para os fins desta Convenção, a questão será dirimida pela autoridade competente em



cada Estado Membro, após consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar interessados na matéria.

4. Salvo expressa disposição em contrário, esta Convenção se aplica a todos os navios de propriedade pública ou privada, normalmente ocupados em atividades comerciais, exceto navios dedicados à pesca ou a atividade semelhante e navios de construção tradicional, como *dhow*s e juncos. Esta Convenção não se aplica a vasos de guerra nem a unidades navais auxiliares.

5. Caso haja dúvida se esta Convenção se aplica a algum navio ou a alguma determinada categoria de navios, a questão será dirimida pela autoridade competente em cada Estado Membro, após consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar interessados na matéria.

6. Se a autoridade competente determinar que não seria razoável ou viável no momento a aplicação de certos elementos específicos do Código, a que se refere o Artigo VI, parágrafo 1º, a um navio ou a certas categorias de navios que arvoram a bandeira do Membro, as disposições pertinentes do Código não se aplicarão na medida em que a matéria for tratada de maneira diferente pelas leis e regulamentos nacionais ou por acordos de negociação coletiva ou outras medidas. Tal determinação só poderá ser feita mediante consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar interessadas e somente em relação a navios com arqueação bruta inferior a 200 e que não realizam viagens internacionais.

7. Toda determinação feita por um Membro ao amparo dos parágrafos 3, 5 ou 6 deste Artigo deverá ser comunicada ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, que notificará aos Membros da Organização.

8. Salvo expressa disposição em contrário, referência a esta Convenção constituirá ao mesmo tempo referência às Regras e ao Código.

DIREITOS E PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Artigo III

Todo Membro certificar-se-á que os dispositivos de sua legislação respeitam, no contexto desta Convenção, os direitos fundamentais referentes à:

- a) liberdade de associação e liberdade sindical e o reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva;
- b) eliminação de todas as formas de trabalho forçado;
- c) efetiva abolição do trabalho infantil; e
- d) eliminação de discriminação em matéria de emprego e profissão.



DIREITOS NO EMPREGO E DIREITOS SOCIAIS DA GENTE DO MAR

Artigo IV

1. Toda gente do mar tem direito a um local de trabalho seguro e protegido no qual se cumpram as normas de segurança.
2. Toda gente do mar tem direito a condições justas de emprego.
3. Toda gente do mar tem direito a condições decentes de trabalho e de vida a bordo.
4. Toda gente do mar tem direito a proteção da saúde, assistência médica, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social.
5. Todo Membro assegurará, nos limites de sua jurisdição, que os direitos de emprego e direitos sociais da gente do mar, a que se referem os parágrafos precedentes deste Artigo serão plenamente implementados conforme requer esta Convenção. Salvo disposição em contrário nesta Convenção, essa implementação poderá ser assegurada por meio de leis ou regulamentos nacionais, acordos e convenções coletivas, pela prática ou outras medidas aplicáveis.

RESPONSABILIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO E CONTROLE DA APLICAÇÃO

Artigo V

1. Todo Membro deverá implementar e controlar a aplicação da legislação ou outras medidas que adotar para cumprir seus compromissos ao amparo desta Convenção com respeito a navios e gente do mar sob sua jurisdição.
2. Todo Membro exercerá efetivamente sua jurisdição e controle sobre os navios que arvorarem sua bandeira, estabelecendo um sistema destinado a assegurar o cumprimento dos requisitos desta Convenção, inclusive inspeções periódicas, relatórios, monitoramento e o recurso a processos judiciais em conformidade com a legislação aplicável.
3. Todo Membro assegurará que os navios que arvorarem sua bandeira tenham a bordo um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, como determinado nesta Convenção.
4. Todo navio ao qual esta Convenção se aplicar, poderá, em conformidade com a legislação internacional, ser inspecionado por um Membro que não o país da bandeira, quando o navio se encontrar em um de seus portos, a fim de verificar se o navio está em conformidade com os dispositivos desta Convenção.
5. Todo Membro exercerá efetivamente sua jurisdição e controle sobre os serviços de contratação e colocação de gente do mar que estiverem sediados em seu território.
6. Todo membro proibirá a violação dos dispositivos desta Convenção e, em conformidade com a legislação internacional, estabelecerá sanções ou exigirá a adoção de medidas



corretivas de acordo com sua legislação, que forem apropriadas para desestimular tal violação.

7. Todo Membro deverá cumprir suas responsabilidades em virtude desta Convenção, de forma a assegurar que os navios que arvorarem a bandeira de qualquer Estado que não tenha ratificado esta Convenção não recebam tratamento mais favorável do que os navios que arvoram a bandeira de qualquer Estado que a tenha ratificado.

REGRAS E PARTES A E B DO CÓDIGO

Artigo VI

1. As Regras e as disposições da Parte A do Código são obrigatórias. As disposições da Parte B do Código não são obrigatórias.

2. Todo Membro se compromete a respeitar os direitos e princípios estabelecidos nas Regras e a implementar cada item das Regras na forma estipulada nas disposições correspondentes da Parte A do Código. Ademais, o Membro considerará devidamente o atendimento de suas responsabilidades na forma prevista na Parte B do Código.

3. O Membro que não estiver em condições de implementar os direitos e princípios na forma prescrita na Parte A do Código poderá, salvo disposição expressa em contrário nesta Convenção, implementar a Parte A por meio de dispositivos legais, regulamentos, ou outras medidas de implementação que forem substancialmente equivalentes aos dispositivos da Parte A.

4. Para os fins do parágrafo 3º deste Artigo, qualquer lei, regulamento, acordo de negociação coletiva ou outra medida de implementação será considerada substancialmente equivalente, no contexto desta Convenção, desde que o Membro verifique que:

- a) ela é apropriada para a plena consecução do objetivo e propósito geral da disposição ou das disposições correspondentes da Parte A do Código; e
- b) ela efetiva a disposição ou as disposições correspondentes da Parte A do Código.

CONSULTA A ORGANIZAÇÕES REPRESENTATIVAS DE ARMADORES E GENTE DO MAR

Artigo VII

Caso não existam no Membro organizações representativas de armadores e gente do mar, toda exceção, isenção ou outra aplicação flexível desta Convenção, para a qual a Convenção exige consulta a organizações representativas de armadores e de gente do mar, somente poderá ser decidida pelo Membro mediante consulta ao Comitê a que se refere o Artigo XIII.



ENTRADA EM VIGOR

Artigo VIII

1. A ratificação formal desta Convenção será comunicada ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho para fins de registro.
2. Esta Convenção será vinculante apenas para o Membro da Organização Internacional do Trabalho cuja ratificação tiver sido registrada pelo Diretor-Geral.
3. Esta Convenção entrará em vigor 12 meses a contar da data em que houver sido registrada a ratificação por pelo menos 30 Membros, que em conjunto possuam no mínimo 33% da arqueação bruta da frota mundial.
4. Subseqüentemente, esta Convenção entrará em vigor para qualquer Membro 12 meses após o registro de sua ratificação.

DENÚNCIA

Artigo IX

1. O Membro que houver ratificado esta Convenção poderá denunciá-la depois de expirados dez anos a contar da data de entrada em vigor da Convenção, mediante notificação ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho. A denúncia produzirá efeito somente um ano após a data em que tiver sido registrada.
2. O Membro que, no prazo de um ano após o término do período de dez anos mencionado no parágrafo 1º deste Artigo, não tenha feito uso do direito de denúncia previsto neste Artigo, ficará obrigado durante um novo período de dez anos, depois do qual poderá denunciar a presente Convenção no término de cada novo período de dez anos, nas condições previstas neste Artigo.

EFEITO DA ENTRADA EM VIGOR

Artigo X

Esta Convenção revisa as seguintes Convenções:

- Convenção sobre Idade Mínima (Trabalho Marítimo), 1920 (Nº 7)
- Convenção sobre Indenização de Desemprego (Naufrágio), 1920, (Nº 8)
- Convenção sobre Colocação de Marítimos, 1920 (Nº 9)
- Convenção sobre Exame Médico de Menores (Trabalho Marítimo), 1921 (Nº 16)
- Convenção sobre Contrato de Engajamento de Marítimos, 1926 (Nº 22)
- Convenção sobre Repatriação de Marítimos, 1926 (Nº 23)
- Convenção sobre Certificados de Capacidade dos Oficiais, 1936 (Nº 53)
- Convenção sobre Férias Remuneradas (Trabalho Marítimo), 1936 (Nº 54)
- Convenção sobre Obrigações do Armador (Doença e Acidente de Gente do Mar), 1936 (Nº 55)



- Convenção sobre Seguro Doença (Trabalho Marítimo), 1936 (Nº 56)
Convenção sobre Horas de Trabalho e Tripulação (Trabalho Marítimo), 1936 (Nº 57)
Convenção sobre Idade Mínima (Trabalho Marítimo), 1936, (Nº 58)
Convenção sobre Alimentação e Serviço de Mesa (Tripulação de Navios), 1946 (Nº 68)
Convenção sobre Certificado de Aptidão de Cozinheiros de Navio, 1946 (Nº 69)
Convenção sobre Seguridade Social (Gente do Mar), 1946 (Nº 70)
Convenção sobre Férias Remuneradas (Gente do Mar), 1946 (Nº 72)
Convenção sobre Exame Médico (Gente do Mar), 1946 (Nº 73)
Convenção sobre Certificado de Aptidão de Marítimo Qualificado, 1946 (Nº 74)
Convenção sobre Alojamento da Tripulação, 1946 (Nº 75)
Convenção sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação, 1946 (Nº 76)
Convenção sobre Férias Remuneradas (Gente do Mar) (Revista), 1949 (Nº 91)
Convenção sobre Alojamento da Tripulação a Bordo (Revista), 1949 (Nº 92)
Convenção sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação (Revista), 1949 (Nº 93)
Convenção sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação (Revista) 1958 (Nº 109)
Convenção sobre Alojamento da Tripulação (Disposições Suplementares), 1970 (Nº 133)
Convenção sobre Prevenção de Acidentes do Trabalho (Marítimos), 1970 (Nº 134)
Convenção sobre Continuidade de Emprego da Gente do Mar, 1976 (Nº 145)
Convenção sobre Férias Anuais Remuneradas da Gente do Mar, 1976 (Nº 146)
Convenção sobre Normas Mínimas na Marinha Mercante, 1976 (Nº 147)
Protocolo de 1996 à Convenção sobre Normas Mínimas na Marinha Mercante, 1976 (Nº 147)
Convenção sobre o Bem-Estar dos Trabalhadores Marítimos no Mar e no Porto, 1987 (Nº 163)
Convenção sobre a Proteção da Saúde e a Assistência Médica aos Trabalhadores Marítimos, 1987 (Nº 164)
Convenção sobre Seguridade Social da Gente do Mar, 1987 (Nº 165)
Convenção sobre Repatriação dos Trabalhadores Marítimos (Revista), 1987 (Nº 166)
Convenção sobre a Inspeção do Trabalho Marítimo, 1996 (Nº 178)
Convenção sobre Contratação e Colocação de Gente do Mar, 1996 (Nº 179)
Convenção sobre a Duração dos Trabalhos a Bordo e Tripulação, 1996 (Nº 180).

FUNÇÕES DE DEPOSITÁRIO

Artigo XI

1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho o registro de todas as ratificações, declarações e denúncias ao amparo desta Convenção.

2. Quando estiverem atingidas as condições previstas no Artigo VIII, parágrafo 3º, o Diretor-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização para a data em que a Convenção entrará em vigor.

Artigo XII

O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho comunicará ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para os fins de registro de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações



Unidas, uma informação completa sobre todas as ratificações, declarações e denúncias que tiver registrado de acordo com esta Convenção.

COMITÊ TRIPARTITE ESPECIAL

Artigo XIII

1. O Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho examinará continuamente a aplicação desta Convenção, por intermédio de um comitê instituído com competências específicas na área de normas do trabalho marítimo,
2. A fim de tratar de assuntos em conformidade com esta Convenção, o Comitê consistirá em dois representantes designados pelo Governo de cada Membro que houver ratificado esta Convenção e representantes de Armadores e Gente do Mar designados pelo Conselho de Administração, após consulta à Comissão Paritária Marítima.
3. Os representantes governamentais de Membros que ainda não tiverem ratificado esta Convenção poderão participar do Comitê, porém sem direito a voto a respeito de qualquer matéria tratada em virtude desta Convenção. O Conselho de Administração poderá convidar outras organizações ou entidades a se fazer representar no Comitê por observadores.
4. Os votos de cada representante de Armador e de Gente do Mar no Comitê serão ponderados, a fim de assegurar que o grupo de Armadores e o grupo de Gente do Mar detenham, cada um, metade do poder de voto do total de governos representados na reunião em apreço e com direito a voto.

EMENDAS A ESTA CONVENÇÃO

Artigo XIV

1. Emendas a qualquer disposição desta Convenção poderão ser adotadas pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho em conformidade com o Artigo 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho e das regras e procedimentos da Organização para a adoção de Convenções. Emendas ao Código também poderão ser adotadas de acordo com os procedimentos previstos no Artigo XV.
2. No caso de Membros cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada antes da adoção de uma emenda, o texto da emenda lhes será comunicado para ratificação.
3. No caso de outros Membros da Organização, o texto emendado da Convenção lhes será comunicado para ratificação, de acordo com o Artigo 19 da Constituição.
4. Uma emenda será considerada aceita na data em que forem registradas ratificações da emenda ou da Convenção emendada, segundo for o caso, por pelo menos 30 Membros detentores de no mínimo 33% da arqueação bruta da frota mercante mundial.



5. Uma emenda adotada ao amparo to Artigo 19 da Constituição será obrigatória somente para os Membros da Organização cuja ratificação tiver sido registrada pelo Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho.

6. Para os Membros a que se refere o parágrafo 2º deste Artigo, uma emenda entrará em vigor 12 meses após a data de aceitação a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo ou 12 meses após a data em que a ratificação da emenda tiver sido registrada, se essa data ocorrer por último.

7. Em conformidade com o parágrafo 9º deste Artigo, para os Membros a que se refere o parágrafo 3º deste Artigo, a Convenção emendada entrará em vigor 12 meses após a data de aceitação a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo ou 12 meses após a data em que sua ratificação tiver sido registrada, se essa data ocorrer por último.

8. Para os Membros cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada antes da adoção de uma emenda e que ainda não a ratificaram, a Convenção continuará em vigor sem a referida emenda.

9. Um Membro cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada após a adoção da emenda, porém antes da data a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo, poderá, mediante uma declaração anexada ao instrumento de ratificação, especificar que a ratificação se refere à Convenção sem a emenda em apreço. No caso dessa ratificação acompanhada da referida declaração, a Convenção entrará em vigor para o referido Membro 12 meses após a data em que a ratificação for registrada. Se o instrumento de ratificação não for acompanhado da referida declaração, ou se a ratificação for registrada na data ou após a data a que se refere o parágrafo 4º, a Convenção entrará em vigor para o referido Membro 12 meses após a data em que a ratificação tiver sido registrada e, quando entrar em vigor em conformidade com o parágrafo 7º deste Artigo, a emenda passará a ser obrigatória para o referido Membro, salvo se a emenda dispuser em contrário.

EMENDAS AO CÓDIGO

Artigo XV

1. O Código poderá ser emendado mediante o procedimento estabelecido no Artigo XIV ou, salvo expressa disposição em contrário, em conformidade com o procedimento estabelecido neste Artigo.

2. Uma emenda ao Código poderá ser proposta ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho pelo governo de qualquer Membro da Organização ou pelo grupo de representantes de Armadores ou pelo grupo de representantes de Gente do Mar que tiverem sido designados para o Comitê a que se refere o Artigo XIII. Uma emenda proposta por um governo terá de ser proposta ou apoiada no mínimo por cinco governos de Membros que tiverem ratificado a Convenção ou pelo grupo de representantes de Armadores e de Gente do Mar a que se refere este parágrafo.

3. Após verificar se uma emenda proposta atende às exigências do parágrafo 2º deste Artigo, o Diretor-Geral a comunicará prontamente, acompanhada de comentários e sugestões que



sentente para
geral da
gor
es

judgar apropriados, a todos os Membros da Organização, convidando-os a enviar suas observações ou sugestões a respeito da proposta num prazo de seis meses ou outro prazo (que não deverá ser inferior a três meses nem superior a nove meses) prescrito pelo Conselho de Administração.

4. Ao expirar o prazo referido no parágrafo 3º acima, a proposta, acompanhada de um resumo das eventuais observações ou sugestões submetidas em conformidade com o mesmo parágrafo, será transmitida ao Comitê para consideração em reunião. A emenda será considerada adotada pelo Comitê se:

a) pelo menos a metade dos governos dos Membros que tiverem ratificado a Convenção estiverem presentes à reunião em que a proposta for considerada;

b) uma maioria de pelo menos dois terços do Comitê votar a favor da emenda; e

c) essa maioria consistir em votos a favor lançados por pelo menos a metade do poder de voto dos governos, a metade dos votos dos Armadores e a metade dos votos da Gente do Mar dos membros do Comitê presentes quando a proposta for colocada em votação.

5. A emenda aprovada em conformidade com o parágrafo 4º acima será submetida à aprovação da Conferência em sua próxima sessão. Essa aprovação exigirá uma maioria de dois terços dos votos lançados pelos delegados presentes. Caso não se obtenha essa maioria, a emenda proposta será enviada novamente ao Comitê, que a reexaminará, se assim entender conveniente.

6. Emendas aprovadas pela Conferência serão notificadas pelo Diretor-Geral a todos os Membros cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada antes da data em que a Conferência as tiver aprovado. Esses membros serão referidos doravante como “Membros ratificantes”. A notificação fará referência a este Artigo e especificará o prazo para a comunicação de eventual discordância formal. Tal prazo será de dois anos a contar da data da notificação, salvo se, na ocasião da aprovação, a Conferência tiver estabelecido outro prazo, que será de pelo menos um ano. Uma cópia da notificação será transmitida aos demais Membros da Organização para sua informação.

7. Uma emenda aprovada pela Conferência será considerada aceita, salvo se, ao expirar o prazo prescrito, o Diretor Geral tiver recebido manifestação formal de discordância de mais de 40% dos Membros que tiverem ratificado a Convenção e que representarem pelo menos 40% da arqueação bruta dos navios dos Membros que tiverem ratificado a Convenção.

8. Uma emenda considerada aceita entrará em vigor seis meses após a expiração do prazo estipulado para todos os Membros ratificantes, exceto para aqueles que manifestaram formalmente sua discordância em conformidade com o parágrafo 7º acima e que não tiverem retirado sua discordância em conformidade com o parágrafo 11. Contudo,

a) antes de terminar o prazo estipulado, qualquer Membro ratificante poderá notificar ao Diretor-Geral que se sujeitará à emenda somente após notificação posterior de sua aceitação; e



b) antes da data de entrada em vigor da emenda, qualquer Membro ratificante poderá notificar ao Diretor-Geral que não dará efeito à referida emenda por um determinado período.

9. Uma emenda que tiver sido objeto da notificação a que se refere o parágrafo 8º, alínea *a*, acima, entrará em vigor, para o Membro que fizer tal notificação, seis meses depois de ter notificado ao Diretor-Geral sua aceitação da emenda ou na data em que a emenda entrar em vigor, se essa data ocorrer por último.

10. O prazo a que se refere o parágrafo 8º, alínea *b*, deste artigo, não poderá exceder um ano a contar da data da entrada em vigor da emenda ou outro prazo estipulado pela Conferência quando da aprovação da emenda.

11. O Membro que tiver manifestado formalmente sua discordância de uma emenda poderá retirar sua discordância a qualquer momento. Se o Diretor-Geral receber notificação dessa retirada depois de a emenda ter entrado em vigor, a emenda entrará em vigor para esse Membro seis meses a contar da data em que a notificação for registrada.

12. Após a entrada em vigor de uma emenda, a Convenção só poderá ser ratificada em sua versão emendada.

13. Na medida em que um certificado de trabalho marítimo se referir a questões abrangidas por uma emenda à Convenção que tiver entrado em vigor:

a) o Membro que tiver aceitado a emenda não será obrigado a estender o benefício da Convenção relativo a certificados de trabalho marítimo emitidos a favor de navios que arvoram a bandeira de outro Membro que:

i) tiver, em conformidade com o parágrafo 7º deste Artigo, manifestado sua discordância com a emenda e não tiver retirado sua discordância; ou

ii) tiver emitido notificação, em conformidade com o parágrafo 8º, *a*, deste Artigo, de que sua aceitação estaria sujeita a uma notificação expressa subsequente e não tiver aceitado a emenda; e

b) O Membro que tiver aceitado a emenda estenderá o benefício da Convenção relativo a certificados de trabalho marítimo emitidos a favor de navios que ostentam a bandeira de outro Membro que tiver emitido notificação, em conformidade com o parágrafo 8º, alínea *b*, deste Artigo, de que não daria efeito à emenda por um prazo especificado, em conformidade com o parágrafo 10 deste Artigo.

LÍNGUAS AUTÊNTICAS

Artigo XVI

As versões em inglês e francês do texto desta Convenção são igualmente autênticas.



NOTA EXPLANATÓRIA SOBRE AS REGRAS E O CÓDIGO DA CONVENÇÃO SOBRE TRABALHO MARÍTIMO

1. O propósito desta nota explanatória, que não faz parte da Convenção sobre Trabalho Marítimo, é propiciar uma orientação geral sobre a Convenção.
2. A Convenção consiste em três partes diferentes, porém inter-relacionadas: os Artigos, as Regras e o Código.
3. Os Artigos e as Regras estabelecem os direitos e princípios fundamentais e as obrigações básicas dos Membros ratificantes da Convenção. Os Artigos e as Regras só poderão ser modificados pela Conferência ao amparo do Art. 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho (ver Art. XIV da Convenção).
4. O Código contém os pormenores da implementação das Regras. Consiste numa Parte A (normas obrigatórias) e numa Parte B (diretrizes não-obrigatórias). O Código pode ser emendado pelo procedimento simplificado a que se refere o Art. XV da Convenção. Visto que o Código se atém aos pormenores da implementação, as emendas a ele devem restringir-se ao alcance geral dos Artigos e das Regras.
5. As Regras e o Código estão estruturados em áreas gerais sob cinco Títulos:
 - Título 1: Requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios;
 - Título 2: Condições de emprego;
 - Título 3: Alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa a bordo;
 - Título 4: Proteção da saúde, assistência médica, bem-estar e proteção social; e
 - Título 5: Cumprimento e controle da aplicação.
6. Cada Título contém grupos de dispositivos relacionados com um determinado direito ou princípio (ou medida de controle de aplicação, no caso do Título 5), com a respectiva numeração. O primeiro grupo do Título 1, por exemplo, consiste na Regra 1.1, Norma A1.1 e Diretriz B1.1, relativas a idade mínima.
7. A Convenção tem três finalidades principais:
 - a) estabelecer, nos Artigos e nas Regras, um conjunto sólido de direitos e princípios;
 - b) permitir, mediante o Código, um grau considerável de flexibilidade na forma como os Membros implementam esses direitos e princípios; e
 - c) assegurar, em conformidade com o Título 5, que o cumprimento e o controle da aplicação dos direitos e princípios ocorram de maneira devidamente apropriada.
8. Dois meios principais permitem uma implementação flexível: uma é a possibilidade de o Membro, caso necessário (ver Artigo VI, parágrafo 3º), dar efeito às exigências da Parte A do



Código por meio de uma equivalência substancial (segundo a definição do Artigo VI, parágrafo 4º).

9. A segunda possibilidade de flexibilidade na implementação é assegurada pela formulação mais geral dos requisitos obrigatórios de muitas disposições na Parte A, deixando maior margem para discricionariedade quanto à ação específica a ser empreendida em nível nacional. Em tais casos, diretrizes para a implementação são dadas na Parte B do Código, de caráter não-obrigatório. Dessa forma, os Membros que tiverem ratificado esta Convenção poderão verificar o tipo de ação deles esperada em relação à obrigação correspondente na Parte A, bem como o tipo de ação que não seria necessariamente implementada. Por exemplo, a Norma A4.1 requer que todos os navios propiciem acesso imediato a remédios para assistência médica a bordo (parágrafo 1º b) e a ter um armário para remédios (parágrafo 4º a). O cumprimento em boa-fé dessa última obrigação significa mais do que simplesmente ter um armário de remédios a bordo. Uma indicação mais precisa daquilo de que se trata é dada na correspondente Diretriz B41.1 (parágrafo 4º), de modo a assegurar que o conteúdo do armário seja armazenado, utilizado e mantido de forma apropriada.

10. Os Membros que tiverem ratificado esta Convenção não são obrigados a cumprir a diretriz em apreço e, como se indicou nos dispositivos do Título 5 a respeito do controle do porto pelo Estado, as inspeções tratariam apenas dos requisitos relevantes desta Convenção (Artigos, Regras e Normas da Parte A). Contudo, os Membros são obrigados, em conformidade com o parágrafo 2º do Artigo VI, a considerar devidamente o cumprimento de suas responsabilidades decorrentes da Parte A do Código, na maneira exposta na Parte B. Se, depois de ter considerado as Diretrizes relevantes, o Membro decidir adotar uma forma diferente de armazenar, utilizar e manter o conteúdo do armário de remédios, para seguirmos com o exemplo acima, em conformidade com a Norma da Parte A, isso seria aceitável. Por outro lado, ao seguir a diretriz indicada na Parte B, o Membro, bem como os órgãos da OIT responsáveis por zelar pela implementação das convenções internacionais sobre o trabalho, poderão estar seguros, sem maiores considerações, de que a forma adotada pelo Membro é adequada para o cumprimento das responsabilidades decorrentes da Parte A, à qual a Diretriz se refere.



REGRAS E CÓDIGO**TÍTULO I – REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABALHAR A BORDO DE NAVIOS****Regra**

Regra 1.1 – Idade mínima

Finalidade: Assegurar que nenhuma pessoa abaixo de determinada idade mínima trabalhe em navios.

1. Nenhuma pessoa abaixo da idade mínima será empregada ou contratada para trabalhar a bordo de navios.
2. A idade mínima estabelecida quando da entrada em vigor desta Convenção é de 16 anos.
3. Uma idade mínima superior será exigida para trabalhar nas circunstâncias especificadas no Código.

Norma

Norma A1.1 – Idade mínima

1. Será proibido o emprego, engajamento ou trabalho de pessoas abaixo de 16 anos a bordo de navios.
2. O trabalho noturno de gente do mar menor de 18 anos será proibido. Para os fins desta Norma, “noite” será definida em conformidade com a lei e a prática nacional. Abrangerá um período de pelo menos nove horas, que começará no mais tardar à meia-noite e não poderá terminar antes das 5 horas.
3. Uma exceção à estrita observação dessa restrição referente a trabalho noturno poderá ser feita pela autoridade competente, quando:
 - a) o treinamento efetivo da gente do mar em apreço, em conformidade com os programas e horários estabelecidos, for prejudicado; ou
 - b) a natureza específica da tarefa ou um programa de treinamento reconhecido exigir que a gente do mar a que se refere a exceção desempenhe tarefas à noite e a autoridade determinar, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes, que o trabalho não será prejudicial à sua saúde ou bem-estar.
4. O emprego, engajamento ou trabalho de gente do mar menor de 18 anos será proibido se o trabalho for suscetível de colocar em perigo sua saúde ou segurança. Os tipos de trabalho dessa natureza serão determinados por legislação ou regulamentos nacionais ou pela autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar interessadas, em conformidade com normas internacionais relevantes.



Diretriz

Diretriz B1.1 – Idade mínima

1. Ao regulamentar as condições de trabalho e de vida, os Membros deverão dar especial atenção às necessidades dos jovens menores de 18 anos.

Regra

Regra 1.2 – Atestado médico

Finalidade: Assegurar que toda a gente do mar esteja apta do ponto de vista médico para executar suas tarefas a bordo de embarcação.

1. A gente do mar não trabalhará a bordo de navio se não tiver um atestado médico que a declare apta para desempenhar suas tarefas.
2. Exceções só serão permitidas em conformidade com o Código.

Norma

Norma A1.2 – Atestado Médico

1. A autoridade competente exigirá que a gente do mar, antes de começar a trabalhar a bordo de embarcação, tenha um atestado médico válido declarando que está apta do ponto de vista médico para desempenhar as tarefas que lhe couberem a bordo.
2. A fim de assegurar que o atestado médico reflita genuinamente o estado de saúde da gente do mar, tendo em vista as tarefas a serem desempenhadas, a autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes e depois de devida consideração das diretrizes internacionais pertinentes, a que se refere a Parte B deste Código, deverá prescrever a natureza do exame médico e do respectivo atestado.
3. Esta Norma não prejudica a Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978, revisada (STCW). Um atestado médico emitido em conformidade com os requisitos da STCW será aceito pela autoridade competente para os fins da Regra 1.2. Um atestado médico que atenda a substância de tais requisitos, no caso de gente do mar não abrangida pela STCW, será igualmente aceito.
4. Os atestados médicos deverão ser emitidos por um profissional médico qualificado ou, no caso de um atestado referente simplesmente ao exame de vista, por uma pessoa reconhecida pela autoridade competente como sendo qualificada para emitir tal atestado. Os profissionais devem usufruir de completa independência profissional no exercício de seu juízo médico ao realizar exames médicos.
5. Gente do mar a quem for negado um atestado ou que for sujeita a alguma limitação de sua capacidade de trabalhar, especialmente no que respeita a horário, campo de trabalho ou esfera de atividade, terá oportunidade de se submeter a novo exame por outro profissional médico independente ou por um árbitro médico independente.



6. No atestado médico deverá constar particularmente o seguinte:

- a) a audição e a vista do interessado e a visão de cores do interessado a ser destacado para funções em que a aptidão para o trabalho a ser realizado pode ser afetada por defeito da visão de cores, são todas satisfatórias; e
- b) o interessado não padece de nenhuma condição médica suscetível de se agravar com o serviço a bordo ou de tornar o candidato inapto para tal serviço ou ainda de colocar em perigo a saúde de outras pessoas a bordo.

7. A não ser por um período mais curto exigido pelas tarefas específicas a serem desempenhadas pelo interessado ou por exigência ao amparo da STCW:

- a) um atestado médico será válido pelo prazo máximo de dois anos, salvo se o interessado for menor de 18 anos, em cujo caso o período máximo de validade será de um ano; e
- b) um atestado de visão de cores será válido pelo prazo máximo de seis anos.

8. Em casos urgentes, a autoridade competente poderá permitir que o interessado trabalhe sem um atestado médico válido até a data de chegada da próxima escala, onde ele poderá obter um atestado médico de um profissional médico qualificado, desde que:

- a) o período para tal permissão não ultrapasse três meses; e
- b) o interessado possua um atestado médico vencido em data recente.

9. Se o prazo de validade do atestado vencer durante a viagem, o certificado continuará válido até a próxima escala, onde o interessado poderá obter um atestado de um profissional médico qualificado, desde que esse período de prolongamento da validade não ultrapasse três meses.

10. Os atestados médicos para gente do mar que trabalha a bordo e que está normalmente engajada em viagens internacionais devem ser expedidos, como condição mínima, em inglês.

Diretriz

Diretriz B1. 2 – Atestado Médico

Diretriz B1.2.1 – Diretrizes internacionais

1. A autoridade competente, os profissionais médicos, examinadores, armadores, representantes de gente do mar e todas as demais pessoas envolvidas na realização de exames de aptidão médica de candidatos a gente do mar e de gente do mar na ativa devem seguir as Diretrizes da OIT/OMS para a Realização de Exames Pré-Embarque e Periódicos de Aptidão Médica de Gente do Mar, inclusive eventuais versões subseqüentes, bem como quaisquer



outras diretrizes internacionais aplicáveis, publicadas pela Organização Internacional do Trabalho, pela Organização Marítima Internacional, ou pela Organização Mundial da Saúde.

Regra

Regra 1.3 – Formação e qualificações

Finalidade: Assegurar que a gente do mar esteja formada e qualificada para desempenhar suas tarefas a bordo de navio.

1. A gente do mar não trabalhará a bordo de navio, a não ser que esteja formada ou que tenha sido certificada como competente ou qualificada para desempenhar suas tarefas.
2. Não será permitido à gente do mar trabalhar a bordo de navio, a não ser que tenha concluído com êxito o treinamento sobre segurança pessoal a bordo.
3. Formação e certificação conforme os instrumentos obrigatórios adotados pela Organização Marítima Internacional serão considerados em conformidade com os dispositivos dos parágrafos 1º e 2º desta Regra.
4. O Membro que, quando de sua ratificação da Convenção, estiver sujeito à Convenção sobre Certificado de Aptidão de Marítimo Qualificado, 1946 (Nº 74), continuará a cumprir suas obrigações ao amparo da referida Convenção até que as disposições obrigatórias referentes a sua matéria tenham sido adotadas pela Organização Marítima Internacional e entrado em vigor, ou até o lapso de cinco anos a contar da entrada em vigor desta Convenção, de conformidade com o Artigo VIII, parágrafo 3º, se esta data ocorrer primeiro.

Regra

Regra 1.4 – Contratação e colocação

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha acesso a um sistema eficiente e bem regulamentado de contratação e colocação de gente do mar.

1. Toda a gente do mar terá acesso a um sistema eficiente, adequado e idôneo para encontrar emprego a bordo de navio, sem ônus para o interessado.
2. Os serviços de contratação e colocação que operarem no território de um Membro terão de coadunar-se com as normas estipuladas neste Código.
3. Todo membro exigirá, em relação a gente do mar para trabalhar em navios que arvoram sua bandeira, que os armadores que utilizarem serviços de contratação e colocação de gente do mar sediados em países ou territórios aos quais esta Convenção não se aplica, terão de assegurar que os serviços atendam aos requisitos estipulados no Código.

Norma

Norma A1.4 – Contratação e colocação



1. O Membro que operar um serviço público de contratação e colocação de gente do mar assegurará que o serviço funcione de maneira ordenada, de forma a proteger e a promover os direitos de emprego da gente do mar, como dispõe esta Convenção.

2. Se, no território de um Membro, houver em operação serviços privados de contratação e colocação de gente do mar ou serviços que realizem a contratação e a colocação de um grande número de candidatos, esses serviços somente poderão operar se estiverem em conformidade com um sistema padronizado de licenciamento ou certificação ou com outra forma de regulamentação. Esse sistema será estabelecido, modificado ou alterado somente após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar. Caso haja dúvida se esta Convenção se aplica a serviços privados de contratação e colocação, a questão será dirimida pela autoridade competente em cada Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes. A proliferação indevida de serviços privados de contratação e colocação não será incentivada.

3. As disposições do parágrafo 2º desta Norma se aplicarão também – na medida em que a autoridade competente, em consulta com as organizações de armadores e de gente do mar pertinentes, determinar que isso é apropriado – a serviços de contratação e colocação operados por organizações representativas de armadores e de gente do mar no território do Membro, a fim de fornecer gente do mar, constituída de cidadãos do referido Membro, a navios que arvoram sua bandeira. Os serviços a que se refere este parágrafo devem satisfazer as seguintes condições:

a) o serviço de contratação e colocação é operado ao amparo de um acordo ou convenção coletiva entre a dita organização e um armador;

b) tanto a organização de gente do mar e o armador estejam ambos sediados no território do Membro;

c) o Membro possua legislação ou regulamentos nacionais ou algum procedimento para autorizar ou registrar o acordo ou convenção de negociação coletiva que permite a operação do serviço de contratação e colocação; e

d) o serviço de contratação e colocação seja operado de forma ordenada e existam medidas para proteger e promover direitos de emprego comparáveis àqueles a que se refere o parágrafo 5º desta Norma.

4. Nada nesta Norma ou na Regra 1.4 será interpretado de modo a:

a) impedir um Membro de manter um serviço público gratuito de contratação e colocação de gente do mar ao amparo de uma política que atenda às necessidades dos armadores e da gente do mar, faça ou não esse serviço parte de um serviço público de emprego para todos os trabalhadores e empregadores, e seja ou não coordenado por tal serviço; ou

b) impor a um Membro a obrigação de estabelecer um sistema para a operação de serviços privados de contratação e colocação de gente do mar em seu território.



5. O Membro que adotar um sistema a que se refere o parágrafo 2º desta Norma, deverá, no mínimo, por meio de legislação e regulamentos ou outras medidas, fazer o seguinte:

a) proibir os serviços de contratação e colocação de gente do mar de utilizar meios, mecanismos ou listas cuja finalidade seja impedir ou dissuadir gente do mar de conseguir emprego para o qual os candidatos estiverem qualificados;

b) exigir que nenhuma taxa ou outros encargos pela contratação e colocação de gente do mar ou pelo fornecimento de emprego a gente do mar sejam pagos direta ou indiretamente, em parte ou no todo, pelos candidatos, a não ser pela obtenção do atestado médico nacionalmente obrigatório, pela caderneta de trabalho e passaporte, ou por outros documentos pessoais de viagem, sem incluir os gastos com vistos, que caberão ao armador; e

c) assegurar que os serviços de contratação e colocação que operam em seu território:

i) mantenham um registro atualizado de toda a gente do mar por eles contratada ou colocada e que esse registro esteja disponível para inspeção pela autoridade competente;

ii) certifiquem-se de que a gente do mar seja informada de seus direitos e deveres previstos no acordo e contrato de trabalho antes ou no decorrer do processo de engajamento, e de que providências sejam tomadas para que a gente do mar possa examinar seus contratos de trabalho antes e depois de assinados e receba uma cópia dos referidos contratos;

iii) verifiquem se a gente do mar por eles contratada ou colocada é qualificada e está de posse dos documentos necessários para o trabalho em vista e que os acordos e contratos de trabalho estejam em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis e com os acordos ou convenções de negociação coletiva que fizerem parte do acordo de trabalho;

iv) verifiquem, até onde for viável, que o armador dispõe dos meios para evitar que gente do mar fique abandonada num porto estrangeiro;

v) examinem e respondam a eventuais queixas sobre suas atividades e informem a autoridade competente a respeito de alguma queixa não resolvida;

vi) estabeleçam um sistema de proteção, por meio de seguro ou outra medida equivalente apropriada, a fim de compensar a gente do mar de perdas financeiras que porventura incorrerem devido à falha do serviço de contratação e colocação ou ao descumprimento do acordo de trabalho por parte do armador pertinente.

6. A autoridade competente supervisionará meticulosamente e controlará os serviços de contratação e colocação que operam no território do Membro. As licenças e certificados ou autorizações semelhantes serão expedidas ou renovadas somente após verificação de que o



serviço de contratação e colocação em apreço cumpre os requisitos da legislação e regulamentos nacionais.

7. A autoridade competente assegurará que existem equipamentos e procedimentos adequados para a investigação, caso seja necessário, de reclamações a respeito das atividades dos serviços de contratação e colocação, da qual participem, segundo couber, representantes de armadores e de gente do mar.

8. Todo Membro que tiver ratificado a presente Convenção informará seus nacionais, até onde for possível, dos problemas que podem resultar de uma contratação em navio matriculado em um Estado que não tenha ratificado a referida Convenção, até que tenha adquirido a convicção de que normas equivalentes àquelas fixadas por esta Convenção estão sendo aplicadas. As medidas tomadas para esse fim pelo Estado que tenha ratificado esta Convenção não deverão estar em contradição com o princípio da livre circulação dos trabalhadores, estipulado nos tratados de que os dois Estados em questão forem signatários.

9. O Membro que tiver ratificado esta Convenção exigirá que os armadores de navios que arvoram sua bandeira e que utilizam serviços de contratação e colocação sediados em países ou territórios aos quais esta Convenção não se aplica, assegurem, até onde for viável, que tais serviços satisfaçam os requisitos desta Norma.

10. Nada nesta Norma deverá ser interpretado de modo a diminuir as obrigações e responsabilidades dos armadores ou de um Membro em relação a navios que ostentam sua bandeira.

Diretriz

Diretriz B1.4 – Contratação e colocação

Diretriz B1. 4.1 – Diretrizes sobre organização e operação

1. No cumprimento de suas obrigações decorrentes da Norma A1.4, parágrafo 1º, a autoridade competente deveria considerar as possibilidades de:

a) tomar as medidas necessárias para promover efetiva cooperação entre os serviços de contratação e colocação de gente do mar, privados ou públicos;

b) considerar as necessidades do setor marítimo, tanto na esfera nacional como na internacional, ao elaborar programas de treinamento de gente do mar que faz parte da tripulação do navio e que é responsável pelas operações de navegação segura e prevenção de contaminação, com a participação de armadores, gente do mar e as instituições de treinamento pertinentes.

c) tomar providências adequadas para a cooperação das organizações representativas de armadores e de gente do mar na organização e operação dos serviços de contratação e colocação, onde esses existirem;



d) determinar, com a devida atenção ao direito à privacidade e à necessidade de preservar o sigilo, as condições em que os dados pessoais da gente do mar poderão ser processados pelos serviços de contratação e colocação, inclusive a coleta, armazenamento, combinação e comunicação de tais dados a terceiros;

e) manter um sistema de coleta e análise de dados relevantes sobre o mercado de trabalho marítimo, inclusive atual e futura oferta de gente do mar que trabalha como parte da tripulação, classificada por idade, sexo, categoria e qualificações, bem como sobre as necessidades do setor, a coleta de dados sobre idade e sexo sendo permitida somente para fins estatísticos ou para fins de um programa destinado a prevenir a discriminação baseada em idade ou sexo.

f) assegurar que os funcionários responsáveis pelos serviços públicos e privados de contratação e colocação de tripulantes responsáveis pelas operações de segurança do navio e prevenção de poluição tenham recebido treinamento adequado, inclusive experiência aprovada de serviço a bordo, e tenham conhecimento relevante do setor marítimo, inclusive dos instrumentos marítimos internacionais pertinentes a respeito de treinamento, certificação e normas de trabalho;

g) prescrever normas operacionais e adotar códigos de conduta e práticas éticas para os serviços de contratação e colocação de gente do mar; e

h) exercer a supervisão do sistema de concessão de licença ou de certificação, com base num sistema de normas de qualidade.

2. Ao estabelecer o sistema a que se refere a Norma A1.4, parágrafo 2º, todo Membro deverá considerar exigir que os serviços de contratação e colocação de gente do mar sediados em seu território desenvolvam e mantenham práticas operacionais passíveis de verificação. Essas práticas operacionais de serviços privados de contratação e colocação de gente do mar e, até onde couber, dos serviços públicos de contratação e colocação de gente do mar devem abranger o seguinte:

a) exames médicos, documentos de identidade e outros itens necessários para que a gente do mar possa conseguir emprego;

b) manutenção, com a devida atenção ao direito à privacidade e à necessidade de guardar sigilo, um registro completo da gente do mar abrangida pelo seu sistema de contratação e colocação, que deve incluir, sem a isso se limitar, o seguinte:

i) qualificações da gente do mar;

ii) empregos anteriores;

iii) dados pessoais pertinentes ao emprego;

iv) dados médicos relevantes para o emprego;



c) manutenção de listas atualizadas dos navios para os quais os serviços de contratação e colocação fornecem gente do mar, assegurando que existe meio de contatar os serviços numa emergência, 24 horas por dia.

d) procedimentos para assegurar que a gente do mar não esteja sujeita a exploração pelos serviços de contratação e colocação ou de seu pessoal com respeito a oferta de engajamento em determinados navios ou por determinadas companhias.

e) procedimentos para evitar oportunidades de exploração de gente do mar, relacionada com antecipação de salários ou outras transações financeiras entre o armador e a gente do mar, intermediadas pelos serviços de contratação e colocação de gente do mar;

f) publicação transparente dos custos que a gente do mar poderá incorrer no processo de contratação e colocação;

g) certeza de que a gente do mar está informada de eventuais condições particulares relativas ao trabalho para o qual está sendo engajada e da política particular do armador em relação ao seu engajamento;

h) procedimentos em conformidade com os princípios da equidade no tratamento de casos de incompetência ou indisciplina, consistente com a legislação e prática nacional e, se for o caso, com os acordos e convenções coletivos;

i) procedimentos para assegurar, até onde for viável, que todos os certificados e documentos obrigatórios apresentados para o emprego estão atualizados e que não foram obtidos de maneira fraudulenta, e que as referências de emprego foram verificadas;

j) procedimentos para assegurar que os pedidos de informação ou orientação por parte de familiares da gente do mar em alto-mar sejam prontamente atendidos, com empatia e gratuitamente;

k) verificação de que as condições de trabalho a bordo de navios nos quais a gente do mar foi colocada estão consistentes com os acordos e convenções de negociação coletiva aplicáveis que tiverem sido concluídos entre um armador e uma organização representativa de gente do mar e, como elemento de política, fornecimento de gente do mar somente a armadores que oferecem termos e condições de emprego que estão em conformidade com a legislação e os regulamentos nacionais ou acordos e convenções de negociação coletiva aplicáveis.

3. Deve-se considerar o incentivo à cooperação internacional entre os Membros e organizações relevantes, como os seguintes exemplos:

a) intercâmbio sistemático de informações, em base bilateral, regional e multilateral, sobre o setor e o mercado de trabalho marítimo;

b) intercâmbio de informações da legislação sobre o trabalho marítimo;



- c) harmonização de políticas, métodos de trabalho e legislação relativos à contratação e colocação de gente do mar;
- d) melhoria dos procedimentos e condições de contratação e colocação da gente do mar no plano internacional; e
- e) planejamento da força de trabalho, levando em conta a oferta e a procura de gente do mar e as necessidades do setor marítimo.

TÍTULO 2. CONDIÇÕES DE EMPREGO

Regra

Regra 2.1 – Acordos de emprego de gente do mar

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha um acordo justo de emprego.

1. Os termos e condições de emprego de gente do mar deverão ser estipulados ou expressos em contrato escrito claramente, legalmente aplicável e consistente com as normas estabelecidas no Código.
2. O contrato de emprego de gente do mar deverá ser aceito pela gente do mar em condições que lhes assegure a possibilidade de examinar os termos e condições constantes no acordo e de procurar orientação sobre eles, bem como de aceitá-los livremente antes de assiná-lo.
3. Desde que isso se coadune com a legislação e a prática nacional, será entendido que os contratos de emprego de gente do mar incorporam os acordos e convenções coletivos aplicáveis.

Norma

Norma A2.1 – Acordos de emprego de gente do mar

1. Todo Membro adotará leis ou regulamentos para assegurar que os navios que arvoram sua bandeira preencham os seguintes requisitos:
 - a) a gente do mar que trabalha em navios que arvoram sua bandeira tenha um acordo de contratação e colocação de gente do mar assinado pelo candidato e pelo armador ou seu representante (ou, caso não se trate de empregado, prova de acerto contratual ou de natureza semelhante), que lhe garanta condições dignas de trabalho e de vida a bordo do navio, como determina esta Convenção;
 - b) a gente do mar que assinar um contrato de emprego como gente do mar terá possibilidade de examinar o acordo e obter orientação sobre ele antes de assiná-lo, além de outras facilidades necessárias para lhe assegurar que assinou livremente um acordo com suficiente compreensão de seus direitos e responsabilidades;



c) o armador e a gente do mar interessada terão ambos um original assinado do contrato de emprego de gente do mar.

d) medidas deverão ser tomadas para assegurar que a gente do mar, inclusive o capitão do navio, tenha fácil acesso a informação precisa a bordo sobre as condições de seu emprego, e que essa informação e uma cópia do acordo ou contrato de emprego de gente do mar esteja acessível para ser examinada por funcionários de uma autoridade competente, inclusive nos portos de escala; e

e) a gente do mar deverá receber um documento no qual conste o registro referente a seu emprego a bordo do navio.

2. Se um acordo ou convenção coletiva fizer parte do contrato de emprego de gente do mar, uma cópia do referido acordo deverá estar disponível a bordo. Se o contrato de emprego de gente do mar e o acordo de negociação coletiva pertinente não forem em inglês, os seguintes documentos deverão estar disponíveis também em inglês (salvo no caso de navios engajados somente em viagens domésticas):

a) cópia do formulário-padrão de acordo ou contrato de emprego; e

b) trechos do acordo de negociação coletiva que forem sujeitos a inspeção do Estado controlador do porto, conforme a Regra 5.2.

3. O documento a que se refere o parágrafo 1º e) desta Norma não deverá conter nenhuma observação a respeito da qualidade do trabalho do interessado a bordo, nem de seu salário. O formato do documento, os pormenores a serem registrados e a forma de seu registro serão determinados pela legislação nacional.

4. Todo Membro adotará leis e regulamentos especificando os itens a serem incluídos nos acordos ou contratos de emprego de gente do mar, conforme a legislação nacional. Em todos os acordos ou contratos de emprego de gente do mar deverão constar os seguintes dados:

a) nome completo do interessado, data de nascimento ou idade e local de nascimento;

b) nome e endereço do armador;

c) local e data em que o acordo de emprego de gente do mar foi assinado;

d) posição para a qual o interessado foi contratado;

e) montante do salário do interessado ou, se for o caso, fórmula usada para o seu cálculo;

f) montante de férias anuais remuneradas ou, se for o caso, fórmula usada para o seu cálculo;

g) término do contrato e condições de término, inclusive:



i) se o acordo tiver sido feito por um período indeterminado, condições em que qualquer das partes poderá terminá-lo, bem como o prazo de aviso prévio, que não poderá ser menor para o armador do que para a gente do mar;

ii) se o acordo tiver sido feito por um período fixo, a data estabelecida para o seu término; e

iii) se o acordo tiver sido feito para uma viagem, o porto de destino e o período de tempo após a chegada até a baixa do serviço;

h) benefícios de saúde e previdenciários a serem assegurados pelo armador à gente do mar;

i) direito da gente do mar a repatriação;

j) referência a um acordo de negociação coletiva, se couber; e

k) outros dados que a lei nacional exigir.

5. Todo Membro adotará legislação ou regulamentos estabelecendo os períodos mínimos de aviso prévio a ser dado pela gente do mar e pelos armadores no caso de término antecipado do contrato de emprego. A duração desses períodos mínimos deverá ser determinada mediante consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar interessadas, mas não poderá ser inferior a sete dias.

6. Um período mais curto de aviso prévio poderá ser admitido em circunstâncias reconhecidas por legislação ou regulamentos nacionais ou pelos acordos de negociação coletiva pertinentes como justificativa para o término do acordo de emprego mediante aviso prévio de menor duração ou sem aviso prévio. Ao determinar tais circunstâncias, o Membro deverá assegurar que será levada em consideração a necessidade que tem a gente do mar de terminar sem penalidade o emprego mediante aviso prévio de menor prazo, por razões de solidariedade ou outros motivos prementes.

Diretriz

Diretriz B2.1 – Acordos de emprego da gente do mar

Diretriz B2.1.1 – Registro de empregos

1. Ao determinar os dados a serem consignados no registro de empregos a que se refere a Norma A2.1, parágrafo 1º e), o Membro assegurará que esse documento contenha suficiente informação, traduzida em inglês, para facilitar a obtenção de novo emprego ou para atender os requisitos do serviço marítimo para melhor classificação ou promoção. A Caderneta de Inscrição e Registro – CIR poderá satisfazer aos requisitos do parágrafo 1º, alínea e), da referida Norma.



Regra

Regra 2.2 – Salário

Finalidade: Assegurar que a gente do mar seja remunerada pelos seus serviços.

1. Toda gente do mar deverá receber uma remuneração periódica e integral pelo seu trabalho, em conformidade com os acordos ou contratos de emprego respectivos.

Norma

Norma A2.2 – Salário

1. Todo Membro exigirá que a remuneração devida à gente do mar que trabalha em navios que arvoram sua bandeira seja feita a intervalos que não excedam um mês e em conformidade com o acordo ou convenção coletiva aplicável.

2. A gente do mar deverá receber um relatório mensal dos pagamentos devidos e dos montantes pagos, inclusive salários, pagamentos adicionais e taxa de câmbio utilizada, caso o pagamento tenha sido feito em moeda ou a uma taxa diferente da acordada.

3. Todo Membro exigirá que os armadores tomem medidas, a exemplo das estabelecidas no parágrafo 4º desta Norma, para possibilitar à gente do mar o envio total ou parcial de sua renda às suas famílias, dependentes ou beneficiários legais.

4. Dentre as medidas destinadas a assegurar que a gente do mar possa enviar a totalidade ou parte de sua remuneração às pessoas mencionadas acima incluem-se:

a) um sistema que permita a gente do mar, quando assumir o emprego ou no seu decorrer, de destinar, caso o deseje, uma parcela de seu salário para ser remetida a intervalos regulares para suas famílias por meio de transferências bancárias ou meios semelhantes; e

b) a exigência de que as parcelas sejam remetidas a tempo e diretamente para a pessoa ou pessoas designadas pela gente do mar.

5. Uma eventual taxa pelo serviço a que se referem os parágrafos 3º e 4º desta Norma deverá ser razoável e a taxa de câmbio, salvo disposição em contrário, deverá estar de acordo com a legislação e os regulamentos nacionais, ser igual à prevalente no mercado ou à taxa oficial publicada, e que não deverá ser desfavorável à gente do mar.

6. Todo Membro que adotar legislação ou regulamentos nacionais referentes ao salário da gente do mar levará em devida conta a orientação dada na Parte B do Código.



Diretriz

Diretriz B2.2 – Salários

Diretriz B2.2.1 – Definições específicas

1. Para os fins desta Diretriz:

- a) **gente do mar apta** significa gente do mar considerada competente para desempenhar qualquer tarefa suscetível de ser exigida de um marítimo no convés, que não seja tarefa de um supervisor ou especialista, ou de alguém assim definido por legislação, regulamentos ou prática nacionais ou por acordo coletivo.
- b) **remuneração ou salário básicos** significa pagamento, qualquer que seja sua composição, por horas normais de trabalho; não inclui pagamento por horas extras, bônus, dotações, férias remuneradas ou qualquer outra remuneração adicional;
- c) **salário consolidado** significa salário que inclui a remuneração básica e outros benefícios vinculados ao salário; o salário consolidado pode incluir compensação por horas extras trabalhadas e todos os demais benefícios vinculados a remuneração, ou pode incluir apenas certos benefícios, numa consolidação parcial;
- d) **horas de trabalho** significa o tempo durante o qual a gente do mar tem de trabalhar por conta do navio; e
- e) **horas extras** significa horas trabalhadas além das horas normais de trabalho.

Diretriz B2.2.2 – Cálculo e remuneração

1. No caso de gente do mar cuja remuneração inclui compensação separada por horas extras trabalhadas:

- a) para os fins de cálculo salarial, as horas normais de trabalho em alto-mar e no porto não podem passar de oito horas por dia;
- b) para fins de cálculo das horas extras, o número normal de horas semanais abrangidas pela remuneração ou salário básico deve ser estabelecido por legislação ou regulamentos nacionais, caso não seja estipulado em acordo ou convenção coletivos, mas não pode exceder 48 horas por semana; os acordos de negociação coletiva podem conceder um tratamento diferente, porém não menos favorável;
- c) o adicional de remuneração por horas extras, que não pode ser inferior a 25 por cento a mais que a remuneração ou salário básico por hora, deverá ser prescrita na legislação ou regulamentos nacionais, ou por acordo de negociação coletiva, caso se aplique; e



d) um registro de todas as horas extras trabalhadas deve ser mantido pelo capitão ou por uma pessoa por ele designada e ser rubricado pela gente do mar a intervalos que não sejam superiores a um mês.

2. No caso de gente do mar cujo salário é total ou parcialmente consolidado:

a) o acordo de emprego da gente do mar deve especificar claramente, se couber, o número esperado de horas de trabalho em troca dessa remuneração e quaisquer adicionais devidos além do salário consolidado, e em quais circunstâncias será devido;

b) caso as horas extras sejam pagas por horas trabalhadas além daquelas incluídas no salário consolidado, o adicional não poderá ser menor que 25 por cento do valor básico correspondente às horas normais de trabalho, segundo o parágrafo 1º desta Diretriz; o mesmo princípio deve ser aplicado às horas extras incluídas no salário consolidado.

c) a remuneração pela parcela de salário total ou parcialmente consolidado, correspondente a horas normais de trabalho segundo o parágrafo 1º, alínea a), desta Diretriz, não deve ser menor do que o salário mínimo aplicável; e

d) para gente do mar cujo salário é parcialmente consolidado, deve ser mantido e rubricado pelo trabalhador um registro das horas extras trabalhadas, em conformidade com o parágrafo 1º, alínea d), desta Diretriz.

3. A legislação nacional ou os acordos e convenções coletivos poderão compensar horas extras ou trabalho realizado no dia de descanso semanal e em feriados públicos, com tempo livre equivalente e fora do navio ou com férias adicionais, em vez de remuneração ou outra compensação prevista.

4. A legislação nacional adotada após consulta a organizações representativas de armadores e de gente do mar ou, segundo for o caso, os acordos ou convenções coletivos, deverão levar em conta os seguintes princípios:

a) igual remuneração por trabalho de igual valor deve aplicar-se a toda a gente do mar empregada no mesmo navio, sem discriminação baseada em raça, cor, sexo, religião, opinião política, nacionalidade ou origem social;

b) os acordos de emprego ou contratos de trabalho de gente do mar devem especificar os salários ou as taxas salariais e devem ser levados a bordo do navio; informações sobre o montante ou as taxas salariais devem estar disponíveis à gente do mar, seja mediante o fornecimento de uma cópia assinada da informação relevante para a gente do mar, em linguagem compreensível para ela, seja mediante uma cópia do acordo afixada em local acessível à gente do mar, seja mediante outros meios apropriados;

c) os salários deverão ser pagos em moeda legal; se for apropriado, poderão ser pagos por meio de transferência bancária, cheque visado, ou ordem de pagamento;

d) ao término do contrato ou engajamento, toda a remuneração devida deverá ser paga sem demora indevida;



- e) penalidades adequadas ou outras medidas apropriadas deverão ser impostas pela autoridade competente em caso de atraso indevido por parte dos armadores ou por falta de pagamento de toda a remuneração devida;
- f) os salários deverão ser pagos diretamente na conta bancária designada pela gente do mar, salvo seu pedido por escrito em contrário;
- g) ressalvados os dispositivos da alínea h) deste parágrafo, o armador não poderá impor limites à liberdade da gente do mar de dispor de sua remuneração;
- h) deduções da remuneração somente serão permitidas se:
 - i) a legislação nacional ou um acordo de negociação coletiva aplicável assim dispuserem expressamente e se a gente do mar tiver sido devidamente informada, na maneira considerada mais apropriada pela autoridade competente, das condições das referidas deduções; e
 - ii) o total das deduções não ultrapassar o limite estabelecido por legislação nacional ou acordos e convenções coletivos, ou por decisões judiciais relativas a tais deduções;
- i) nenhuma dedução poderá ser feita da remuneração de gente do mar com o objetivo de obtenção ou preservação do emprego;
- j) deverão ser proibidas multas monetárias contra a gente do mar que não sejam as autorizadas por legislação nacional, acordos ou convenções coletivos ou outras disposições;
- k) a autoridade competente terá o poder de inspecionar armazéns e serviços disponíveis a bordo do navio, a fim de assegurar que preços justos e razoáveis são cobrados, para o benefício da gente do mar interessada; e
- l) se as reivindicações de salário e de outras importâncias devidas à gente do mar pelo seu emprego não forem objeto de seguro em conformidade com as disposições da Convenção Internacional sobre Penhoras e Hipotecas de Navios, de 1993, essas reivindicações deverão ser protegidas ao amparo da Convenção dos Créditos Trabalhistas na Insolvência do Empregador, 1992 (Nº 173).

5. Todo Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar, deverá dispor de procedimentos para investigar reivindicações relativas a qualquer matéria abrangida por esta Diretriz.

Diretriz B2.2.3 – Salário mínimo

1. Sem prejuízo do princípio de livre negociação coletiva, todo Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar, deveria estabelecer procedimentos para determinar o salário mínimo de gente do mar. As organizações



representativas de armadores e de gente do mar deverão participar na operação de tais procedimentos.

2. Ao estabelecer tais procedimentos e fixar o salário mínimo, devida atenção deve ser dada às normas trabalhistas internacionais sobre fixação de salário mínimo, bem como aos seguintes princípios:

- a) o piso salarial deve levar em conta a natureza do emprego marítimo, o efetivo de tripulação a bordo, e as horas normais de trabalho da gente do mar; e
- b) o piso salarial deve ser ajustado de modo a levar em conta as variações do custo de vida e as necessidades da gente do mar.

3. A autoridade competente deve assegurar:

- a) mediante um sistema de supervisão e sanções, que os salários não sejam pagos a uma taxa menor do que a taxa ou taxas fixadas; e
- b) que a gente do mar que tiver sido paga a uma taxa abaixo do piso salarial seja capaz de recuperar, por meio de procedimentos judiciais ou outros procedimentos acessíveis e rápidos, o montante da diferença de pagamento.

Diretriz B2.2.4 – Salário básico ou remuneração mínima mensal da gente do mar apta

1. A remuneração ou salário básico de um mês civil de serviço por gente do mar apta não deverá ser menor do que o montante periodicamente estabelecido pela Comissão Paritária Marítima ou outro órgão autorizado pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho. Por decisão do Conselho de Administração, o Diretor-Geral notificará aos Membros da Organização o montante revisto.

2. Nenhum dispositivo desta Diretriz deverá ser interpretado de modo a prejudicar acordos assinados entre armadores ou suas organizações e as organizações representativas de gente do mar a respeito da regulamentação dos termos e condições mínimas de emprego, desde que esses termos e condições sejam reconhecidos pela autoridade competente.

Regra

Regra 2.3 – Horas de trabalho e horas de descanso

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha horas de trabalho e de descanso regulamentadas.

1. Todo Membro assegurará que as horas de trabalho e as horas de descanso da gente do mar sejam regulamentadas.
2. Todo Membro estabelecerá o número máximo de horas de trabalho e o número mínimo de horas de descanso em determinados períodos, que estejam em conformidade com as disposições do Código.



Norma

Norma 2.3 – Horas de trabalho e horas de descanso

1. Para os fins desta Norma:

a) **horas de trabalho** significa o tempo durante o qual se exige que a gente do mar trabalhe para o navio;

b) **horas de descanso** significa o tempo fora das horas de trabalho; essa expressão não inclui as pausas curtas.

2. Todo Membro fixará, dentro dos limites estipulados nos parágrafos 5º a 8º desta Norma, o número máximo de horas de trabalho, que não deverá ser ultrapassado num determinado período, ou um número mínimo de horas de descanso, que será assegurado num determinado período.

3. Todo Membro reconhece que o padrão normal de horas de trabalho da gente do mar, como o de outros trabalhadores, deve basear-se num dia de oito horas, com um dia de descanso por semana e descanso em feriados oficiais. Isso, porém, não impede que o Membro adote procedimentos para autorizar ou registrar acordos de negociação coletiva que determinem as horas de trabalho da gente do mar em base não menos favorável do que essa norma.

4. Ao determinar as normas nacionais, todo Membro levará em conta o perigo decorrente da fadiga da gente do mar, especialmente das pessoas cujas tarefas têm a ver com a segurança da navegação e a operação segura do navio.

5. Os limites de horas de trabalho ou de descanso deverão ser os seguintes:

a) o número máximo de horas não deverá ultrapassar:

i) 14 horas por cada período de 24 horas; e nem

ii) 72 horas por cada período de sete dias;

ou

b) o número mínimo de horas de descanso não deverá ser menor que:

i) 10 horas por cada período de 24 horas; e

ii) 77 horas por cada período de sete dias.

6. As horas de descanso não poderão ser divididas em mais de dois períodos, um dos quais será de pelo menos seis horas ininterruptas, e o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso não poderá ultrapassar 14 horas.



7. As revistas, os exercícios de combate de incêndio e de salvamento, bem como os exercícios prescritos por legislação nacional e por instrumentos internacionais, serão conduzidos de modo a minimizar a interferência com os períodos de descanso e a não produzir fadiga.

8. Se um marítimo tiver de ficar em disponibilidade, por exemplo, quando haja uma sala de máquinas sem tripulação permanente, ele terá direito a um período de descanso compensatório adequado, caso o período normal de descanso seja interrompido por chamadas ao trabalho.

9. Se não houver acordo ou convenção coletiva ou decisão arbitral ou se a autoridade competente determinar que os dispositivos do acordo ou da decisão a respeito dos requisitos dos parágrafos 7º e 8º desta Norma são inadequados, a autoridade competente determinará disposições que assegurem que a gente do mar em apreço tenha descanso suficiente.

10. Todo Membro exigirá a colocação, em local de fácil acesso, de um quadro da escala de trabalho a bordo, na qual conste pelo menos o seguinte para cada posto:

a) escala de serviço a bordo e de serviço no porto; e

b) o número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso exigido por lei e regulamentos nacionais ou acordos de negociação coletiva aplicáveis.

11. A escala a que se refere o parágrafo 10º desta Norma será feita num formato padronizado, no idioma ou idiomas de trabalho do navio e em inglês.

12. Todo membro exigirá a manutenção de um registro das horas diárias de trabalho ou das horas diárias de descanso da gente do mar, que permita a monitoração de conformidade com os parágrafos 5º a 11, inclusive, desta Norma. O registro deverá ser num formato padronizado, estabelecido pela autoridade competente, levando em conta diretrizes da Organização Internacional do Trabalho, ou num formato padronizado definido pela Organização. O registro será nas línguas exigidas pelo parágrafo 11 desta Norma. A gente do mar deverá receber uma cópia do respectivo registro, que deverá ser rubricada pelo capitão ou por pessoa por ele autorizada e pela gente do mar.

13. Nada nos parágrafos 5º e 6º impedirá um Membro de adotar legislação ou regulamentos ou algum procedimento para que a autoridade competente possa autorizar ou registrar acordos e convenções coletivos que permitam exceções aos limites estabelecidos. Tanto quanto possível, essas exceções deverão ajustar-se com as disposições desta Norma, porém poderão levar em conta períodos mais frequentes ou mais prolongados de férias ou a concessão de férias compensatórias a gente do mar de quarto ou a gente do mar que trabalhe a bordo de navios em viagens de curta duração.

14. Nada nesta Norma deverá ser interpretado de modo a tolher o direito do capitão de um navio de exigir que a gente do mar trabalhe o número de horas necessárias à segurança imediata do navio, de pessoas a bordo ou de carga, ou para fins de prestar assistência a outros navios ou pessoas em perigo em alto-mar. Assim sendo, o capitão poderá suspender a escala de horas de trabalho ou de horas de descanso e exigir que a gente do mar cumpra qualquer número de horas de trabalho necessárias, até que a situação normal seja restabelecida. Tão



logo seja viável, depois da restauração da situação normal, o capitão deverá assegurar a concessão de um período adequado de descanso à gente do mar que tiver trabalhado em seu período estabelecido de descanso.

Diretriz

Diretriz B2.3 – Horas de trabalho e horas de descanso

Diretriz B2.3.1 – Gente do mar jovem

1. Em alto-mar e no porto, as seguintes disposições serão aplicadas a toda gente do mar menor de 18 anos:

a) as horas de trabalho não deverão ultrapassar oito horas por dia e 40 horas por semana e só serão permitidas horas extras se isso for inevitável por motivos de segurança.

b) tempo suficiente deverá ser concedido para todas as refeições, devendo-se assegurar um intervalo de pelo menos uma hora para a principal refeição do dia; e

c) uma pausa de 15 minutos para descanso deverá ser concedida assim que possível a cada duas horas de trabalho contínuo.

2. Excepcionalmente, a aplicação das disposições do parágrafo 1º desta Diretriz será dispensável:

a) se não for viável para marítimos jovens do convés, da praça das máquinas e do serviço de mesa a bordo que estiverem destacados para tarefas de quarto ou que trabalhem num sistema de turnos pré-estabelecidos; ou

b) se o treinamento efetivo de jovens marítimos, de acordo com programas e horários estabelecidos, for prejudicado.

3. Essas situações excepcionais deverão ser registradas, bem como os motivos, e o registro deve ser assinado pelo capitão.

4. O parágrafo 1º desta Diretriz não isenta os jovens marítimos da obrigação geral de toda a gente do mar de trabalhar durante emergências, segundo o disposto na Norma A2.3, parágrafo 14.

Regra

Regra 2.4 – Direito a férias

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha férias adequadas;

1. Todo Membro exigirá que a gente do mar empregada em navios que arvoram sua bandeira tenha férias anuais remuneradas, em condições apropriadas, em conformidade com o disposto no Código.



segurar a
em seu

2. A gente do mar terá direito a permissão para ir a terra em benefício de sua saúde e bem-estar e segundo as exigências operacionais de suas funções.

Norma

Norma A2.4 – Direito a férias

1. Todo Membro adotará legislação e regulamentos que determinem normas mínimas para férias anuais de gente do mar que trabalha em navios que arvoram sua bandeira, levando em devida conta as necessidades especiais da gente do mar em matéria de férias.
2. Sujeito a eventuais acordos de negociação coletiva ou legislação que estabeleça um método apropriado de cálculo que leve em conta as necessidades especiais da gente do mar em matéria de férias, o direito a férias anuais remuneradas será calculado com base num mínimo de 2,5 dias civis por mês de emprego. A forma de cálculo do tempo de serviço será determinada pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país. Faltas justificadas ao trabalho não serão consideradas como parte das férias anuais.
3. Será proibido qualquer acordo para dispensar o mínimo de férias anuais prescrito nesta Norma, exceto em casos previstos pela autoridade competente.

Diretriz

Diretriz B2.4 – Direito a férias

Diretriz B2.4.1 – Cálculo das férias

1. Em condições estipuladas pela autoridade competente ou por um mecanismo apropriado em cada país, os serviços não previstos no contrato de emprego serão computados como parte do período de serviço.
2. Em condições estipuladas pela autoridade competente ou por um acordo de negociação coletiva, as faltas ao trabalho para participar de cursos autorizados de formação profissional marítima ou por motivos como doença, lesão ou maternidade, deverão ser computadas como parte do período de serviço.
3. O nível de pagamento durante as férias anuais deverá ser o mesmo da remuneração normal da gente do mar estabelecido por legislação ou regulamentos nacionais ou nos respectivos acordos de emprego. No caso de gente do mar contratada para período inferior a um ano ou no caso de término da relação empregatícia, o direito a férias deverá ser calculado proporcionalmente.
4. O seguinte não será considerado como parte das férias anuais remuneradas:
 - a) feriados oficiais, reconhecidos pelo Estado da bandeira, coincidam ou não com o período de férias remuneradas;



- b) períodos de incapacidade para o trabalho em consequência de doença, lesão ou maternidade, em condições estipuladas pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país;
- c) permissão temporária para gente do mar ir a terra enquanto estiver em vigor o contrato de emprego; e
- d) as licenças de qualquer tipo, em condições determinadas pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país.

Diretriz B2.4.2 - Gozo de férias anuais

1. Caso não seja estabelecido por regulamento, acordo de negociação coletiva, decisão arbitral ou outro meio consistente com a prática nacional, o período em que as férias anuais poderão ser tiradas deverá ser determinado pelo armador, mediante consulta e, até onde for possível, de acordo com a gente do mar interessada ou com seus representantes.
2. Em princípio, a gente do mar deverá ter o direito de tirar suas férias anuais no lugar com o qual tiverem uma conexão substancial, que, normalmente, será o mesmo lugar para onde terá o direito de ser repatriada. A gente do mar não deverá, sem seu consentimento, ter de tirar as férias anuais a que faz jus em outro lugar, salvo disposição em contrário do contrato de trabalho, acordo de negociação coletiva, ou legislação nacional.
3. Se for obrigada a tirar suas férias anuais a partir de um lugar diferente daquele que é permitido pelo disposto no parágrafo 2º desta Diretriz, a gente do mar deverá ter direito a transporte gratuito para o local onde foi contratada ou o lugar de recrutamento que ficar mais próximo de seu domicílio; as despesas de subsistência e outros gastos incorridos deverão ser arcados pelo armador; e o tempo gasto na viagem correspondente não deverá ser deduzido das férias anuais remuneradas que lhe forem devidas.
4. Gente do mar que estiver em gozo de férias anuais deverá ser chamada de volta unicamente em casos de extrema emergência e somente com o seu consentimento.

Diretriz B2.4.3 – Fracionamento e acúmulo de férias

1. O fracionamento de férias anuais ou o acúmulo de férias referentes a um ano com o período subsequente de férias poderá ser autorizado em cada país pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado.
2. Sujeito ao disposto no parágrafo 1º desta Diretriz e salvo disposição em contrário em acordo aplicável ao armador e ao marítimo interessado, as férias anuais remuneradas recomendadas nesta Diretriz deverão consistir num único período ininterrupto.

Diretriz B2.4.4 – Gente do Mar Jovem

1. Medidas especiais deverão ser consideradas em relação a gente do mar menor de 18 anos que tenham servido, sem férias, por seis meses ou por um período mais curto ao amparo de um acordo de negociação coletiva ou de um acordo de emprego de gente do mar, num navio



lesão ou
mismo

com destino ao estrangeiro, que não tenha voltado ao país de residência nesse período e que não voltará nos próximos três meses de viagem. Essas medidas poderão consistir na sua repatriação, livre de despesa, para o local original em que foram contratados no seu país de residência, para que possam tirar as férias acumuladas durante a viagem.

Regra

Regra 2.5 – Repatriação

Finalidade: Assegurar que a gente do mar possa voltar para seu domicílio.

1. A gente do mar tem o direito de ser repatriada, livre de despesas, nas circunstâncias e condições especificadas no Código.
2. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira aportem garantias financeiras para assegurar que a gente do mar seja devidamente repatriada em conformidade com o Código.

Norma

Norma A2.5.1 – Repatriação

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira tenha direito a repatriação, nas seguintes circunstâncias:
 - a) o contrato de emprego da gente do mar expira enquanto se encontra no estrangeiro;
 - b) o contrato de emprego é terminado:
 - i) pelo armador; ou
 - ii) pela gente do mar, por motivos justificados.
 - c) a gente do mar não está mais em condições de desempenhar as tarefas a que se refere o contrato de emprego ou não é de se esperar que possa desempenhá-las em determinadas circunstâncias.
2. Todo Membro assegurará que sua legislação, seus regulamentos ou outras medidas ou ainda os acordos de negociação coletiva disponham apropriadamente sobre:
 - a) as circunstâncias nas quais a gente do mar terá direito a repatriação em conformidade com o parágrafo 1º, alíneas b) e c), desta Norma;
 - b) a duração máxima dos períodos de serviço a bordo após os quais a gente do mar terá direito a repatriação, devendo esse período ser inferior a 12 meses; e
 - c) os direitos precisos a serem concedidos pelos armadores para repatriação, inclusive direitos relativos ao destino da repatriação, meio de transporte, despesas a serem cobertas e outras providências a serem tomadas pelos armadores.



3. Todo membro proibirá os armadores de exigir que a gente do mar faça algum pagamento antecipado no início do emprego, para fins de repatriação, e de ressarcir-se dos custos de repatriação mediante desconto salarial ou restrição de outros direitos, exceto se o marítimo envolvido for culpado, segundo a legislação nacional, com outras medidas ou acordos de negociação coletiva aplicáveis, de sério descumprimento de suas obrigações contratuais.
4. A legislação e os regulamentos nacionais não deverão prejudicar qualquer direito do armador de ser ressarcido dos gastos de repatriação ao amparo de disposições contratuais com terceiros.
5. Se um armador deixar de tomar providências e não arcar com as despesas relativas a repatriação de gente do mar que tem direito de ser repatriada:
- a) a autoridade competente do Membro cuja bandeira o navio arvora providenciará a repatriação da gente do mar interessada; caso não o faça, o Estado para o qual o marítimo deva ser repatriado ou o Estado do que é cidadão providenciará sua repatriação e será ressarcido pelo Estado cuja bandeira o navio arvora;
 - b) custos incorridos na repatriação da gente do mar serão passíveis de ressarcimento pelo armador ao Membro cuja bandeira o navio arvora;
 - c) as despesas com a repatriação não poderão em caso algum ficarem a cargo da gente do mar, salvo nas condições previstas no parágrafo 3º desta Norma.
6. Tendo em vista os instrumentos internacionais, inclusive a Convenção Internacional sobre Arresto de Navios, 1999, um Membro que tiver pagado o custo de repatriação em conformidade com este Código, poderá deter ou solicitar a detenção dos navios do armador envolvido até que seja feito o ressarcimento em conformidade com o parágrafo 5º desta Norma.
7. Todo Membro facilitará a repatriação de gente do mar que estiver servindo em navios que fizerem escala em seus portos ou que passarem pelo seu território em hidrovias internas, bem como sua substituição a bordo.
8. Em particular, um Membro não recusará o direito de repatriação a nenhuma gente do mar por causa das circunstâncias financeiras do armador ou por causa da inabilidade ou má-vontade do armador para substituir gente do mar.
9. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham a bordo uma cópia das disposições nacionais a respeito de repatriação, num idioma apropriado, e a coloque à disposição da gente do mar.

Norma A2.5.2 – Garantia financeira

1. Na implementação da Regra 2.5, parágrafo 2, essa Norma estabelece requisitos para assegurar as disposições de um expedito e efetivo sistema de garantia financeira para assistir a gente do mar na eventualidade de seu abandono.



2. Para os propósitos dessa Norma, uma gente do mar será considerada como abandonada quando, em violação aos requisitos dessa Convenção ou às condições do acordo de emprego da gente do mar, o armador:

- (a) falhar em cobrir os custos da repatriação da gente do mar; ou
- (b) deixar a gente do mar sem a necessária manutenção e apoio; ou
- (c) tenha por outro lado rompido unilateralmente os vínculos com a gente do mar, incluindo falha em pagar os salários contratuais por um período de pelo menos dois meses.

3. Cada Membro deve assegurar que um sistema de garantia financeira, de acordo com os requisitos dessa Norma, esteja disponível para os navios arvorando sua bandeira. O sistema de garantia financeira pode ser na forma de um programa de segurança social ou seguro ou um fundo nacional ou outros arranjos similares. Sua forma deverá ser determinada pelos Membros após consulta com organizações dos armadores e da gente do mar interessados.

4. O sistema de garantia financeira deverá prover acesso direto, cobertura suficiente e assistência financeira rápida, de acordo com essa Norma, para qualquer gente do mar abandonada de um navio arvorando a bandeira do Membro.

5. Para o propósito do parágrafo 2(b) dessa Norma, manutenção e apoio necessários da gente do mar deverá incluir: alimentação adequada, acomodação, água, combustível essencial para a sobrevivência a bordo do navio e a necessária assistência médica.

6. Cada Membro deverá requerer que os navios que arvorem sua bandeira, e para os quais o parágrafo 1 ou 2 da Regra 5.1.3 se aplicam, levem a bordo um certificado ou outra evidência documental de garantia financeira emitido pelo provedor financeiro. Uma cópia deve ser afixada em lugar de evidência a bordo que esteja disponível para a gente do mar. Quando mais de um provedor de garantia financeira fornecer cobertura, o documento fornecido por cada provedor deverá ser levado a bordo.

7. O certificado ou outra evidência documental da garantia financeira deverá conter a informação requerida no Apêndice A2-I. Ele deverá ser em inglês ou acompanhado de uma tradução para o inglês.

8. A assistência fornecida pelo sistema de garantia financeira deverá ser concedida quando da solicitação pela gente do mar ou pelo representante nomeado pela gente do mar e suportado pela necessária justificação de titularidade de acordo com o parágrafo 2 acima.

9. Tendo observado a Regra 2.2 e 2.5, a assistência fornecida pelo sistema de garantia financeira deverá ser suficiente para cobrir o seguinte:

- (a) salários pendentes e outros haveres devidos pelo armador à gente do mar sob o acordo de emprego, o acordo relevante ou a lei nacional da bandeira do Estado, limitado a quatro meses dos salários pendentes e quatro meses dos haveres pendentes.



(b) todas as despesas razoáveis incorridas pela gente do mar, incluindo os custos de repatriação referidos no parágrafo 10, e

(c) as necessidades essenciais da gente do mar incluindo itens como: alimentação adequada, vestimenta onde necessária, acomodação, água, combustível essencial para sobrevivência a bordo do navio, assistência médica necessária e quaisquer outros custos razoáveis ou despesas pelo ato ou omissão relativo ao abandono até que a gente do mar chegue em casa.

10. O custo de repatriação deverá cobrir viagem por meios apropriados e expeditos, normalmente por ar, e inclui o fornecimento de alimentação e acomodação da gente do mar, do momento que deixar o navio até a sua casa, assistência médica necessária, transporte de seus objetos pessoais e quaisquer outros custos razoáveis ou despesas advindas do abandono.

11. A garantia financeira não deverá cessar antes do fim do período de validade da garantia financeira, a não ser que o provedor da garantia financeira tenha dado uma notificação prévia de pelo menos 30 dias à autoridade competente da bandeira do Estado.

12. Se o provedor do seguro ou outra garantia financeira tiver feito qualquer pagamento para qualquer gente do mar de acordo com essa Norma, tal provedor deverá, até o montante que tenha pago e de acordo com a lei aplicável, adquirir por sub-rogação, nomeação ou outro meio, os direitos que a gente do mar tenha usufruído.

13. Nada nessa Norma deverá prejudicar qualquer direito de recurso do segurador ou provedor da garantia financeira contra terceiros.

14. As disposições dessa Norma não têm a intenção de ser exclusiva ou prejudicar quaisquer outros direitos ou reclamações que estejam disponíveis para compensar a gente do mar abandonada. Leis e regulamentos nacionais podem dispor que qualquer montante a pagar sob essa Norma pode ser liquidado contra montantes recebidos de outras origens surgidas de quaisquer direitos ou reclamações que possam ser objeto de compensação sob a presente Norma.

Diretriz B2.5 – Repatriação

Diretriz B2.5.1 – Direito a repatriação

1. A gente do mar deveria ter direito a repatriação:

a) nos casos contemplados pela Norma A2.5, parágrafo 1º, alínea a), quando expirar o aviso prévio dado na forma estabelecida pelo respectivo acordo ou contrato de emprego.

b) nos casos contemplados pela Norma A2.5, parágrafos 1 b) e c);

i) em caso de doença, lesão ou outra condição médica que exija a repatriação do marítimo, caso se verifique que ele está em condições médicas de viajar;

ii) em caso de naufrágio;



iii) caso o amador não seja capaz de continuar a cumprir com suas obrigações legais ou contratuais como empregador de gente do mar, devido à insolvência, venda do navio, mudança de matrícula do navio ou outro motivo semelhante;

iv) no caso de o navio ter de se dirigir a uma zona de guerra, definida como tal na legislação nacionais ou em acordos de negociação coletiva, à qual a gente do mar não aceite ir; e

v) em caso de término ou interrupção do emprego em virtude de laudo arbitral ou de convenção coletiva, ou do término do emprego por qualquer outro motivo similar.

2. Ao determinar o período máximo de duração de serviço a bordo para o marítimo adquirir o direito a repatriação, em conformidade com este Código, devem ser levados em conta os fatores que afetam o seu ambiente de trabalho. Todo Membro procurará, sempre que possível, reduzir esses períodos à luz de mudanças e desdobramentos tecnológicos, podendo orientar-se por recomendações da Comissão Paritária Marítima a respeito da matéria.

3. As despesas a serem arcadas pelo armador com a repatriação em conformidade com a Norma A2.5 deverão incluir pelo menos as seguintes:

- a) passagem até o destino selecionado para repatriação em conformidade com o parágrafo 6º desta Diretriz;
- b) alojamento e alimentação desde o momento em que o marítimo deixar o navio até chegar ao seu destino de repatriação;
- c) remuneração e compensações desde o momento em que o marítimo deixar o navio até chegar ao seu destino de repatriação, se previsto na legislação nacional ou em acordos de negociação coletiva;
- d) transporte de 30 kg de bagagem pessoal do marítimo até o seu destino de repatriação; e
- d) tratamento médico, caso necessário, até que o marítimo esteja apto para viajar até seu destino de repatriação.

4. Nem o tempo gasto à espera de repatriação nem o tempo de viagem de repatriação deverá ser deduzido das férias remuneradas acumuladas pela gente do mar.

5. Os armadores deveriam ser obrigados a continuar a arcar com as despesas de repatriação até que a gente do mar interessada desembarque no destino estabelecido em conformidade com este Código ou obtenha emprego adequado a bordo de um navio a caminho de um desses destinos.

6. Todo Membro deveria exigir que os amadores assumam a responsabilidade pelas providências de repatriação da maneira mais apropriada e rápida. O modo normal de transporte deve ser aéreo. O Membro prescreverá os destinos para os quais a gente do mar



poderá ser repatriada. Esses destinos deverão incluir os países com os quais a gente do mar parece ter uma ligação substancial, inclusive:

- a) o lugar no qual a gente do mar aceitou a contratação;
- b) o lugar estipulado por acordos de negociação coletiva;
- c) o país de residência do interessado; ou
- d) outros lugares que forem mutuamente acordados no momento da contratação.

7. A gente do mar deveria ter o direito de escolher, entre os destinos prescritos, aquele para o qual deseja ser repatriada.

8. O direito à repatriação poderá expirar se a gente do mar interessada não o reivindicar num prazo razoável, a ser definido por legislação nacional ou por acordos de negociação coletiva.

Diretriz B2.5.2 – Implementação pelos Membros

1. Toda ajuda prática possível deverá ser prestada a gente do mar retida num porto estrangeiro à espera de repatriação. Em caso de atraso da repatriação, a autoridade competente no porto estrangeiro deverá assegurar que o representante consular ou local do Estado da bandeira e do Estado de nacionalidade ou residência da gente do mar, segundo couber, seja imediatamente informado.

2. Todo Membro zelará para que as devidas providências sejam tomadas:

a) para o regresso da gente do mar empregada num navio que arvoira a bandeira de um país estrangeiro, desembarcada num porto estrangeiro por motivos pelos quais ela não é responsável:

- i) para o porto em que a gente do mar em apreço tiver sido engajada; ou
- ii) para um porto no Estado da sua nacionalidade ou da sua residência, segundo couber; ou
- iii) para um porto acordado entre a gente do mar e o capitão ou o armador, com a aprovação da autoridade competente ou ao abrigo de salvaguardas apropriadas;

b) para tratamento médico e manutenção de gente do mar empregada em navio que ostenta a bandeira de um país estrangeiro, desembarcada num porto estrangeiro por causa de doença ou lesão incorrida no serviço a bordo do navio e que não tiver sido causada pela sua própria conduta intencional.

3. Se jovens marítimos menores de 18 anos, depois de servirem num navio por pelo menos quatro meses em sua primeira viagem com destino ao estrangeiro, demonstrarem que não são aptos para a vida em alto-mar, eles deverão ter a oportunidade de ser repatriados



gratuitamente, a partir da primeira escala em que houver serviços consulares do Estado da bandeira, ou do seu Estado de nacionalidade ou de residência. Notificação dessa repatriação, com as devidas justificativas, deverá ser enviada à autoridade emissora dos documentos que permitiram aos jovens marítimos assumir emprego em navegação marítima.

Diretriz B2.5.3 – Garantia financeira

1. Em implementação do parágrafo 8 do Norma A2.5.2, se for necessário tempo para conferir a validade de certos aspectos da solicitação da gente do mar ou do representante nomeado pela gente do mar, isso não deveria impedir a gente do mar de receber imediatamente tal parte da assistência solicitada que seja reconhecida como justificada

Regra

Regra 2.6 – Indenização de gente do mar pela perda do navio ou naufrágio.

Finalidade: Assegurar que a gente do mar seja indenizada no caso de perda do navio ou naufrágio.

1. A gente do mar tem direito a indenização adequada em caso de lesão, perdas ou desemprego em decorrência de perda do navio ou naufrágio.

Norma

Norma A2.6 – Indenização de gente do mar pela perda do navio ou naufrágio.

1. Todo Membro estabelecerá regras para assegurar que, em caso de perda do navio ou naufrágio, o armador pague a cada um da gente do mar a bordo uma indenização por desemprego resultante da perda do navio ou naufrágio.

2. As regras a que se refere o parágrafo 1º desta Norma não serão aplicadas em prejuízo de quaisquer outros direitos que a gente do mar possa ter ao amparo da legislação nacional do Membro em apreço por perdas ou lesões resultantes da perda do navio ou naufrágio.

Diretriz

Diretriz B2.6 - Indenização de gente do mar pela perda do navio ou naufrágio

Diretriz B2.6.1 - Cálculo da indenização por desemprego

1. A indenização por desemprego, resultante de perda do navio ou naufrágio, deverá ser paga pelos dias durante os quais a gente do mar ficar de fato desempregada, com o mesmo salário devido no curso do contrato de emprego. O montante total a ser pago a cada marítimo, porém, poderá ser limitado a dois meses de salário.

2. Todo Membro assegurará que a gente do mar tenha, para receber a indenização, os mesmos recursos legais que tem para receber salários atrasados devidos por serviço a bordo.



Regra**Regra 2.7 – Níveis de guarnição**

Finalidade: Assegurar que a gente do mar trabalhe a bordo de navios com pessoal suficiente para a operação do navio em condições de segurança, eficiência e proteção.

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham um contingente suficiente de marítimos empregados a bordo, a fim de assegurar que o navio seja operado com segurança e eficiência e com a devida atenção à proteção em todas as condições, levando em conta o elemento de fadiga da gente do mar e a natureza e condições particulares da viagem.

Norma**Norma A2.7 – Níveis de tripulação**

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham um contingente suficiente de marítimos, a fim de assegurar que o navio seja operado com segurança e eficiência e com a devida atenção à proteção. Todo navio será guarnecido de uma tripulação adequada do ponto de vista de tamanho e qualificações, capaz de assegurar a segurança e a proteção do navio e de seu pessoal em todas as condições de operação, em conformidade com o documento relativo à tripulação mínima de segurança ou documento equivalente emitido pela autoridade competente, bem como o cumprimento das normas desta Convenção.

2. Ao determinar, aprovar ou revisar os níveis de tripulação, a autoridade competente deverá levar em conta a necessidade de evitar ou minimizar um número excessivo de horas de trabalho, a fim de assegurar descanso suficiente e conter a fadiga, e deverá considerar também os princípios de instrumentos internacionais pertinentes, particularmente os da Organização Internacional do Trabalho, relativos aos níveis de tripulação.

3. Ao determinar os níveis de tripulação, a autoridade competente deverá levar em conta todos os requisitos indicados na Regra 3.2 e na Norma A3.2 em relação a alimentação e serviço de mesa de bordo.

Diretriz**Diretriz B2.7 – Níveis de tripulação****Diretriz B2.7.1 – Solução de conflitos**

1. Todo Membro manterá ou assegurará a manutenção de mecanismos eficientes para a investigação e solução de queixas e conflitos relativos aos níveis de tripulação a bordo de um navio.

2. Representantes das organizações de armadores e de gente do mar deveriam participar, com ou sem outras pessoas ou autoridades, na operação desses mecanismos.



Regra

Regra 2.8 – Carreira e desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar

Finalidade: Promover a carreira e o desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar

1. Todo Membro adotará políticas nacionais destinadas a promover o emprego no setor marítimo e a incentivar a carreira e o desenvolvimento de habilidades, bem como maiores oportunidades de emprego para gente do mar domiciliada em seu território.

Norma

Norma A2.8 – Carreira e desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar

1. Todo Membro adotará políticas nacionais destinadas a incentivar a carreira e o desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar no setor marítimo, a fim de suprir o setor de uma força de trabalho estável e competente.

2. O objetivo das políticas a que se refere o parágrafo 1º desta Norma deverá ser ajudar a gente do mar a reforçar sua competência, qualificações e oportunidades de emprego.

3. Todo Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes, estabelecerá objetivos claros para a orientação profissional, a educação e a formação de gente do mar, cujas tarefas a bordo de um navio terão a ver primariamente com a operação segura e a navegação do navio, inclusive da formação permanente.

Diretriz

Diretriz B2.8 – Carreira e desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar

Diretriz B2.8.1 – Medidas destinadas a promover a carreira e o desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar

1. As medidas para atingir os objetivos especificados na Norma A2.8 poderão incluir as seguintes:

- a) acordos para o desenvolvimento de carreira e habilidades junto a um armador ou organização de armadores; ou
- b) providências para promover o emprego, mediante o estabelecimento e manutenção de registros ou listas, por categorias, de gente do mar qualificada; ou
- c) promoção de oportunidades, tanto a bordo como em terra, para aperfeiçoar a formação e educação de gente do mar, a fim de desenvolver suas habilidades e competências transferíveis, para assegurar e conservar o trabalho decente, melhorar as



perspectivas individuais de emprego, e satisfazer as condições cambiantes da tecnologia e do mercado de trabalho no setor marítimo.

Diretriz B2.8.2 – Registro de gente do mar

1. Onde o emprego de gente do mar se baseia em registros ou listas, esses registros ou listas devem incluir todas as categorias ocupacionais de gente do mar, numa forma determinada por legislação ou prática nacional ou por acordos de negociação coletiva.
2. A gente do mar incluída nesses registros ou listas deve ter prioridade no engajamento para navegação marítima.
3. A gente do mar incluída num desses registros ou listas deverá estar disponível para o trabalho, de maneira a ser determinada por legislação ou prática nacional ou por acordos de negociação coletiva.
4. Até onde permitirem a legislação e regulamentos nacionais, o número de gente do mar nesses registros ou listas deve ser revisto periodicamente, com vistas a manter níveis compatíveis com as necessidades do setor marítimo.
5. Se for necessária uma redução no número de gente do mar nesses registros ou listas, todas as medidas apropriadas deverão ser tomadas para evitar ou minimizar os efeitos negativos sobre a gente do mar, levando-se em conta a situação econômica e social do país.

TÍTULO 3. ALOJAMENTO, INSTALAÇÕES DE LAZER, ALIMENTAÇÃO E SERVIÇO DE MESA A BORDO

Regra

Regra 3.1 – Alojamento e instalações de lazer

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha alojamento e instalações de lazer decentes a bordo

1. Todo Membro assegurará que os navios que arvoram sua bandeira propiciem e mantenham alojamento e instalações de lazer decentes para a gente do mar que trabalha ou vive a bordo, ou ambas as coisas, suscetíveis de promover a saúde e o bem-estar dos marítimos.
2. Os requisitos do Código que implementa esta Regra relacionada com a construção e equipamento do navio se aplicam somente a navios construídos a partir da data da entrada em vigor desta Convenção para o Membro em apreço. No caso de navios construídos antes dessa data, os requisitos relativos à construção e equipamento de navios são estabelecidos na Convenção sobre o Alojamento da Tripulação a Bordo (revisada), 1949 (Nº 92) e na Convenção sobre o Alojamento da Tripulação a Bordo de Navios (Disposições Complementares), 1970 (Nº 133) continuarão a vigorar, na medida em que forem aplicáveis, em conformidade com a legislação ou prática do Membro interessado. Um navio será



considerado como construído na referida data se nela for assentada a quilha ou o navio se encontrar numa fase semelhante de construção.

3. Salvo disposição expressa em contrário, os requisitos dispostos em emenda ao Código, no que respeita à provisão de alojamento e instalações de lazer para a tripulação, se aplicarão apenas a navios construídos a partir da data em que a emenda entrar em vigor para o Membro em apreço.

Norma

Norma A3.1 – Alojamento e instalações de lazer

1. Todo Membro adotará leis e regulamentos destinados a exigir que os navios que arvoram sua bandeira:

a) satisfaçam padrões mínimos que assegurem que o alojamento da gente do mar que trabalha ou vive a bordo seja seguro, decente e consistente com as disposições pertinentes desta Norma; e

b) se submetam a inspeção, a fim de assegurar a conformidade inicial e contínua com tais padrões.

2. Ao elaborar e aplicar as leis e os regulamentos destinados à implementação desta Norma, a autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar deverá:

a) levar em conta a Regra 4.3 e as disposições conexas do Código sobre a proteção à saúde e à segurança, bem como sobre a prevenção de acidentes, à luz das necessidades específicas da gente do mar que vive e trabalha a bordo do navio; e

b) levar em devida conta as orientações constantes na Parte B deste Código.

3. As inspeções exigidas na Regra 5.1.4 serão realizadas quando:

a) da matrícula ou renovação da matrícula do navio;

b) da modificação substancial do alojamento da gente do mar no navio.

4. A autoridade competente deverá dar especial atenção a assegurar a implementação dos requisitos desta Convenção relativos a:

a) dimensões dos camarotes e outros espaços do alojamento;

b) calefação e ventilação;

c) barulho e vibração e outros fatores ambientais;

d) instalações sanitárias;



e) iluminação; e

f) enfermaria.

5. A autoridade competente de cada Membro deverá exigir que os navios que arvoram sua bandeira satisfaçam as normas mínimas de alojamento e instalações de lazer a bordo, enunciadas nos parágrafos 6º a 17 desta Norma.

6. Com respeito aos requisitos gerais relativos a alojamento:

a) deverá haver altura livre adequada em todo o alojamento da gente do mar; a mínima altura livre permitida em todo o alojamento da gente do mar onde for necessária a plena e livre movimentação não deverá ser inferior a 203 centímetros; a autoridade competente poderá permitir uma redução limitada da altura livre em qualquer desses espaços ou parte dos mesmos, desde que esteja convencida de que essa redução é:

i) razoável e

ii) não acarretará desconforto para a gente do mar;

b) o alojamento deverá ser adequadamente isolado;

c) em navios que não sejam navios de passageiros, na definição da Regra 2, alíneas e) e f), da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, emendada (Convenção SOLAS), os camarotes deverão estar situados acima da linha de carga no centro ou na popa do navio, exceto que, em casos excepcionais, quando o tamanho, o tipo ou serviço próprio do navio tornarem inviável outra localização dos dormitórios, eles poderão ser localizados na proa do navio, mas nunca em frente da antepara de colisão.

d) em navios de passageiros e particularmente em navios especiais construídos em conformidade com o Código de Segurança de Navios para Fins Especiais, 1983, da OMI, e suas subseqüentes versões (doravante denominados navios para fins especiais), a autoridade competente poderá, desde que providências satisfatórias sejam tomadas em matéria de iluminação e ventilação, permitir a localização de dormitórios abaixo da linha de carga, porém de modo algum imediatamente abaixo dos passadiços de trabalho;

e) não poderá haver quaisquer aberturas diretas entre os dormitórios e a praça de máquinas, compartimento de carga, cozinha, paiol, secadouros ou áreas sanitárias comuns; parte da antepara que separa essas áreas dos camarotes e as anteparas externas deverão ser eficientemente construídas de aço ou outro material aprovado, impermeável à água e gás;

f) os materiais utilizados na construção de anteparas internas, revestimento e forro, pisos e juntas deverão ser apropriados ao seu propósito e propícios a um ambiente saudável;



g) iluminação adequada e suficiente drenagem deverão ser asseguradas; e

h) o alojamento e as instalações de lazer e de serviço de mesa a bordo deverão satisfazer os requisitos da Regra 4.3 e as disposições correlatas do Código referentes à proteção à saúde e à segurança e à prevenção de acidentes, inclusive prevenção do risco de exposição a níveis nocivos de ruído e vibração e a outros fatores ambientais e elementos químicos a bordo de navios, além de propiciar condições de trabalho e vida a bordo aceitáveis para a gente do mar.

7. No que diz respeito aos requisitos de ventilação e calefação:

a) os camarotes e refeitórios deverão ser devidamente ventilados;

b) os navios, com exceção daqueles regularmente engajados em comércio onde as condições de clima temperado não o exijam, deverão ser providos de ar condicionado no alojamento da gente do mar e em todas as salas de radio e de controle central de máquinas;

c) todas as instalações sanitárias deverão ter ventilação em comunicação com o exterior, separada de qualquer outra parte do alojamento; e

d) calefação adequada deverá ser propiciada por meio de um sistema apropriado de calefação, exceto em navios que navegam exclusivamente em climas tropicais.

8. No que diz respeito aos requisitos de iluminação, sujeitos aos arranjos porventura permitidos em navios de passageiros, os dormitórios e refeitórios deverão ser iluminados por luz natural e supridos de iluminação artificial adequada.

9. Caso sejam necessários dormitórios a bordo de navios, os seguintes requisitos se aplicam:

a) em navios outros que não navios de passageiros, deverá haver um camarote individual para cada marítimo; no caso de navios de arqueação bruta inferior a 3.000 ou de navios para fins especiais, a autoridade competente poderá eximi-los deste requisito, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes;

b) deverá haver camarotes separados para homens e para mulheres;

c) os camarotes deverão ter as dimensões adequadas e ser devidamente equipados, de modo a propiciar um conforto razoável e a facilitar sua limpeza e ordem;

d) em todas as circunstâncias, deverá haver um leito camarote para cada marítimo;



e) as dimensões interiores mínimas de todos os leitos deverão ser no mínimo de 198 por 80 centímetros;

f) nos camarotes individuais, a superfície disponível para cada marítimo não poderá ser inferior a:

i) 4,5 m² em navios de arqueação bruta inferior a 3.000;

ii) 5,5 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 3.000, porém inferior a 10.000;

iii) 7 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000;

g) contudo, a fim de propiciar camarotes individuais em navios de arqueação bruta inferior a 3.000, em navios de passageiros e navios para fins especiais, a autoridade competente poderá permitir uma redução na área disponível;

h) em navios de arqueação bruta inferior a 3000, que não sejam navios de passageiros e navios para fins especiais, os camarotes poderão ser ocupados por dois marítimos, no máximo; nesse caso, a superfície disponível não poderá ser inferior a 7 m²;

i) em navios de passageiros e navios para fins especiais, a superfície disponível dos camarotes para marítimos que não desempenharem tarefas de oficial não poderá ser inferior a:

i) 7,5 m² em camarotes para duas pessoas;

ii) 11,5 m² em camarotes para três pessoas;

iii) 14,5 m² em camarotes para quatro pessoas;

j) em navios para fins especiais, os camarotes poderão ser para mais de quatro pessoas; nesse caso, a superfície disponível desses camarotes não poderá ser inferior a 3,6 m² por pessoa;

k) em navios outros que não navios de passageiros e navios para fins especiais, nos camarotes para marítimos que desempenham funções de oficiais do navio, caso não haja sala de estar ou salão privados, a superfície por pessoa não poderá ser inferior a;

i) 7,5 m² em navios de arqueação bruta inferior a 3.000;

ii) 8,5 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 3.000, porém inferior a 10.000;

iii) 10 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000;

l) em navios de passageiros e navios para fins especiais, a superfície disponível por marítimos que desempenham funções de oficiais, caso não haja sala de estar ou salão



privados, não poderá ser inferior a 7,5 m² para oficiais subalternos e a 8,5 m² para oficiais superiores, entendendo-se por oficiais subalternos os que atuam no nível operacional e por oficiais superiores os que prestam serviço no nível de comando;

m) o capitão, o chefe de máquinas e o imediato, terão, além de seus camarotes, uma sala ou salão contíguos ou espaço equivalente adjacente; navios de arqueação bruta inferior a 3.000 poderão ser eximidos desse requisito pela autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes;

n) para cada ocupante, o mobiliário deverá incluir um guarda-roupa espaçoso (capacidade mínima de 475 litros) e uma cômoda ou espaço equivalente, cuja capacidade não seja inferior a 56 litros; se a cômoda fizer parte do guarda-roupa, o volume combinado do guarda-roupa e da cômoda deverá ser de 500 litros; este deverá ter uma prateleira e ser passível de ser trancado pelo ocupante, a fim de assegurar sua privacidade;

o) cada camarote deverá contar com uma mesa ou escrivaninha, que poderá ser do tipo fixo, de aba dobrável ou corrediça, e provido do número de assentos cômodos que seja necessário.

10. No que respeita aos requisitos relativos a refeitórios, estes deverão:

a) estar localizados separados dos dormitórios e tão próximos quanto possível da cozinha; navios de arqueação bruta inferior a 3.000 poderão ser isentados desse requisito pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar pertinentes; e

b) ter tamanho e conforto adequados e devidamente mobiliados e equipados (inclusive com máquinas de vender refrigerante e alimentos), levando em conta o número de marítimos que os usarão simultaneamente; e deverão ser propiciados refeitórios separados ou comuns, caso apropriado.

11. No que tange aos requisitos sobre instalações sanitárias:

a) toda a gente do mar a bordo deverá ter acesso adequado a instalações sanitárias que satisfaçam padrões mínimos de saúde e higiene e níveis razoáveis de comodidade, devendo haver instalações sanitárias separadas para homens e para mulheres;

b) deverá haver instalações sanitárias de fácil acesso para a ponte de comando e para a praça das máquinas ou perto do centro de controle da sala de máquinas; navios de arqueação bruta inferior a 3.000 poderão ser eximidos desse requisito pela autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes;

c) todos os navios deverão dispor, em local adequado, de pelo menos um vaso sanitário, um lavabo e uma banheira ou um chuveiro, ou ambos, para cada grupo de seis pessoas ou um número menor de pessoas que não tiverem instalações pessoais;



d) com exceção dos navios de passageiros, todo dormitório deverá ter um lavabo com água corrente doce, quente e fria, salvo se houver um lavabo no banheiro privado adjacente;

e) no caso de navios de passageiros normalmente engajados em viagens de até quatro horas de duração, a autoridade competente poderá considerar arranjos especiais ou a redução do número de instalações exigido; e

f) água doce corrente quente e fria deverá estar disponível em todas as instalações para asseio pessoal.

12. Com respeito aos requisitos relativos à enfermaria, navios com 15 ou mais gentes do mar que efetuem viagens de mais de três dias, deverão ter enfermaria independente que será utilizada exclusivamente para fins médicos; a autoridade competente poderá flexibilizar esse requisito nos navios de cabotagem; ao aprovar uma enfermaria, a autoridade competente deverá assegurar que, em todas as condições meteorológicas, ela seja de fácil acesso, propicie acomodação confortável aos ocupantes, e seja apropriada para pronto e adequado atendimento.

13. As instalações de lavanderia deverão ser apropriadamente localizadas e equipadas.

14. Todos os navios deverão ter um ou mais de um espaço no convés aberto, ao qual a gente do mar possa ter acesso quando estiver de folga, com uma área adequada, tendo em conta as dimensões do navio e o número de marítimos a bordo.

15. Todos os navios deverão ter escritórios separados ou um escritório comum para o uso do pessoal de convés e de máquinas; navios de arqueação bruta inferior a 3.000 poderão ser eximidos desse requisito pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar pertinentes.

16. Navios que viajam regularmente para portos infestados de mosquitos deverão ser equipados com dispositivos apropriados, como requer a autoridade competente.

17. Instalações de lazer, comodidades e serviços para a gente do mar, adaptadas para atender a necessidades especiais de marítimos que têm de viver e trabalhar a bordo dos navios, serão propiciadas para o usufruto de toda a gente do mar, em conformidade com a Regra 4.3 e as disposições correlatas do Código, relativas à proteção da saúde e da segurança e à prevenção de acidentes.

18. A autoridade competente deverá exigir a realização de inspeções freqüentes a bordo dos navios, pelo capitão ou a mando seu, a fim de assegurar que o alojamento da gente do mar seja limpo, decentemente habitável e mantido em boas condições. As conclusões dessas inspeções serão registradas e franqueadas para exame.

19. No caso de navios em que é necessário levar em conta, sem discriminação, os interesses de gente do mar cujas práticas religiosas e sociais são diferentes e distintas, a autoridade competente poderá permitir variações justas na aplicação desta Norma, desde que essas



variações não resultem em condições gerais menos favoráveis do que as que resultariam da aplicação regular desta Norma.

20. Todo Membro poderá, após consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar, eximir navios de arqueação bruta inferior a 200, caso seja razoável, levando em consideração o tamanho do navio e o número de pessoas a bordo, no que tange às seguintes disposições desta Norma:

a) os parágrafos 7 b), 11 d) e 13; e

b) o parágrafo 9, alíneas f) e h) a l), unicamente no que tange à superfície disponível.

21. Isenções dos requisitos desta Norma só serão admitidas se forem por ela expressamente permitidas e somente para circunstâncias particulares, em que tais isenções forem claramente justificáveis, com base em sólidos fundamentos, e suscetíveis de proteger a saúde e segurança da gente do mar.

Diretriz

Diretriz B3.1 – Alojamento e instalações de lazer

Diretriz B3.1.1 – Desenho e construção

1. As anteparas externas dos camarotes e refeitórios deverão ser isoladas adequadamente. As caixas de proteção das máquinas e as anteparas de contorno da cozinha e de outros espaços onde se produz calor deverão ser devidamente isoladas se houver possibilidade de efeitos térmicos em alojamento ou passadiços adjacentes. Deverão também ser tomadas medidas para assegurar a proteção contra os efeitos térmicos da tubulação de vapor ou de água quente.
2. Os dormitórios, refeitórios, áreas de lazer e passadiços na área de alojamento deverão ser devidamente isolados, a fim de evitar a condensação ou o superaquecimento.
3. As superfícies das anteparas e os tetos dos dormitórios deverão ser de material cuja superfície seja de fácil limpeza. Nenhuma forma de construção suscetível de abrigar pragas deverá ser utilizada.
4. As superfícies das anteparas e dos tetos nos camarotes e refeitórios devem ser de fácil limpeza e de cor clara, com acabamento durável e atóxico.
5. Os tetos de todo alojamento da gente do mar deverão ser de material e construção aprovados e ter superfície antiderrapante, impermeável à umidade e de fácil limpeza.
6. Se o piso for de material composto, as junções com as paredes deverão ser perfiladas, a fim de evitar fendas.



Diretriz B3.1.2 – Ventilação

1. O sistema de ventilação dos camarotes e refeitórios deverá ser controlado, de modo a conservar o ar em condição satisfatória e assegurar circulação suficiente do ar sob todas as condições meteorológicas e climáticas.
2. Os sistemas de ar condicionado, centrais ou individuais, devem ser concebidos de modo a:
 - a) conservar o ar numa temperatura satisfatória e umidade relativa comparável à do ar exterior, assegurar a troca suficiente de ar em todos os espaços com ar condicionado, levar em conta as características particulares das operações marítimas e não produzir ruídos ou vibrações excessivos; e
 - b) facilitar a limpeza e desinfecção, a fim de prevenir ou controlar a propagação de doenças.
3. A energia para a operação do sistema de ar condicionado e outros dispositivos de ventilação conforme os parágrafos anteriores desta Diretriz deverá estar disponível a todo o momento, quando houver gente do mar vivendo ou trabalhando a bordo e as circunstâncias assim o exigirem. Contudo, não é necessário que essa energia seja fornecida por fonte de emergência.

Diretriz B3.1.3 – Calefação

1. O sistema de calefação do alojamento da gente do mar deverá estar em operação a todo o momento quando houver gente do mar vivendo ou trabalhando a bordo e as circunstâncias assim o exigirem.
2. Em todos os navios em que se fizer necessário, o sistema de calefação deverá ser alimentado por água quente, ar quente, eletricidade, vapor ou outro meio equivalente. Contudo, dentro do alojamento, o vapor não deverá ser utilizado como meio de transmissão de calor. O sistema de calefação deverá ser capaz de manter a temperatura no alojamento da gente do mar em nível satisfatório em condições normais do tempo e do clima suscetíveis de serem encontrados na rota do navio. A autoridade competente deverá estabelecer o padrão a ser observado.
3. Os radiadores e outros dispositivos de calefação deverão ser localizados e, caso necessário, revestidos, de modo a evitar o risco de incêndio ou perigo e incômodo para os ocupantes.

Diretriz B3.1.4 – Iluminação

1. Em todos os navios, deverá haver eletricidade para iluminação no alojamento da gente do mar. Se não houver a bordo duas fontes independentes de produção de eletricidade, um sistema suplementar de iluminação de emergência será previsto por meio de lâmpadas ou aparelhos de iluminação de modelo adequado.



2. Nos camarotes, uma lâmpada elétrica para leitura deverá ser instalada na cabeceira de cada cama.
3. Padrões adequados de iluminação natural e artificial deverão ser estabelecidos pela autoridade competente.

Diretriz B3.1.5 – Camarotes

1. Deverá haver uma provisão adequada de leitos a bordo, para assegurar tanto quanto possível o conforto do marítimo e de quem o acompanhar.
2. Se for razoável e viável, em virtude do tamanho do navio, da atividade prevista e de sua configuração, os camarotes deverão ser planejados e providos de um banheiro privado, inclusive vaso sanitário, de modo a proporcionar conforto razoável aos ocupantes e a facilitar a ordem e a limpeza.
3. Tanto quanto possível, os camarotes da gente do mar deverão ser dispostos de modo que os marítimos em regime de quarto sejam separados e que nenhum marítimo que trabalhe durante o dia tenha de compartilhar um camarote com um marítimo de em regime de quarto.
4. No caso de marítimos que desempenhem funções de oficiais subalternos, não deverá haver mais do que duas pessoas por camarote.
5. Consideração deverá ser dada à extensão da vantagem a que se refere o parágrafo 9º, alínea m), da Norma A3.1, ao segundo oficial de máquinas.
6. O espaço destinado a leitos, armários, cômodas e cadeiras deverá ser incluído na medida da superfície do piso. Deverão ser excluídos os espaços pequenos ou de formato irregular, que, de fato, não aumentam o espaço para a livre circulação e não possam ser usados para colocação de mobiliário.
7. Mais de dois leitos não deverão ser superpostos; no caso de estarem colocados ao longo da antepara do costado da embarcação, não deverão estar sobrepostos quando colocados debaixo de uma vigia.
8. O beliche de baixo não deverá estar instalado a menos de 30 cm do piso; o beliche de cima deverá ser disposto aproximadamente a meia altura entre o fundo do beliche de baixo e a parte inferior das vigas do teto.
9. A armação de um beliche e a tabua de balanço, se houver, deverão ser de material aprovado, rijo, liso e não suscetível à corrosão e a abrigar parasitas.
10. Se armações tubulares forem utilizadas na construção dos leitos, os tubos deverão estar hermeticamente fechados e sem perfurações que poderiam dar acesso à parasitas.
11. Todo leito será provido de estrado elástico ou de fundo elástico e de colchão estofado. Para enchimento de colchão, não poderá ser utilizado material suscetível de abrigar parasitas.



12. Quando beliches forem superpostos, um fundo impermeável ao pó deverá ser fixado abaixo do colchão inferior ou do estrado elástico do leito superior.
13. O mobiliário deverá ser de material liso, duro, que não seja suscetível à deformação ou à corrosão.
14. Os camarotes deverão ser providos de cortinas ou equivalente para as vigias.
15. Os camarotes deverão ser providos de um espelho, de pequenos armários para os apetrechos de higiene, de uma estante para livros e de um número suficiente de ganchos para roupa.

Diretriz B3.1.6 – Refeitórios

1. Os refeitórios poderão ser comuns ou separados. A decisão a esse respeito deverá ser tomada após consulta aos representantes dos armadores e da gente do mar, sujeito à aprovação da autoridade competente. Deverão ser levados em conta fatores como o tamanho do navio e as diferentes necessidades culturais, religiosas e sociais da gente do mar.
2. Se houver separação de refeitórios, deverá haver refeitórios:
 - a) para o capitão e os oficiais; e
 - b) para subalternos e demais gente do mar.
3. Em navios outros que não os de passageiros, a área dos refeitórios para a gente do mar não deverá ter menos de 1,5 m² por pessoa.
4. Em todos os navios, os refeitórios deverão ser equipados com mesas e assentos apropriados, fixos ou móveis, suficientes para acomodar o maior número possível de gente do mar que deles farão uso ao mesmo tempo.
5. Sempre que houver gente do mar a bordo, os seguintes itens deverão estar disponíveis a todo o momento:
 - a) um refrigerador, situado em local conveniente e com capacidade suficiente para o número de pessoas que usarão o refeitório ou os refeitórios;
 - b) dispositivos para bebidas quentes; e
 - c) dispositivos para água refrigerada.
6. Uma instalação para a lavagem de utensílios de mesa, bem como armários suficientes para a arrumação desses utensílios, serão previstos quando as copas não forem diretamente acessíveis pelos refeitórios.
7. O tampo das mesas e dos assentos deverá ser de material resistente à umidade.



fixado

Diretriz B3.1.7 – Instalações sanitárias

1. Lavabos e banheiras deverão ser de tamanho adequado e construídos de material aprovado, com superfície lisa, não suscetível de rachar, descascar ou corroer-se.

2. Todos os vasos sanitários deverão obedecer a um padrão aprovado e ser providos de uma descarga possante ou outros meios adequados de descarga, como o ar, em estado de funcionamento a qualquer momento e que possa ser acionada individualmente.

3. As instalações sanitárias destinadas a serem utilizadas por mais de uma pessoa obedecerão às seguintes prescrições:

a) o piso deverá ser de material durável aprovado, impermeável à umidade, e devidamente drenado;

b) as anteparas deverão ser de aço ou outro material aprovado, estanques até a altura de pelo menos 23 cm a contar do convés;

c) os locais deverão ser suficientemente iluminados, aquecidos e ventilados;

d) os sanitários deverão ser situados em lugar acessível, porém separados dos camarotes e instalações de asseio pessoal, sem acesso direto aos camarotes ou a uma passagem entre os camarotes e as toaletes às quais não houver outro acesso; essa última disposição não se aplica aos sanitários situados num compartimento entre dois camarotes, cujo número total de ocupantes não ultrapassar quatro; e

e) se vários sanitários forem instalados num mesmo compartimento, eles deverão estar separados por tabiques para garantir um isolamento suficiente.

4. As instalações de lavanderia previstas para o uso da gente do mar, deverão incluir o seguinte:

a) máquinas de lavar roupa;

b) secadoras ou áreas adequadamente aquecidas e ventiladas para secar roupa; e

c) ferros e tábuas de passar ou seu equivalente.

Diretriz B3.1.8 – Enfermaria

1. A enfermaria deverá ser planejada de modo a facilitar consultas e a prestação de primeiros socorros médicos e a ajudar a impedir a propagação de doenças infecciosas.

2. A disposição da entrada, leitos, iluminação, ventilação, calefação e fornecimento de água deve ser planejada de modo a assegurar o conforto e facilitar o tratamento dos ocupantes.

3. O total de leitos necessários deverá ser prescrito pela autoridade competente.



4. Deverá haver instalações sanitárias para o uso exclusivo dos ocupantes da enfermaria, como parte da enfermaria ou nas suas proximidades. As instalações sanitárias deverão consistir em pelo menos um vaso sanitário, um lavabo e uma banheira ou ducha.

Diretriz B3.1.9 – Outras instalações

1. Onde houver instalações separadas para o pessoal de máquinas trocar de roupa, elas deverão ser:

- a) localizadas fora da sala de máquinas, porém de fácil acesso; e
- b) equipadas com armários individuais para roupa e com banheiras ou chuveiros ou ambos, além de lavabos com água doce corrente, quente e fria.

Diretriz B3.1.10 – Roupa de cama, utensílios e itens diversos

Todo Membro considerará a aplicação dos seguintes princípios:

- a) roupa limpa de cama e utensílios de refeitório deverão ser fornecidos pelo armador para toda a gente do mar, que será responsável pela sua devolução no momento especificado pelo capitão e ao término do serviço a bordo.
- b) a roupa de cama deverá ser de boa qualidade e os pratos, xícaras e outros utensílios de refeitório devem ser de material aprovado, de fácil limpeza; e
- c) toalhas, sabão e papel higiênico para toda a gente do mar deverão ser fornecidos pelo armador.

Diretriz B3.1.11 – Instalações de lazer, correio e visitas aos navios

1. As instalações e os serviços de lazer deverão ser revistos com frequência, a fim de assegurar que sejam apropriados, tendo em vista as mudanças nas necessidades da gente do mar, em virtude de fatores técnicos e operacionais e de outra natureza verificados no setor marítimo.

2. O mobiliário das instalações de lazer deverá incluir, no mínimo, uma estante para livros e condições de leitura, escrita e, caso seja viável, mobiliário para jogos.

3. Quanto ao planejamento das instalações de lazer, a autoridade competente deverá pensar em incluir uma cantina.

4. Consideração deve ser dada também às seguintes instalações, quando possível, sem ônus para a gente do mar:

- a) uma sala de fumar;
- b) lugar para assistir televisão e escutar rádio;



- c) exibição de filmes, cujo estoque deverá ser apropriado para a duração da viagem e, se necessário, renovado a intervalos razoáveis;
- d) equipamento esportivo, inclusive equipamento de musculação, e para jogos de mesa e de convés;
- e) se possível, instalações para natação;
- f) biblioteca, com livros de conteúdo profissional e outros livros, cujo estoque deverá ser apropriado para a duração da viagem e renovado a intervalos razoáveis;
- g) condições para a realizar trabalhos manuais recreativos;
- h) equipamento eletrônico, como rádio, televisão, gravadores de vídeo, aparelhos de DVD/CD, microcomputadores e software, bem como gravador/tocador de cassetes;
- i) se for apropriado, instalação de bares a bordo para a gente do mar, salvo se isso contrariar costumes nacionais, religiosos ou sociais; e
- j) acesso razoável a ligações telefônicas de bordo para a terra, a correio eletrônico e à internet, caso seja possível, devendo as taxas cobradas por esse serviço ser razoáveis.

5. Todo esforço deverá ser feito para assegurar que a expedição de correspondência da gente do mar seja tão confiável e rápida quanto possível. Consideração deverá ser dada a evitar que a gente do mar tenha de pagar postagem adicional quando sua correspondência for recambiada devido a circunstâncias alheias à sua vontade.

6. Deverão ser consideradas medidas para assegurar, sujeito a legislação e regulamentos nacionais ou internacionais aplicáveis, que à gente do mar do mar, sempre que isso for possível e razoável, seja prontamente concedida permissão para receber a visita de companheiros, familiares e amigos a bordo quando seu navio estiver no porto. Essas medidas deverão satisfazer os requisitos de segurança.

7. Deverá ser considerada a possibilidade de permitir que a gente do mar do mar seja acompanhada de seus parceiros em viagens ocasionais, caso exequível e razoável. Os parceiros deverão ter seguro contra acidente e doença; os armadores deverão prestar toda assistência aos marítimos com relação a tal seguro.

Diretriz B3.1.12 – Prevenção de ruído e vibração

1. O alojamento e as instalações de lazer e de serviço de mesa a bordo deverão ser localizadas tão longe quanto for possível da sala de máquinas e do aparelho de leme, dos guinchos de convés, equipamentos de ventilação, calefação e ar condicionado e de outras máquinas e aparelhos ruidosos.

2. Isolamento acústico e outros materiais apropriados para a absorção de som deverão ser utilizados na construção e acabamento das anteparas, tetos e cobertas nos espaços produtores de ruído, bem como portas automáticas que isolem o som nas praças de máquinas.



3. A sala de máquinas e outros locais de maquinaria deverão ser providos, sempre que exequível, de salas de controle centralizado à prova de som para o pessoal que ali trabalha. Os locais de trabalho, como a oficina mecânica, devem ser isolados, tanto quanto possível, do ruído da sala de máquinas geral e medidas deverão ser tomadas para reduzir o ruído na operação de maquinaria.

4. Os limites dos níveis de ruído nos locais de trabalho e no alojamento deverão estar em conformidade com as diretrizes internacionais da OIT a respeito de níveis de exposição, inclusive o código da OIT sobre *Fatores ambientais no lugar de trabalho*, 2001, e, caso aplicável, a proteção específica recomendada pela Organização Marítima Internacional e subseqüentes emendas e instrumentos suplementares relativos a níveis aceitáveis de ruído a bordo de navios. Uma cópia dos instrumentos aplicáveis, em inglês, deverá estar disponível a bordo e acessível à gente do mar.

5. O alojamento e as instalações de lazer e de serviço de mesa a bordo não deverão ser expostos à vibração excessiva.

Regra

Regra 3.2 – Alimentação e serviço de mesa a bordo

Finalidade: Assegurar que a gente do mar disponha de alimentação e água potável de boa qualidade fornecida em condições higiênicas controladas.

1. Todo Membro assegurará que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e sirvam água potável e alimentos de qualidade e valor nutricional apropriados e em quantidade adequada para satisfazer os requisitos do navio, levando em conta os diferentes antecedentes culturais e religiosos.

2. A gente do mar a bordo do navio deverá receber alimento gratuitamente durante o período de contratação.

3. Marítimos empregados como cozinheiros em navio, responsáveis pelo preparo da alimentação, deverão ter a formação e qualificações para exercer suas funções a bordo.

Norma

Norma A3.2 – Alimentação e serviço de mesa

1. Todo Membro adotará legislação e regulamentos ou outras medidas para assegurar padrões mínimos de quantidade e qualidade de alimentação e água potável, bem como de serviço de mesa, aplicáveis às refeições servidas à gente do mar a bordo de navios que arvoram sua bandeira, e empreenderá atividades educativas para promover a consciência e a implementação dos padrões a que se refere este parágrafo.

2. Todo Membro assegurará que os navios que arvoram sua bandeira satisfaçam os seguintes padrões mínimos:



a) o abastecimento de alimentos e água potável, tendo em vista o número de marítimos a bordo, seus requisitos e práticas culturais em relação a alimentos, bem como a duração e natureza da viagem, deverá ser adequado do ponto de vista de quantidade, valor nutricional, qualidade e variedade.

b) a organização e o equipamento do serviço de mesa deverá garantir o suprimento de refeições adequadas, variadas e nutritivas à gente do mar, preparadas e servidas em condições higiênicas; e

c) o pessoal do serviço de mesa deverá ser devidamente treinado ou instruído para suas funções.

3. Os armadores deverão assegurar que os marítimos engajados como cozinheiros tenham a formação necessária, e sejam qualificados e competentes para sua função, em conformidade com os requisitos prescritos na legislação do Membro em apreço.

4. Os requisitos a que se refere o parágrafo 3º desta Norma incluirão a conclusão de um curso de formação aprovado e reconhecido pela autoridade competente, que abranja culinária prática, higiene alimentar e pessoal, armazenamento de alimentos, controle de estoque, bem como proteção ambiental e saúde e segurança no serviço de mesa.

5. Nos navios que operam com uma tripulação prescrita de menos de dez pessoas e que, dado o tamanho da tripulação e a natureza das viagens, talvez não sejam obrigados pela autoridade competente a ter um cozinheiro plenamente qualificado, a pessoa encarregada do preparo de alimentos na cozinha deverá ser treinada ou instruída em áreas que incluam higiene alimentar e pessoal, bem como manuseio e armazenamento de alimentos a bordo.

6. Em casos de excepcional necessidade, a autoridade competente poderá conceder uma dispensa, permitindo que um cozinheiro que não seja plenamente qualificado possa servir num determinado navio por um determinado período, até o próximo porto de escala conveniente ou por um período que não ultrapasse um mês, desde que o detentor da licença seja treinado ou instruído em áreas que incluam higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseio e armazenamento de alimentos a bordo.

7. Em conformidade com os procedimentos previstos pelo Título 5, a autoridade competente deverá exigir inspeções freqüentes e documentadas a bordo dos navios, realizadas pelo capitão ou sob suas ordens, a respeito do seguinte:

a) suprimento de alimentos e água potável;

b) todos os locais e equipamentos utilizados para armazenagem e manuseio de alimentos e água potável; e

c) equipamentos de cozinha e outros equipamentos para preparar e servir refeições.

8. Nenhum marítimo menor de 18 anos deverá ser empregado ou contratado para trabalhar como cozinheiro de um navio.



Diretriz

Diretriz B3.2 – Alimentação e serviço de mesa

Diretriz B3.2.1 – Inspeção, educação, pesquisa e publicação

1. A autoridade competente deverá, em cooperação com outros órgãos e organizações pertinentes, compilar informação atualizada sobre nutrição e métodos para comprar, armazenar, conservar, preparar e servir alimentos, com especial referência aos requisitos do serviço de mesa a bordo de navios. Essa informação deverá ser transmitida gratuitamente, ou a custo razoável, a fabricantes e comerciantes fornecedores de alimentos e equipamentos, capitães, despenseiros e cozinheiros, bem como às organizações representativas de armadores e de gente do mar. Formas apropriadas de divulgação, como manuais, folhetos, cartazes, mapas ou anúncios em jornais do ramo deveriam ser utilizadas para esse fim.
2. A autoridade competente deverá fazer recomendações para evitar o desperdício de alimentos, facilitar a manutenção de um padrão apropriado de higiene e assegurar a máxima comodidade possível no local de trabalho.
3. A autoridade competente deverá trabalhar em cooperação com os órgãos e organizações pertinentes para elaborar materiais educativos e informações a bordo a respeito dos métodos para assegurar o suprimento adequado de alimentos e de serviço de mesa.
4. A autoridade competente deverá trabalhar em estreita colaboração com as organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes, bem como com as autoridades locais responsáveis por questões de alimentação e saúde e, caso necessário, poderão utilizar os serviços das referidas autoridades.

Diretriz B3.2.2 – Cozinheiros de navio

1. Marítimos só deverão ser qualificados como cozinheiros de navio se:
 - a) tiverem servido no mar por um período mínimo prescrito pela autoridade competente, período esse que poderá variar em função de qualificações ou experiência relevantes; e
 - b) tiverem passado num exame prescrito pela autoridade competente ou num exame equivalente num curso aprovado de treinamento para cozinheiros.
2. O exame prescrito poderá ser realizado e o certificado correspondente poderá ser emitido diretamente pela autoridade competente ou, sujeito a seu controle, por uma escola aprovada de preparação de cozinheiros.
3. A autoridade competente deverá tomar providências, caso apropriado, para o reconhecimento dos certificados de qualificação de cozinheiros de navio, emitidos por outros Membros que tiverem ratificado esta Convenção ou a Convenção sobre Certificado de Aptidão Profissional de Cozinheiros de Bordo, 1946 (Nº 69) ou outro órgão aprovado.



TÍTULO 4. PROTEÇÃO DA SAÚDE, ATENDIMENTO MÉDICO, BEM-ESTAR E PROTEÇÃO SOCIAL

Regra

Regra 4.1 – Assistência médica a bordo e em terra

Finalidade: Proteger a saúde da gente do mar e assegurar-lhe pronto acesso a assistência médica a bordo e em terra

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar de navios que arvoram sua bandeira seja coberta por medidas adequadas de proteção à sua saúde e tenha pronto acesso a assistência médica adequada enquanto estiver trabalhando a bordo.
2. A proteção e assistência a que se refere o parágrafo 1º desta Regra deverão, em princípio, ser propiciadas gratuitamente à gente do mar.
3. Todo Membro assegurará à gente do mar a bordo de navios que se encontrem em seu território, e necessitar de assistência médica imediata, que tenha acesso aos serviços médicos do Membro em terra.
4. Os requisitos relativos à proteção da saúde e assistência médica a bordo estão prescritos no Código e incluem normas para medidas destinadas a propiciar à gente do mar proteção da saúde e assistência médica comparável, até onde possível, ao que está geralmente disponível para trabalhadores em terra.

Norma

Norma A4.1 – Assistência médica a bordo e em terra

1. Todo Membro assegurará a adoção de medidas de proteção à saúde e assistência médica, inclusive tratamento odontológico essencial, visando à gente do mar a bordo de navios que arvoram sua bandeira, medidas essas que:
 - a) assegurem a aplicação à gente do mar de disposições gerais a respeito de proteção à saúde ocupacional e assistência médica pertinentes às suas funções, bem como disposições específicas para o trabalho a bordo de navio;
 - b) assegurem que a gente do mar goze de proteção à saúde e assistência médica comparável ao que está disponível aos trabalhadores em terra, inclusive pronto acesso aos medicamentos necessários, equipamentos médicos e instalações para diagnóstico e tratamento, bem como a informação e perícia médica;
 - c) assegurem à gente do mar o direito de consultar sem demora um médico ou dentista qualificado nos portos de escala, caso isso seja viável;
 - d) assegurem, até onde permitir a legislação e a prática nacional, que os serviços de assistência médica e proteção à saúde enquanto os marítimos estiverem a bordo de navio ou desembarcada em porto estrangeiro sejam fornecidos gratuitamente; e



e) não se restrinjam ao tratamento de marítimos enfermos ou lesionados, mas incluam medidas de natureza preventiva, tais como programas educativos sobre saúde e proteção da saúde.

2. A autoridade competente deverá adotar um formulário padronizado de laudo médico a ser utilizado pelos capitães de navio e pelo pessoal médico pertinente em terra e a bordo de navio. Depois de preenchidos, esses formulários serão mantidos em caráter confidencial e serão utilizados somente para facilitar o tratamento dos marítimos.

3. Todo Membro adotará legislação e regulamentos que estabeleçam requisitos para hospitais e enfermarias a bordo, bem como para equipamentos e treinamento a bordo de navios que arvoram sua bandeira.

4. A legislação nacional deverá dispor, no mínimo, sobre os seguintes requisitos:

a) todos os navios deverão ter uma farmácia de bordo, equipamentos médicos e um guia médico, cujas características específicas deverão ser prescritas e sujeitas a inspeção regular pela autoridade competente; os requisitos nacionais deverão levar em conta o tipo de navio, o número de pessoas a bordo e a natureza, destino e duração das viagens, bem como os padrões médicos nacionais e internacionais recomendados.

b) os navios que transportarem 100 ou mais pessoas a bordo e que normalmente fizerem viagens internacionais de mais de três dias de duração, deverão ter a bordo um médico qualificado que seja responsável pela prestação de assistência médica; as leis ou os regulamentos nacionais deverão especificar também os demais navios que deverão ter um médico a bordo, levando em conta, entre outros fatores, a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de gente do mar a bordo;

c) os navios que não tiverem um médico a bordo deverão ter pelo menos um tripulante a bordo que se encarregue de assistência médica e provisão de remédios como parte de suas funções normais ou pelo menos que seja competente para prestar primeiros socorros; as pessoas encarregadas de prestar assistência médica a bordo e que não forem médicos, deverão ter concluído satisfatoriamente um curso de treinamento em assistência médica, que satisfaça os requisitos da Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto e Certificação para Marítimos, 1978, emendada (STCW); tripulantes designados para prestar primeiros socorros, que tenham concluído satisfatoriamente o treinamento em primeiros socorros, consistente com a STCW; leis ou regulamentos nacionais deverão especificar o necessário nível de treinamento aprovado, levando em conta, entre outras coisas, a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de tripulantes a bordo; e

d) a autoridade competente deverá assegurar que um sistema pré-estabelecido de orientação médica por comunicação via rádio ou satélite com navios em alto-mar, inclusive orientação especializada, esteja disponível 24 horas por dia; orientação médica, inclusive transmissão de mensagens médicas por rádio ou satélite entre um navio e pessoas em terra que estiverem fornecendo orientação, deverá estar disponível gratuitamente a todos os navios, independentemente da bandeira que arvorarem.



Diretriz

Diretriz B4.1 – Assistência médica a bordo de navio e em terra

Diretriz B4.1.1 – Prestação de assistência médica

1. Ao determinar o nível de treinamento médico a ser assegurado a bordo de navios que não sejam obrigados a ter um médico a bordo, a autoridade competente deverá exigir o seguinte:

a) os navios que normalmente podem conseguir assistência e instalações médicas de qualidade dentro de oito horas deverão ter um marítimo designado, que possua treinamento aprovado em primeiros socorros, em conformidade com a Convenção STCW, que seja capaz de agir imediata e eficazmente em caso de acidentes ou enfermidades suscetíveis de ocorrer a bordo de um navio, e de seguir orientação médica por rádio ou satélite; e

b) todos os demais navios deverão ter pelo menos um marítimo que possua treinamento aprovado em assistência médica, em conformidade com a Convenção STCW, inclusive treinamento prático e treinamento em técnicas de salva-vidas, tais como terapia intravenosa, que seja capaz de participar eficazmente nos planos coordenados de assistência médica em navios em alto-mar, bem como de prestar aos enfermos ou lesionados uma assistência médica normal e satisfatória durante o período em que eles tiverem de permanecer a bordo.

2. Os cursos aos quais o presente Artigo faz referência deverão basear-se no conteúdo das edições mais recentes do *Guia Médico Internacional de Bordo*, do *Guia de primeiros socorros para uso em caso de acidentes relacionados com mercadorias perigosas*, do *Documento que deve servir de guia - Guia internacional para a formação dos trabalhadores marítimos*, e da seção médica do *Código Internacional de Sinais*, bem como de guias nacionais análogos.

3. As pessoas às quais o parágrafo 1º deste Artigo faz referência e os demais trabalhadores marítimos que a autoridade competente vier a designar deverão seguir, de cinco em cinco anos aproximadamente, cursos de aperfeiçoamento que lhes permitam conservar e atualizar seus conhecimentos e competências, bem como manter a par dos novos progressos.

4. A farmácia de bordo e seu conteúdo, bem como os equipamentos médicos e o guia médico levados a bordo devem ser devidamente mantidos e inspecionados a intervalos regulares, inferiores a 12 meses, por pessoas designadas pela autoridade competente, as quais deverão assegurar que as etiquetas, as datas de vencimento e as condições de armazenagem de todos os remédios e instruções para seu uso sejam verificados e que todos os equipamentos estejam funcionando como devem. Ao adotar ou revisar o guia médico nacionalmente utilizado e ao estipular o conteúdo da farmácia de bordo e os equipamentos médicos, a autoridade competente deverá levar em consideração as recomendações internacionais sobre a matéria, inclusive a última edição do *Guia Médico Internacional de Bordo* e os outros guias mencionados no parágrafo 2º desta Diretriz.



5. Caso alguma carga classificada como perigosa não tenha sido incluída na edição mais recente do *Guia de primeiros socorros para uso em caso de acidentes relacionados com mercadorias perigosas*, a informação necessária sobre a natureza da substância, os riscos envolvidos, os dispositivos de proteção pessoal necessários, os procedimentos médicos relevantes e os antídotos específicos deverá estar disponível para a gente do mar. Tais antídotos específicos e dispositivos de proteção pessoal deverão estar disponíveis a bordo sempre que mercadorias perigosas forem transportadas. Essa informação deverá ser incorporada às políticas e programas do navio a respeito de segurança ocupacional e saúde, a que se referem a Regra 4.3 e os dispositivos correlatos do Código.

6. Todos os navios deverão ter a bordo uma lista completa e atualizada de estações de rádio através das quais seria possível obter orientação médica; e, caso sejam equipados com um sistema de comunicação por satélite, deverão ter também uma lista completa e atualizada de estações costeiras terrestres, através das quais seria possível igualmente obter orientação médica. Os marítimos responsáveis pela prestação de assistência médica ou de primeiros socorros a bordo deverão ser instruídos no uso do guia médico do navio e da seção médica da edição mais recente do *Código Internacional de Sinais*, de modo a serem capazes de entender o tipo de informação de que os médicos necessitariam e a orientação deles recebida.

Diretriz B4.1.2 – Formulário de laudo médico

1. O formulário padronizado de laudo médico sobre gente do mar, prescrito na Parte A deste Código, deve ser concebido de modo a facilitar a troca de informação médica e outras informações correlatas entre o navio e a costa a respeito de cada marítimos, em caso de enfermidade ou lesão.

Diretriz B4.1.3 – Assistência médica em terra

1. As instalações médicas terrestres para tratamento de gente do mar devem ser adequadas aos seus fins e contar com médicos, dentistas e outros profissionais médicos devidamente qualificados.

2. Medidas deverão ser tomadas para assegurar que, quando estiver num porto, a gente do mar tenha acesso a:

- a) tratamento ambulatorial de doenças e lesões;
- b) hospitalização, caso necessário; e
- c) condições de tratamento odontológico, especialmente em casos de emergência.

3. Medidas apropriadas deverão ser adotadas para facilitar o tratamento de gente do mar doente, e em particular, a gente do mar deverá ser prontamente internada em clínicas e hospitais em terra, sem dificuldade e independentemente de sua nacionalidade ou credo religioso e também, sempre que possível, providências deverão ser tomadas para assegurar,



caso necessário, a continuação do tratamento de modo a suplementar os cuidados médicos recebidos.

Diretriz B4.1.4 – Assistência médica a outros navios e cooperação internacional

1. Todo Membro considerará devidamente sua participação em cooperação internacional em matéria de assistência, programas e pesquisa de proteção à saúde e assistência médica. Essa cooperação poderá abranger:

- a) desenvolvimento e coordenação de esforços de busca e salvamento e provisão de assistência médica imediata e evacuação em alto-mar para pessoas gravemente doentes ou lesionadas a bordo de navio, por meios como sistemas de informação periódica da posição do navio, centros de coordenação de salvamento e serviços emergenciais de helicóptero, em conformidade com a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, 1979, emendada, e o *Manual Internacional de Busca e Salvamento Aeronáuticos e Marítimos* (IAMSAR);
- b) aproveitar ao máximo todos os navios que levarem um médico a bordo e de navios posicionados em alto-mar que possam propiciar instalações hospitalares e de salvamento;
- c) compilação e manutenção de uma lista internacional de médicos e instalações de assistência médica disponíveis ao redor do mundo para prestação emergencial de assistência médica à gente do mar;
- d) desembarque de gente do mar para tratamento de emergência em terra;
- e) repatriação, tão pronto quanto possível, de gente do mar hospitalizada no estrangeiro, de acordo com o conselho dos médicos responsáveis pelo caso, levando em conta os desejos e as necessidades dos pacientes;
- f) provisão de assistência pessoal à gente do mar durante o processo de repatriação, de acordo com o conselho dos médicos responsáveis pelo caso, levando em conta os desejos e necessidades dos pacientes;
- g) esforço no sentido de estabelecer centros de saúde para a gente do mar, com:
 - i) realização de pesquisa sobre o estado de saúde, o tratamento médico e o atendimento preventivo da saúde da gente do mar;
 - ii) treinamento de pessoal da área médica e de saúde em medicina marítima;
- h) compilação e avaliação de dados estatísticos a respeito de acidentes, doenças e fatalidades no trabalho da gente do mar e integração e harmonização de estatísticas com o sistema nacional de estatísticas sobre acidentes e doenças ocupacionais em relação a outras categorias de trabalhadores;



- i) organização de intercâmbio internacional de informações técnicas, material de treinamento e pessoal, além de cursos, seminários e grupos de trabalho internacionais;
- j) provisão, para toda a gente do mar, de serviços especiais, curativos e de proteção da saúde, bem como serviços médicos no porto, ou disponibilidade de serviços gerais de saúde, médicos e de reabilitação; e
- k) providências para repatriação de corpos ou cinzas de gente do mar falecida, de acordo com os desejos dos parentes próximos, o mais prontamente possível.

2. A cooperação internacional na esfera de proteção da saúde e assistência médica a gente do mar deverá basear-se em acordos bilaterais ou multilaterais e em consultas entre os Membros.

Diretriz B4.1.5 – Dependentes de gente do mar

1. Todo Membro adotará medidas para assegurar assistência médica adequada e suficiente para os dependentes de gente do mar domiciliada em seu território, enquanto não houver um serviço de assistência médica que abranja os trabalhadores em geral e seus dependentes onde tais serviços não existirem, e deverão informar a Repartição Internacional do Trabalho a respeito das medidas tomadas com essa finalidade.

Regra

Regra 4.2 – Responsabilidade dos armadores

Finalidade: Assegurar que a gente do mar seja protegida contra as consequências de doenças, lesão, ou morte relacionadas com seu emprego

1. Todo Membro assegurará que medidas sejam tomadas, de acordo com o Código, nos navios que arvoram sua bandeira, para conferir à gente do mar neles empregada, o direito a assistência e apoio material por parte do armador, em relação às consequências financeiras de doença, lesão ou morte ocorrida quando a gente do mar trabalhava ao amparo de um acordo de emprego de marítimos ou resultante do emprego em virtude de tal acordo.

2. Esta Regra não afeta quaisquer outros recursos legais de que um marítimo possa lançar mão.

Norma

Norma A4.2.1 – Responsabilidade do armador

1. Todo Membro adotará legislação e regulamentos determinando que os armadores de navios que arvoram sua bandeira sejam responsáveis pela proteção da saúde e pela assistência médica de toda a gente do mar que trabalha a bordo dos navios, em conformidade com as seguintes normas mínimas:

- a) os armadores deverão arcar com as despesas da gente do mar que trabalhar em seus navios, ocorridas por doença ou lesão ocorridas entre a data de início do trabalho e a



data em que forem devidamente repatriados, ou resultantes do emprego entre as referidas datas;

b) os armadores deverão constituir uma garantia financeira, a fim de assegurar o pagamento de uma indenização em caso de morte ou de incapacidade prolongada de gente do mar, decorrente de lesão, doença ou acidente de trabalho, na forma estabelecida na legislação nacional, no acordo de emprego da gente do mar ou em acordo de negociação coletiva;

c) os armadores serão responsáveis pelas despesas de assistência médica, inclusive tratamento médico e provisão dos remédios necessários, bem como de aparelhos terapêuticos, além de hospedagem e alimentação fora de casa, até que o marítimo doente ou lesionado se recupere ou até que a doença ou incapacidade seja declarada de natureza permanente; e

d) os armadores serão responsáveis pelas despesas de funeral em caso de morte a bordo ou em terra durante o período de contratação.

2. A legislação nacional poderá limitar a responsabilidade do armador pelas despesas de assistência médica e de hospedagem e alimentação a um período de no mínimo 16 semanas a partir da data da lesão ou do início da doença.

3. Caso a doença ou lesão resulte em incapacidade para o trabalho, o armador será responsável:

a) pelo pagamento do salário integral enquanto o marítimo doente ou lesionado permanecer a bordo ou até sua repatriação em conformidade com esta Convenção; e

b) pelo pagamento integral ou parcial do salário segundo prescrever a legislação nacional ou estabelecerem os acordos de negociação coletiva, a partir da repatriação ou do desembarque do marítimo até sua recuperação ou até que ele tenha direito a benefícios pecuniários de acordo com a legislação do Membro competente (se isto acontecer antes).

4. A legislação nacional poderá limitar a responsabilidade do armador pelo pagamento integral ou parcial do salário de um marítimo desembarcado a um período mínimo de 16 semanas, a partir da data da lesão ou do início da doença.

5. A legislação ou os regulamentos nacionais poderão eximir o armador de responsabilidade nos casos de:

a) lesão que não ocorreu a serviço do navio;

b) lesão ou doença incorrida devido a conduta indevida deliberada da gente do mar doente, lesionada ou morta; e

c) doença ou enfermidade intencionalmente ocultada no momento da contratação.



6. A legislação nacional poderá eximir o armador de responsabilidade pelas despesas de assistência médica e de hospedagem e alimentação, bem como de funeral, quando essas despesas forem assumidas pelos poderes públicos.

7. Os armadores ou seus representantes deverão tomar providências para salvaguardar os pertences deixados a bordo pela gente do mar doente, lesionada ou falecida e para devolvê-los à primeira ou a seus familiares.

8. Regulamentos e leis nacionais deverão estabelecer que o sistema de garantia financeira para assegurar compensação, como previsto no parágrafo 1(b) dessa Norma para reclamações contratuais, como definido na Norma A4.2.2, reúna os seguintes requisitos mínimos:

(a) a compensação contratual, quando estabelecida no acordo da gente do mar e sem prejuízo do subparágrafo (c) desse parágrafo, deverá ser pago no total e sem demora;

(b) não deverá haver nenhuma pressão para aceitar um pagamento menor que o montante contratual;

(c) quando a natureza de uma incapacidade de longo prazo da gente do mar tornar difícil estabelecer a compensação total a qual ela pode ter direito, um pagamento provisório ou pagamentos deverão ser feitos à gente do mar para assim evitar dificuldades;

(d) de acordo com a Regra 4.2 parágrafo 2, a gente do mar deverá receber o pagamento sem prejuízo de outros direitos legais, mas tal pagamento pode ser compensado pelo armador contra quaisquer danos resultantes de qualquer reclamação feita pela gente do mar contra o armador e surgido do mesmo incidente; e

(e) a reclamação para compensação contratual pode ser trazida diretamente pela gente do mar interessada, ou seu parente mais próximo, ou um representante da gente do mar ou beneficiário nomeado.

9. Regulamentos e leis nacionais devem garantir que a gente do mar receba notificação prévia se a garantia financeira de um armador esteja para ser cancelada ou terminada.

10. Regulamentos e leis nacionais devem garantir que a autoridade competente do Estado da bandeira seja notificada pelo provedor da garantia financeira se a garantia financeira do armador for cancelada ou terminada.

11. Cada Membro deverá solicitar que navios que arvoem sua bandeira levem a bordo um certificado ou outra evidência documental de garantia financeira emitida pelo provedor da garantia financeira. Uma cópia deverá ser afixada a bordo em local em evidência disponível para a gente do mar. Onde mais de um provedor de garantia financeira fornecer cobertura, o documento fornecido por cada provedor deverá ser levado a bordo.

12. A garantia financeira não deverá cessar antes do fim do período de validade da garantia financeira a não ser que o provedor da garantia financeira tenha dado notificação prévia de pelo menos 30 dias para a competente autoridade do Estado da bandeira.



13. A garantia financeira deverá prover o pagamento de todas as reclamações contratuais coberta por ela que tenha sido levantada durante o período para o qual o documento é válido.

14. O certificado ou outra evidência documental de garantia financeira deverá conter a informação solicitada no Apêndice A4-I. Ele deverá ser em inglês ou acompanhado de tradução para o inglês.

Norma A4.2.2 – Tratamento de reclamações contratuais:

1. Para os propósitos da Norma A4.2.1, parágrafo 8, e a presente Norma, o termo “reclamação contratual” significa qualquer reclamação relativa à morte ou incapacidade de longo prazo da gente do mar devido a um ferimento ocupacional, doença ou risco conforme estabelecido na lei nacional, no acordo de emprego da gente do mar ou acordo coletivo.

2. O sistema de garantia financeira, conforme previsto na Norma A4.2.1, parágrafo 1(b), pode ser na forma de sistema de previdência social ou seguro ou fundo ou arranjos similares. Sua forma deverá ser determinada pelo Membro após consulta com as organizações dos armadores e gente do mar interessados.

3. Regulamentos e leis nacionais deverão assegurar que providências efetivas estão em posição de receber, tratar e imparcialmente liquidar reclamações contratuais relativas a compensações referidas à Norma A4.2.1, parágrafo 8, através de procedimentos expeditos e razoáveis.

Diretriz

Diretriz B4.2.1 – Responsabilidade do armador

1. O pagamento integral prescrito pela Norma A4.2.1, parágrafo 3º, alínea *a*, poderá ser excluído das bonificações.

2. A legislação nacional poderá determinar que o armador deixe de ser responsável pelas despesas da gente do mar doente ou lesionada a partir do momento em que a gente do mar possa reivindicar benefícios médicos com base em seguro obrigatório contra doença ou contra acidente, ou indenização por acidente de trabalho.

3. A legislação nacional poderá determinar que o armador seja ressarcido por uma companhia de seguros das despesas de funeral por ele pagas, caso um benefício de funeral da gente do mar falecida seja paga ao amparo da legislação nacional relativa a seguro social ou a indenização dos trabalhadores.

Diretriz B4.2.2 – Tratamento de reclamações contratuais

1. Leis e regulamentos nacionais devem dispor que as partes para o pagamento de uma reclamação contratual podem usar o Recibo Modelo e o Formulário de Liberação estabelecido no Apêndice B4.I.



Regra

Regra 4.3 – Proteção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes

Finalidade: Assegurar que o ambiente de trabalho da gente do mar a bordo de navios promova a segurança e a saúde no trabalho.

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar em navios que arvoram sua bandeira conte com proteção da saúde no trabalho e viva, trabalhe e receba formação a bordo do navio em um ambiente seguro e higiênico.
2. Todo Membro elaborará e promulgará diretrizes nacionais relativas a segurança e saúde no trabalho a bordo de navios que arvoram sua bandeira, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar, levando em conta os códigos, diretrizes e normas aplicáveis, recomendadas por organizações internacionais, órgãos nacionais e organizações do setor marítimo.
3. Todo Membro adotará legislação e outras medidas pertinentes a matérias especificadas neste Código, levando em conta instrumentos internacionais relevantes, e estabelecer normas de segurança e saúde e sobre a prevenção de acidentes a bordo de navios que arvoram sua bandeira.

Norma

Norma A4.3 - Proteção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes

1. A legislação nacional e outras medidas a serem adotadas em consonância com a Regra 4.3, parágrafo 3º, deverão incluir o seguinte:
 - a) adoção e efetiva implementação e promoção de políticas e programas que visem à segurança e à saúde ocupacionais em navios que arvoram a bandeira do Membro, inclusive avaliação de risco, assim como a formação e instrução da gente do mar.
 - b) precauções razoáveis para prevenir os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais a bordo de navios, com inclusão de medidas para reduzir e prevenir o risco de exposição a níveis nocivos de fatores ambientais e químicos, além do risco de lesão ou doença suscetível de ocorrer com o uso de equipamentos e máquinas a bordo de navios;
 - c) programas a bordo para a prevenção de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais e para o constante aprimoramento da proteção à segurança e à saúde no trabalho, com participação de representantes da gente do mar e todos os demais interessados na sua implementação, levando em conta medidas de prevenção, inclusive o controle de engenharia e desenho, substituição de processos e procedimentos para tarefas coletivas e individuais e o uso de equipamento de proteção pessoal; e
 - d) requisitos relativos à inspeção, notificação e correção de condições inseguras e a investigação e notificação de acidentes de trabalho a bordo.



2. As disposições mencionadas no parágrafo 1º desta Norma deverão:

- a) levar em conta instrumentos internacionais relevantes que tratam de proteção à segurança e à saúde no trabalho em geral e de riscos específicos, e que abordem todas as matérias relevantes para a prevenção de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais, suscetíveis de aplicação ao trabalho da gente do mar, especialmente aqueles que focalizem especificamente o trabalho marítimo;
- b) especificar claramente a obrigação dos armadores, marítimos e outros interessados de observar as normas aplicáveis e as políticas e programas do navio que visem à segurança e à saúde ocupacionais, dando especial atenção à segurança e à saúde de gente do mar menor de 18 anos;
- c) especificar o dever do capitão ou de pessoa por ele designada, ou de ambos, de assumir responsabilidade específica pela implementação e observação das políticas e programas do navio em relação à segurança e à saúde no trabalho a bordo; e
- d) definir as atribuições dos membros da tripulação do navio designados ou eleitos como representantes em matéria de segurança para participar das reuniões do comitê de segurança do navio. Esse comitê será estabelecido a bordo de navios que tiverem cinco ou mais marítimos.

3. A legislação nacional e outras medidas a que se refere o parágrafo 3º da Regra 4.3 serão examinadas periodicamente em consulta com representantes das organizações de armadores e de gente do mar e, caso necessário, revistos de modo a levar em conta mudanças tecnológicas e de pesquisa, a fim de facilitar o constante aprimoramento das políticas e programas de segurança e saúde no trabalho e de garantir um ambiente ocupacional seguro para a gente do mar em navios que arvoram a bandeira do Membro.

4. A observação dos dispositivos dos instrumentos internacionais aplicáveis em relação aos níveis aceitáveis de exposição aos riscos do local de trabalho a bordo de navios e a elaboração e implementação de políticas e programas do navio em matéria de segurança e saúde no trabalho serão consideradas como cumprimento dos dispositivos desta Convenção.

5. A autoridade competente deverá assegurar:

- a) que os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais sejam notificados de maneira adequada, levando em conta a orientação fornecida pela Organização Internacional do Trabalho a respeito da notificação e registro de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais;
- b) que estatísticas abrangentes desses acidentes e doenças sejam mantidas, analisadas e publicadas e, se for apropriado, seguidas de pesquisa sobre as tendências gerais e os perigos identificados; e
- c) que os acidentes de trabalho sejam investigados.



6. A notificação e a investigação de questões de segurança e saúde no trabalho terão a finalidade de assegurar a proteção dos dados pessoais da gente do mar e deverão levar em conta a orientação fornecida pela Organização Internacional do Trabalho sobre essa matéria.
7. A autoridade competente deverá cooperar com as organizações representativas dos armadores e da gente do mar, no sentido de chamar a atenção de toda a gente do mar para as informações a respeito dos perigos particulares a bordo dos navios, mediante, por exemplo, a afixação de notas oficiais com instruções relevantes.
8. A autoridade competente deverá exigir que os armadores, ao fazer a avaliação de riscos em relação à gestão da segurança e da saúde no trabalho, se refiram aos dados estatísticos apropriados de seus navios e às estatísticas gerais fornecidas pela autoridade competente.

Diretriz

Diretriz B4.3 – Proteção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes

Diretriz B4.3.1 – Disposições sobre acidentes, lesões e doenças ocupacionais

1. As disposições exigidas pela Norma A4.3 deverão levar em conta o código da OIT sobre prática, intitulado *Prevenção de acidentes a bordo de navios em alto-mar e em porto*, de 1996, e versões subsequentes, bem como outras normas, diretrizes, e códigos de prática correlatos, a respeito de proteção da segurança e da saúde ocupacionais, inclusive proteção contra os níveis de exposição identificados.
2. A autoridade competente deverá assegurar que as orientações nacionais para a gestão da segurança e da saúde no trabalho focalizem particularmente os seguintes aspectos:
 - a) disposições gerais e disposições básicas;
 - b) características estruturais do navio, inclusive meios de acesso e riscos relacionados com asbestos;
 - c) máquinas;
 - d) efeitos de temperaturas excessivamente baixas ou altas de quaisquer superfícies com as quais a gente do mar possa ter contato;
 - e) efeitos de ruído no local de trabalho e nos alojamento a bordo do navio;
 - f) efeitos de vibração no local de trabalho e nos alojamento a bordo do navio;
 - g) efeitos de fatores ambientais, além dos mencionados nas alíneas e) e f) no local de trabalho e nos alojamento a bordo do navio, inclusive fumaça de tabaco;
 - h) medidas especiais de segurança no convés e na coberta;
 - i) equipamento de carregamento e descarga;



- terão a
ar em
- j) prevenção e combate de incêndio;
 - k) âncoras, correntes e cabos;
 - l) carga perigosa e lastro;
 - m) equipamento de proteção pessoal para a gente do mar;
 - n) trabalho em recintos confinados;
 - o) efeitos mentais e físicos da fadiga;
 - p) efeitos da dependência de drogas e de álcool;
 - q) proteção e prevenção de HIV/AIDS; e
 - r) resposta a emergências e acidentes.

3. A avaliação de riscos e a redução de exposição a que se refere o parágrafo 2º desta Diretriz deverão levar em conta os efeitos físicos sobre a saúde no trabalho (com inclusão da manipulação manual de cargas, o ruído e as vibrações), os efeitos dos fatores químicos e biológicos na saúde no trabalho, os efeitos dos fatores mentais na saúde no trabalho, assim como os efeitos na saúde física e mental da fadiga e os acidentes de trabalho. As medidas necessárias deverão levar em devida conta os princípios da prevenção, segundo os quais, entre outras coisas, deve-se dar precedência a combater o risco em sua origem, adaptar o trabalho ao indivíduo, especialmente no que tange ao planejamento dos locais de trabalho, e a substituição de elementos perigosos por outro que não oferece perigo ou é menos perigoso, colocando em segundo lugar o equipamento de proteção pessoal para a gente do mar.

4. Além disso, a autoridade competente deverá assegurar que as implicações para a segurança e a saúde sejam levadas em conta, particularmente nas seguintes áreas:

- a) resposta a emergências e acidentes;
- b) efeitos da dependência de drogas e álcool; e
- c) proteção e prevenção contra HIV/AIDS.

Diretriz B4.3.2 – Exposição a ruído

1. A autoridade competente, em conjunção com os órgãos internacionais competentes e representantes das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes, deverá examinar continuamente o problema de ruído a bordo dos navios, a fim de melhorar, tanto quanto possível, a proteção da gente do mar contra os efeitos da exposição ao ruído.

2. O exame a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deverá levar em conta os efeitos nocivos da exposição a ruído excessivo sobre a audição, a saúde e o conforto da gente do mar,



bem como as medidas a serem prescritas ou recomendadas para reduzir o ruído a bordo dos navios, a fim de proteger a gente do mar. As medidas a serem consideradas deverão incluir as seguintes:

- a) instrução da gente do mar sobre os perigos para a audição e a saúde da exposição prolongada a níveis elevados de ruído e sobre o uso correto de dispositivos e equipamentos de proteção contra o ruído;
- b) fornecimento de equipamento aprovado de proteção da audição à gente do mar quando for necessário; e
- c) avaliação do risco e redução dos níveis de exposição ao ruído nos alojamento e em todas as instalações de lazer e de serviço de mesa, bem como na sala de máquinas e outros locais de maquinaria.

Diretriz B4.3.3 – Exposição a vibração

1. A autoridade competente, junto com os órgãos internacionais pertinentes e representantes das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes, e levando em conta, segundo for apropriado, as normas internacionais relevantes, deverá examinar continuamente o problema de vibração a bordo dos navios, com vistas a melhorar, tanto quanto possível, a proteção da gente do mar contra os efeitos da vibração.

2. O exame a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deve abranger o efeito da exposição à vibração excessiva sobre a saúde e o conforto da gente do mar, bem como medidas a serem prescritas ou recomendadas para reduzir a vibração a bordo dos navios, a fim de proteger a gente do mar. As medidas a serem consideradas deverão incluir as seguintes:

- a) dar instrução à gente do mar sobre os perigos da exposição prolongada à vibração para a sua saúde;
- b) fornecer equipamento aprovado de proteção individual para a gente do mar quando for necessário; e
- c) avaliar o risco e reduzir os níveis de exposição à vibração dos alojamentos e em todas as instalações de lazer e de serviço de mesa, mediante a adoção de medidas consoantes com a orientação fornecida pelo código de prática da OIT sobre *Fatores ambientais no local de trabalho, de 2001*, e subsequentes versões, levando em conta a diferença de exposição entre os espaços de alojamento e os espaços de trabalho.

Diretriz B4.3.4 – Obrigações dos armadores

1. A obrigação do armador de prover equipamento de proteção ou outras salvaguardas para prevenção de acidentes deverá, em geral, ser acompanhada de normas de utilização que faça obrigatório o seu uso pela gente do mar, assim como da obrigação que a gente do mar acate as medidas pertinentes de prevenção de acidentes e proteção da saúde.



2. Os artigos 7 e 11 da Convenção da OIT sobre Proteção das Máquinas, 1963 (Nº 119) e as provisões correspondentes da Recomendação sobre Proteção das Máquinas, 1963 (Nº 118), impõem ao empregador a obrigação de assegurar conformidade com a exigência de que as máquinas em uso sejam devidamente protegidas e de que seja evitado seu uso sem os dispositivos de proteção, ficando o trabalhador obrigado a não usar as máquinas sem que os dispositivos de proteção estejam em seu lugar e a não inutilizar tais dispositivos.

Diretriz B4.3.5 – Notificação e compilação de estatísticas

1. Todos os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais devem ser notificados, a fim de possibilitar sua investigação e a compilação, análise e publicação de estatísticas abrangentes, levando em conta a confidencialidade dos dados pessoais da gente do mar em apreço. As notificações não devem restringir-se a mortes ou acidentes que envolvam o navio.
2. As estatísticas a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deverão registrar o número, a natureza, as causas e os efeitos dos acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais, e indicar claramente, em qual setor do navio ocorreu, o tipo de cada acidente e se a ocorrência ocorreu no mar ou em porto.
3. Todo Membro levará em devida conta sistemas ou formulários internacionais para o registro de acidentes com gente do mar, estabelecidos pela Organização Internacional do Trabalho.

Diretriz B43.6 – Investigações

1. A autoridade competente deverá investigar as causas e circunstâncias de todos os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais que resultarem na perda de vida ou em grave lesão corporal, bem como outras causas especificadas na legislação nacional.
2. Uma investigação deverá considerar a inclusão dos seguintes itens:
 - a) ambiente de trabalho, inclusive superfícies de trabalho, disposição de máquinas, meios de acesso, iluminação e métodos de trabalho;
 - b) incidência de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais em diferentes faixas etárias;
 - c) problemas fisiológicos e psicológicos causados pelo ambiente a bordo;
 - d) problemas causados por estresse físico a bordo de navios, particularmente em decorrência do aumento da carga de trabalho;
 - e) problemas causados pelos efeitos de inovações técnicas e sua influência sobre a composição da tripulação; e
 - f) problemas causados por falha humana.



Diretriz B4.3.7 – Programas nacionais de proteção e prevenção

1. A fim de dispor de bases sólidas para adotar medidas que promovam a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes de trabalho, lesões e doenças igualmente ocupacionais, decorrentes de riscos peculiares ao emprego marítimo, pesquisas deveriam ser empreendidas sobre as tendências gerais e esses perigos, tais como os revelam as estatísticas.
2. A implementação de programas de proteção e prevenção destinados a promover a segurança e a saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho e lesões e doenças profissionais, deverá ser organizada de tal modo que a autoridade competente, os armadores e gente do mar ou seus representantes e outros órgãos apropriados possam desempenhar um papel ativo, inclusive por meio de sessões informativas, diretrizes a bordo sobre os máximos níveis de exposição a fatores ambientais do local de trabalho potencialmente nocivos e a outros riscos, bem como sobre os resultados de um processo sistemático de avaliação de riscos. Em particular, deveriam ser estabelecidas comissões paritárias nacionais ou locais sobre proteção da segurança e da saúde ocupacionais e prevenção de acidentes, ou grupos de trabalho específicos e comissões a bordo, nos quais as organizações de armadores e gente do mar estejam representadas.
3. Caso tais atividades ocorram no âmbito das empresas, deverá ser considerada a possibilidade que a gente do mar esteja representada em toda comissão de segurança a bordo dos navios desse armador.

Diretriz B4.3.8 – Conteúdo dos programas de proteção e prevenção

1. A atribuição das seguintes funções às comissões e outros órgãos a que se refere o parágrafo 2º da Diretriz B4.3.7 deverá ser considerada:
 - a) elaboração de diretrizes e políticas nacionais sobre sistemas de gestão da segurança e da saúde no trabalho e de disposições, normas e manuais sobre prevenção de acidentes;
 - b) organização de cursos e programas de formação relativos à proteção da segurança e da saúde no trabalho e à prevenção de acidentes;
 - c) organização de divulgação sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, inclusive por meio de filmes, cartazes, anúncios e folhetos; e
 - d) distribuição de material e informações sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, que cheguem à gente do mar a bordo dos navios.
2. As disposições ou recomendações relevantes adotadas pelas autoridades ou organizações nacionais ou internacionais pertinentes deverão ser levadas em conta pelos encarregados de elaborar material escrito a respeito de medidas ou recomendações práticas para a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes.



3. Ao formular programas de proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, todo Membro dará a devida atenção aos códigos de prática relacionados com a segurança e a saúde da gente do mar, publicados pela Organização Internacional do Trabalho.

Diretriz B4.3.9 – Instrução em proteção da segurança e da saúde no trabalho e em prevenção de acidentes de trabalho

1. O programa de formação a que se refere o parágrafo 1º, *a*, da Norma A4.3 deverá ser revisto periodicamente e atualizado à luz das inovações nos tipos e tamanhos de navios e em seus equipamentos, bem como das mudanças nas práticas referentes a tripulação, nacionalidade, idioma e organização do trabalho a bordo.

2. A divulgação sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes deve ser contínua. Essa divulgação poderá assumir as seguintes formas:

a) material audiovisual educativo, tais como filmes, para uso nos centros de formação profissional para gente do mar e, se possível, a bordo dos navios;

b) afixação de cartazes a bordo dos navios;

c) inclusão, nos jornais e revistas lidos pela gente do mar, de artigos sobre os riscos do trabalho marítimo e sobre medidas de proteção da segurança e da saúde no trabalho e de prevenção de acidentes; e

d) campanhas especiais, utilizando diversos meios de publicidade, para orientar a gente do mar, inclusive campanha a respeito de práticas de trabalho seguras.

3. A divulgação a que se refere o parágrafo 2º desta Diretriz deverá levar em conta as diferentes nacionalidades, idiomas e culturas da gente do mar a bordo dos navios.

Diretriz B4.3.10 – Educação de gente do mar jovem sobre segurança e saúde

1. Os regulamentos de segurança e de saúde deverão referir-se às disposições gerais sobre exames médicos antes e durante o emprego e sobre a prevenção de acidentes e a proteção da saúde no trabalho, aplicáveis ao trabalho marítimo. Esses regulamentos deverão especificar as medidas para minimizar os perigos ocupacionais para a gente do mar jovem no desempenho de suas tarefas.

2. A não ser que um jovem seja considerado plenamente qualificado pela autoridade competente para levar a cabo uma tarefa, os regulamentos deverão estipular restrições à realização, por gente do mar jovem, sem a devida supervisão e instrução, de certos tipos de trabalho que oferecem riscos especiais de acidente ou são suscetíveis de prejudicar sua saúde ou desenvolvimento físico, ou que exigem um certo grau de maturidade, experiência, ou habilidade. Ao determinar os tipos de trabalho a serem restringidos pelos regulamentos, a autoridade competente deverá pensar particularmente em trabalho que envolva o seguinte:

a) levantar, mover, ou carregar cargas ou objetos pesados;



- b) entrar nas caldeiras, tanques e compartimentos estanques;
- c) ser exposto a níveis nocivos de vibração e ruído;
- d) operar máquinas de içar ou outras máquinas e ferramentas elétricas ou servir de sinaleiros para operadores desse tipo de equipamento;
- e) manipular cabos de amarração ou de reboque ou equipamento de ancoragem;
- f) mastreação e aparelhamento;
- g) trabalho de borda acima ou no convés em tempo carregado;
- h) serviço noturno de quarto;
- i) manutenção de equipamento elétrico;
- j) exposição a materiais potencialmente nocivos ou a agentes físicos nocivos, tais como substâncias perigosas ou tóxicas e radiação ionizante;
- k) limpeza de equipamentos de cozinha e de serviço de mesa de bordo; e
- l) manejar os botes do navio ou assumir responsabilidade por eles.

3. Medidas práticas deverão ser tomadas pela autoridade competente ou pelas entidades apropriadas, para chamar a atenção da gente do mar jovem para informações a respeito de prevenção de acidentes e proteção da sua saúde a bordo dos navios. Essas medidas poderão incluir instrução adequada, por meio de cursos, publicidade oficial sobre prevenção de acidentes destinada a pessoas jovens, e instrução e supervisão profissional de jovens.

4. A formação e treinamento de jovens em terra e a bordo dos navios deverá incluir orientação sobre os efeitos prejudiciais exercidos sobre sua saúde e bem estar pelo abuso de álcool, drogas e outras substâncias potencialmente nocivas e sobre os riscos e preocupações relacionados com HIV/AIDS e outras atividades que impliquem em riscos para a saúde.

Diretriz B4.3.11 – Cooperação internacional

1. Os Membros, com a assistência, caso apropriado, de organizações intergovernamentais e outras organizações internacionais, deverão esforçar-se para, em mútua cooperação, alcançar a maior uniformidade possível de ação para a promoção da segurança e da saúde ocupacional e da prevenção de acidentes.

2. Ao formular programas para promover a segurança e a saúde ocupacionais e a prevenção de acidentes em conformidade com a Norma A4.3, todo Membro dará a devida atenção aos códigos relevantes de prática publicados pela Organização Internacional do Trabalho e às normas apropriadas de outras organizações internacionais.



3. Os membros deverão dar atenção à necessidade de cooperação internacional para a promoção contínua de iniciativas relacionadas com a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho. Essa cooperação poderá assumir a forma de:

- a) acordos bilaterais e multilaterais para promover uniformidade das normas e salvaguardas para a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho;
- b) intercâmbio de informações sobre perigos particulares a que está exposta a gente do mar e meios de promover a proteção da segurança e da saúde e a prevenção de acidentes;
- c) assistência para testes de equipamento e inspeção em consonância com os regulamentos nacionais do Estado da bandeira;
- d) colaboração na elaboração e divulgação de disposições, regras e manuais sobre proteção da segurança e da saúde ocupacionais e prevenção de acidentes;
- e) colaboração para a produção e utilização de material didático; e
- f) instalações conjuntas ou assistência mútua para o treinamento de gente do mar em proteção da segurança e da saúde ocupacionais, prevenção de acidentes e práticas seguras de trabalho.

Regra

Regra 4.4 – Acesso a instalações terrestres de bem-estar

Finalidade: Assegurar que a gente do mar que estiver trabalhando a bordo tenha acesso a instalações e serviços em terra para proteger sua saúde e seu bem-estar

1. Os Membros deverão cuidar para que as instalações de bem-estar em terra, se existentes, sejam de fácil acesso. Os Membros também deverão promover a construção em determinados portos de instalações de bem-estar como as citadas no Código, para que a gente do mar a bordo dos navios que se encontrem em seus portos tenham acesso a instalações e serviços de bem-estar apropriados.

2. As responsabilidades de todo Membro com relação a instalações em terra, inclusive instalações e serviços de bem-estar, cultura, lazer e informações, são estipuladas no Código.

Norma

Norma A4.4 - Acesso a instalações terrestres de bem-estar

1. Todo Membro exigirá que, quando existirem instalações de bem-estar em seu território, que sejam franqueadas a toda a gente do mar, independentemente de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e independentemente do Estado da bandeira do navio em que estiver empregada, engajada, ou trabalhando.



2. Todo Membro deve incentivar o desenvolvimento de instalações de bem-estar nos portos apropriados do país e determinar, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar interessadas, quais portos deverão ser considerados apropriados.

3. Todo Membro incentivará o estabelecimento de comissões de bem-estar encarregadas de examinar periodicamente as instalações e serviços de bem-estar, a fim de assegurar que são apropriados, tendo em vista as necessidades da gente do mar em função das inovações técnicas e operacionais e de outras mudanças no setor marítimo.

Diretriz

Diretriz B4.4 - Acesso a instalações terrestres de bem-estar

Diretriz B4.4.1 – Responsabilidades dos Membros

1. Todo Membro deverá:

- a) adotar medidas para assegurar que haja instalações e serviços adequados de bem-estar para a gente do mar nos portos de escala designados e que haja proteção adequada da gente do mar no exercício de sua profissão; e
- b) levar em conta, na implementação dessas medidas, as necessidades da gente do mar, especialmente em países estrangeiros e ao entrar em zonas de guerra, no que tange a sua segurança, saúde e atividades nas horas de folga.

2. As providências para a supervisão das instalações e serviços de bem-estar deverão ter a participação dos representantes das organizações de armadores e de gente do mar interessadas.

3. Todo Membro adotará medidas destinadas a agilizar a circulação entre os navios, agências centrais de suprimentos e estabelecimentos de materiais de bem-estar, tais como filmes, livros, jornais e equipamento esportivo que a gente do mar possa utilizar a bordo de seus navios e nos centros de bem-estar em terra.

4. Os Membros deverão cooperar uns com os outros para a promoção do bem-estar da gente do mar em alto-mar e nos portos. Essa cooperação deverá incluir o seguinte:

- a) consultas entre as autoridades competentes, com vistas à provisão e aprimoramento das instalações e serviços destinados ao bem-estar da gente do mar, tanto nos portos como a bordo dos navios;
- b) acordos para a combinação dos recursos e a provisão de instalações de bem-estar nos portos mais importantes, de modo a evitar uma duplicação desnecessária;
- c) organização de competições esportivas internacionais e incentivo à participação da gente do mar em atividades esportivas; e



d) organização de seminários internacionais sobre o bem-estar dos marítimos no mar e nos portos.

Diretriz B4.4.2 – Instalações e serviços de bem-estar nos portos

1. Todo Membro propiciará ou assegurará a provisão das instalações e serviços de bem estar que forem necessários, em portos apropriados do país.

2. Instalações e serviços de bem-estar deverão ser propiciados, de acordo com as condições e práticas nacionais, por uma ou mais de uma das seguintes instituições:

a) autoridades públicas;

b) organizações de armadores e de gente do mar interessadas, ao amparo de acordos de negociação coletiva ou de outros esquemas acordados; e

c) organizações beneficentes.

3. Instalações de bem-estar e recreativas necessárias deverão ser estabelecidas ou desenvolvidas nos portos, inclusive as seguintes:

a) salões de reunião e recreação, segundo a necessidade;

b) instalações esportivas e atividades ao ar livre, inclusive competições;

c) instalações de ensino; e

d) se for apropriado, instalações para atos religiosos e aconselhamento individual

4. Essas instalações poderão ser asseguradas, e instalações projetadas pra uso mais geral poderão ser colocadas à disposição de acordo com suas necessidades.

5. Onde um grande número de marítimos de diferentes nacionalidades necessitarem de instalações como hotéis, clubes e instalações esportivas num determinado porto, as autoridades competentes ou órgãos dos países de origem dos marítimos e os Estados da bandeira, bem como as associações internacionais interessadas, deverão consultar e cooperar com as autoridades competentes e os órgãos do país em que o porto estiver situado e entre si, com vistas a unir os recursos e evitar duplicação desnecessária.

6. Deverá haver disponibilidade de hotéis e albergues adequados para a gente do mar onde houver necessidade. Suas instalações deverão ser iguais às encontradas em um hotel de boa classe e, sempre que possível, situadas numa boa localização, afastada das imediações do cais. Esses hotéis ou albergues deverão ser devidamente supervisionados, ter preços razoáveis e, caso necessário, deverão poder acomodar familiares dos marítimos.

7. Essas acomodações deverão ser franqueadas a todos os marítimos, independentemente de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e do Estado da bandeira do navio em que estiverem empregados, engajados ou trabalhando. Sem prejuízo



desse princípio, é possível que, em certos portos, seja necessário propiciar tipos diversos de instalações, de padrão comparável, porém adaptadas aos costumes e necessidades de diferentes grupos de marítimos.

8. Deverão ser tomadas medidas para assegurar, segundo for necessário, que, além de eventuais voluntários, pessoas com competência técnica sejam empregadas em regime de tempo integral na operação das instalações e serviços de bem-estar destinados à gente do mar.

Diretriz B4.4.3 – Comissões de bem-estar

1. Comissões de bem-estar deverão ser estabelecidas em âmbito portuário, regional e nacional, segundo for apropriado. Suas funções deverão incluir as seguintes:

a) verificar continuamente a adequação das instalações de bem-estar e monitorar a necessidade de novas instalações ou de desativação daquelas que são subutilizadas; e

b) dar assistência e orientação aos responsáveis pela oferta de instalações de bem-estar e assegurar a coordenação entre eles.

2. Os membros das comissões de bem-estar deverão incluir representantes de organizações de armadores e de gente do mar, as autoridades competentes e, se for apropriado, organizações beneficentes e entidades sociais.

3. Se for apropriado, os cônsules de Estados marítimos e representantes locais de organizações estrangeiras de bem-estar deverão, em conformidade com a legislação e os regulamentos nacionais, associar-se ao trabalho portuário, regional e nacional das comissões de bem-estar.

Diretriz B4.4.4 – Financiamento de instalações de bem-estar

1. De acordo com as condições e práticas nacionais, o apoio financeiro das instalações de bem-estar nos portos deverá provir de uma ou mais de uma das seguintes fontes:

a) verbas públicas;

b) impostos ou outros encargos especiais de fontes do setor de navegação;

c) contribuições voluntárias de armadores e de marítimos ou de suas organizações; e

d) contribuições voluntárias de outras fontes.

2. Onde impostos, taxas e encargos especiais forem cobrados, eles deverão ser usados unicamente para os seus fins declarados.

Diretriz B4.4.5 – Divulgação de informações e facilitação de medidas

1. Deverão ser divulgadas informações entre a gente do mar acerca das instalações e dos serviços franqueados ao público em geral nos portos de escala, especialmente em relação a



transporte, bem-estar, recreação e educação, bem como a locais de culto, além das instalações e serviços destinados especificamente à gente do mar.

2. Meios de transporte adequados a preços moderados deverão ser propiciados a qualquer momento razoável, a fim de permitir que a gente do mar possa chegar às áreas urbanas a partir de locais convenientes no porto.

3. Todas as medidas apropriadas deverão ser tomadas pelas autoridades competentes para manter os armadores e a gente do mar informados, ao entrarem num porto, a respeito de eventuais leis e costumes especiais, cuja infração poderá colocar sua liberdade em risco.

4. As zonas portuárias e as estradas de acesso deverão ser providas pelas autoridades competentes de iluminação e sinalização adequadas e de patrulhamento regular para a proteção da gente do mar.

Diretriz B4.4.6 – Gente do mar em porto estrangeiro

1. Para a proteção da gente do mar em portos estrangeiros, medidas deverão ser tomadas a fim de facilitar:

- a) o acesso a cônsules do Estado de sua nacionalidade ou residência; e
- b) a efetiva cooperação entre os cônsules e as autoridades locais ou nacionais.

2. Gente do mar detida em porto estrangeiro deverá ser prontamente tratada de acordo com o devido processo legal, com proteção consular apropriada.

3. Quando gente do mar for detida por qualquer motivo no território estrangeiro de um Membro, a autoridade competente deverá, caso o trabalhador assim o solicite, informar imediatamente o Estado da bandeira e o Estado de nacionalidade da gente do mar. A autoridade competente deverá informar prontamente o marítimo do seu direito de fazer tal solicitação. O Estado de nacionalidade do marítimo deverá prontamente notificar a família do marítimo. A autoridade competente deverá permitir o acesso imediato dos funcionários consulares desses Estados ao trabalhador, e subseqüentes visitas regulares enquanto permanecer detido.

4. Todo Membro adotará medidas, sempre que for necessário, para assegurar a segurança da gente do mar contra agressão e outros atos ilícitos enquanto os navios estiverem em suas águas territoriais e especialmente ao se aproximarem dos portos.

5. Todo esforço deverá ser feito pelos responsáveis no porto e a bordo do navio para facilitar a permissão de gente do mar ir à terra tão logo seja possível depois que o navio entrar no porto.

Regra

Regra 4.5 – Seguridade social

Finalidade: Assegurar que sejam tomadas medidas no sentido de franquear o acesso da gente do mar à proteção da seguridade social



1. Todo Membro assegurará que toda a gente do mar e, até onde sua lei nacional o permitir, seus dependentes tenham acesso à proteção da seguridade social, em conformidade com o Código, sem prejuízo de quaisquer outras condições mais favoráveis, a que se refere o parágrafo 8º do artigo 19 da Constituição.
2. Todo Membro se compromete a adotar medidas, de acordo com suas circunstâncias nacionais, individualmente e mediante cooperação internacional, para alcançar progressivamente a proteção abrangente da seguridade social para a gente do mar.
3. Todo Membro garantirá que gente do mar sujeita a sua legislação de seguridade social e, até onde estabelecer a sua lei nacional, seus dependentes tenham o direito de se beneficiar da proteção da seguridade social, num modo que não seja menos favorável do que o usufruído pelos trabalhadores em terra.

Norma

Norma A4.5 – Seguridade social

1. As áreas a serem consideradas com vistas a alcançar progressivamente a proteção abrangente da seguridade social, em conformidade com a Regra 4.5, são as seguintes: assistência médica e benefícios por doença, por desemprego, por acidentes de trabalho e por idade, benefícios familiares, licença maternidade, por invalidez, e pensões por morte, em complementação da proteção assegurada pela Regra 4.1, a respeito de assistência médica, e a Regra 4.2, a respeito da responsabilidade dos armadores, bem como por outros títulos desta Convenção.
2. Quando da ratificação, a proteção a ser assegurada por todo membro, em conformidade com o parágrafo 1º da Regra 4.5, deverá incluir pelo menos três dos benefícios relacionados no parágrafo 1º desta Norma.
3. Todo Membro adotará medidas consoantes com suas circunstâncias nacionais, destinadas a assegurar para toda gente do mar que resida habitualmente em seu território a proteção suplementar de seguridade social, a que se refere o parágrafo 1º desta Norma. Essa responsabilidade poderá ser cumprida, por exemplo, mediante acordos bilaterais ou multilaterais apropriados ou sistemas baseados em contribuições. A proteção resultante não deverá ser menos favorável do que a usufruída pelos trabalhadores em terra, residentes no seu território.
4. Não obstante a atribuição de responsabilidades conforme o parágrafo 3º desta Norma, os Membros poderão determinar, mediante acordos bilaterais e multilaterais e disposições adotadas no contexto de organizações de integração econômica, outras regras relativas à legislação de seguridade social a que a gente do mar estará sujeita.
5. As responsabilidades de todo Membro com respeito à gente do mar a bordo de navios que arvoram sua bandeira incluem as relacionadas nas Regras 4.1 e 4.2 e nas disposições correlatas do Código, bem como as que são inerentes às obrigações gerais decorrentes do direito internacional.



6. Todo Membro dará a devida consideração às várias maneiras pelas quais benefícios comparáveis serão concedidos à gente do mar, em conformidade com a lei e prática nacionais, na falta de cobertura adequada nas áreas relacionadas no parágrafo 1º desta Norma.
7. A proteção mencionada no parágrafo 1º da Regra 4.5 poderá, se for apropriado, ser incorporada em leis e regulamentos, em planos privados ou acordos de negociação coletiva ou numa combinação de todos esses.
8. Até onde for consistente com sua legislação e prática nacional, os Membros deverão cooperar uns com os outros, mediante acordos bilaterais ou multilaterais ou outros esquemas, para assegurar a preservação dos direitos de seguridade social, baseados em esquemas contributivos ou não-contributivos, adquiridos ou em fase de aquisição por toda a gente do mar, independentemente de sua residência.
9. Todo Membro estabelecerá procedimentos justos e eficazes para a solução de conflitos.
10. Todo Membro especificará, no momento da ratificação, os tipos de benefícios concedidos em conformidade com o parágrafo 2º desta Norma. Subseqüentemente, o Membro comunicará ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho quando ele conceder proteção de seguridade social relativa a um ou mais dos benefícios enumerados no parágrafo 1º desta Norma. O Diretor-Geral deverá manter um registro dessa informação e colocá-la à disposição de todas as partes interessadas.
11. Os relatórios submetidos à Repartição Internacional do Trabalho em conformidade com o artigo 22 da Constituição também incluirão informações a respeito das medidas tomadas de acordo com o parágrafo 2º da Regra 4.5, para incluir outros benefícios na proteção.

Diretriz

Diretriz B4.5 – Seguridade social

1. A proteção a ser concedida quando da ratificação, em conformidade com o parágrafo 2º da Regra A4.5, deverá incluir pelo menos os benefícios de assistência médica e os benefícios por doença e lesão profissional.
2. Nas circunstâncias a que se refere o parágrafo 6º da Norma A4.5, benefícios comparáveis poderão ser garantidos por meio de seguro, acordos bilaterais e multilaterais ou outros meios eficazes, levando em conta as disposições pertinentes de acordos de negociação coletiva. Onde essas medidas forem adotadas, a gente do mar coberta deverá ser informada das maneiras pelas quais os vários benefícios da seguridade social serão concedidos.
3. Onde a gente do mar for sujeita a mais de uma legislação referente à seguridade social, os Membros envolvidos deverão cooperar entre si, com vistas a determinar por acordo mútuo qual legislação deverá ser aplicada, levando em conta fatores como qual o tipo e nível de proteção concedida ao amparo das respectivas legislações será mais favorável ao interessado, bem como sua preferência.



4. Os procedimentos a serem estabelecidos em conformidade com o parágrafo 9º da Norma A4.5 deverão ser concebidos de modo a abranger todas as controvérsias relevantes em torno das reivindicações da gente do mar interessada, independentemente da maneira em que a cobertura for concedida.

5. Todo Membro que tiver nacionais e não-nacionais servindo em navios que arvoram sua bandeira assegurará proteção ao amparo da seguridade social, na forma prescrita na Convenção, segundo for aplicável, e reverá periodicamente os benefícios relacionados no parágrafo 1º da Norma A4.5, a fim de identificar outros benefícios favoráveis à gente do mar interessada.

6. Os acordos de emprego e contratos de trabalho da gente do mar deverão identificar os meios pelos quais os diversos benefícios da seguridade social serão assegurados à gente do mar pelo armador, bem como quaisquer outras informações relevantes disponíveis ao armador, tais como as possíveis deduções estatutárias dos salários da gente do mar e as contribuições do armador, em conformidade com as exigências dos órgãos pertinentes e de acordo com os sistemas nacionais relevantes de seguridade social.

7. Ao exercer efetivamente sua jurisdição sobre as questões sociais, o Membro cuja bandeira o navio arvora deverá comprovar que se cumprem as responsabilidades dos armadores no que se refere à proteção em matéria de seguridade social, incluindo os recolhimentos das contribuições aos regimes de seguridade social.

TÍTULO 5. CUMPRIMENTO E CONTROLE DA APLICAÇÃO

1. As Regras constantes nesse Título especificam a responsabilidade dos Membros de implementar e aplicar integralmente e controlar a aplicação dos princípios e direitos estabelecidos nos Artigos da Convenção e as obrigações particulares definidas nos Títulos 1, 2, 3 e 4.

2. Os parágrafos 3º e 4º do Artigo 4, que permitem a implementação da Parte A do código por meio de disposições substancialmente equivalentes, não se aplicam à Parte A do Código neste Título.

3. De acordo com o parágrafo 2º do Artigo VI, todo Membro se desincumbirá de suas responsabilidades estipuladas nas Regras, na maneira estabelecida nas Normas correspondentes da Parte A do Código, dando a devida consideração às Diretrizes correspondentes na Parte B do Código.

4. As disposições deste Título deverão ser implementadas com a consciência de que a gente do mar e os armadores, como todas as demais pessoas, são iguais perante a lei e têm igual direito à proteção da lei, não podendo sofrer discriminação quanto ao seu acesso às cortes, tribunais ou outros mecanismos de solução de litígios. As disposições deste Título não especificam jurisdição legal nem competência territorial alguma.



Norma
tomo
re a

Regra

Regra 5.1 – Responsabilidades do Estado da bandeira

Finalidade: Assegurar que todo Membro implementará suas responsabilidades decorrentes desta Convenção no que diz respeito aos navios que arvoram sua bandeira

Regra 5.1.1 – Princípios gerais

1. Todo Membro será responsável por assegurar o cumprimento de suas obrigações decorrentes desta Convenção nos navios que arvoram sua bandeira.
2. Todo Membro estabelecerá um sistema eficaz de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo, em conformidade com as Regras 5.1.3 e 5.1.4, de modo a assegurar que as condições de trabalho e de vida da gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira cumprem, e que continuarão a cumprir, as normas estabelecidas nesta Convenção.
3. Ao estabelecer sistemas eficazes de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo, o Membro poderá, caso seja apropriado, autorizar instituições públicas ou outras organizações, (inclusive de outro Membro, se esse concordar) por ele reconhecidas como competentes e independentes para fazer as inspeções ou emitir os certificados, ou ambas as coisas. Em todos os casos, o Membro será inteiramente responsável pela inspeção e certificação das condições de trabalho e de vida da gente do mar em apreço nos navios que ostentam sua bandeira.
4. Um certificado de trabalho marítimo, complementado por uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, constituirá prova *prima facie*, salvo prova em contrário, de que o navio foi devidamente inspecionado pelo Membro cuja bandeira ele ostenta e que os dispositivos desta Convenção, relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar, foram satisfeitos, tal como atesta o certificado.
5. As informações acerca do sistema, a que se refere o parágrafo 2º desta Regra, inclusive o método utilizado para avaliar sua eficácia, constarão nos relatórios do Membro à Repartição Internacional do Trabalho, em conformidade com o Artigo 22 da Constituição.

Norma

Norma A5.1.1 – Princípios gerais

1. Todo Membro estabelecerá objetivos e normas claras para a administração de seus sistemas de inspeção e certificação, bem como procedimentos gerais adequados para avaliar até que ponto esses objetivos e normas estão sendo atingidos.
2. Todo Membro exigirá que todos os navios que arvoram sua bandeira tenham uma cópia disponível desta Convenção a bordo.



Diretriz

Diretriz B5.1.1 – Princípios gerais

1. A autoridade competente deverá tomar providências apropriadas para promover a efetiva cooperação entre instituições públicas e outras organizações, a que se referem as Regras 5.1.1 e 5.1.2, em relação às condições de trabalho e de vida da gente do mar a bordo de navios.
2. A fim de assegurar melhor cooperação entre inspetores e armadores, gente do mar e suas respectivas organizações e de manter ou melhorar as condições de trabalho e de vida da gente do mar, a autoridade competente deverá consultar os representantes dessas organizações, a intervalos regulares, sobre a melhor maneira de atingir esses objetivos. A forma de consulta deverá ser determinada pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar.

Regra

Regra 5.1.2 – Autorização de organizações reconhecidas

1. As instituições públicas ou outras organizações a que se refere o parágrafo 3º da Regra 5.1.1 (designadas como organizações reconhecidas) deverão ser reconhecidas pela autoridade competente como estando em conformidade com os requisitos do Código a respeito de competência e independência. As funções de inspeção ou certificação que as organizações reconhecidas poderão ser autorizadas a desempenhar deverão enquadrar-se no âmbito das atividades expressamente mencionadas no Código, a serem realizadas pela autoridade competente ou por uma organização competente.
2. Os relatórios a que se refere o parágrafo 5º da Regra 5.1.1 incluirão informações acerca da eventual organização reconhecida, atestando que as autorizações concedidas e as providências tomadas pelo Membro para assegurar que as atividades autorizadas foram integral e eficazmente satisfeitas.

Norma

Norma A5.1.2 – Autorização das organizações reconhecidas

1. Para efeitos de reconhecimento conforme o parágrafo 1º da Regra 5.1.2, a autoridade competente deverá examinar a competência e independência da organização interessada e determinar se essa organização demonstrou, no grau necessário para levar a cabo as atividades compreendidas nas faculdades conferidas a ela, que:
 - a) possui as competências técnicas necessárias nos aspectos relevantes da presente Convenção e os conhecimentos adequados sobre o funcionamento do navio, incluídos os requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios, as condições de trabalho, o alojamento, as instalações de lazer, a alimentação e o serviço de mesa, e a prevenção de acidentes, a proteção da saúde, a assistência médica, o bem-estar e a proteção da seguridade social;



- b) tem capacidade para manter e atualizar as competências profissionais de seu pessoal;
 - c) possui os conhecimentos necessários sobre as disposições da Convenção assim como da legislação nacional aplicável e dos instrumentos internacionais existentes, e
 - d) seu tamanho, estrutura, experiência e capacidade estão em consonância com o tipo e grau de autorização.
2. Qualquer autorização que se conceda em relação com as inspeções, deve, no mínimo, permitir que a organização possa exigir que se corrijam as deficiências que verificarem nas condições de vida e trabalho a bordo da gente do mar e que realizem inspeções nesse sentido quando solicitado por um Estado do porto.
3. Todo Membro estabelecerá:
- a) um sistema para garantir a idoneidade do trabalho realizado por organizações reconhecidas, que inclua informações a respeito da legislação nacional e dos instrumentos internacionais aplicáveis; e
 - b) procedimentos para comunicação com essas organizações e para controle das mesmas.
4. Todo Membro fornecerá à Repartição Internacional do Trabalho uma lista de organizações reconhecidas, autorizadas a atuar em seu nome, e manterá essa lista atualizada. A lista especificará as funções das organizações reconhecidas que tiverem sido autorizadas para tanto. A Repartição tornará pública essa lista.

Diretriz

Diretriz B5.1.3 – Autorização de organizações reconhecidas

1. Uma organização interessada em receber autorização deverá demonstrar competência técnica, administrativa e gerencial, bem como capacidade para assegurar a realização tempestiva de serviços de qualidade satisfatória.
2. Ao avaliar a capacidade de uma organização, a autoridade competente deverá determinar se essa organização:
 - a) tem um quadro adequado de pessoal técnico, gerencial e de apoio;
 - b) tem um quadro suficiente de pessoal qualificado para propiciar os serviços necessários com cobertura geográfica adequada;
 - c) tem capacidade comprovada de realizar os serviços tempestivamente e de qualidade satisfatória; e



d) é independente e responsável em suas operações.

3. A autoridade competente deverá firmar um acordo por escrito com a organização que ela reconhecer para os fins da autorização. O acordo deverá abranger os seguintes elementos:

- a) âmbito de aplicação;
- b) propósito;
- c) condições gerais;
- d) execução das funções estipuladas pela autorização;
- e) fundamento legal das funções estipuladas pela autorização;
- f) apresentação de relatórios à autoridade competente;
- g) especificação da autorização conferida pela autoridade competente à organização reconhecida; e
- h) supervisão pela autoridade competente das atividades delegadas à organização reconhecida;

4. Todo Membro exigirá que as organizações reconhecidas desenvolvam um sistema para qualificação das pessoas por elas empregadas como inspetores, a fim de assegurar a atualização oportuna dos seus conhecimentos teóricos e práticos.

5. Todo Membro deverá exigir que as organizações reconhecidas mantenham registros dos serviços por ela prestados, para que demonstrem que cumprem com as normas exigidas pelos serviços que desempenham.

6. Ao estabelecer os procedimentos de controle a que se refere o parágrafo 3º b da Norma A5.1.2, todo Membro levará em conta as *Diretrizes sobre autorização para que uma organização atue em nome da administração*, adotadas no contexto da Organização Marítima Internacional.

Regra

Regra 5.1.3 – Certificação de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. Esta Regra se aplica a navios:

- a) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que realizam viagens internacionais; e
- b) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre portos, de outro país.



Para os fins desta Regra, “viagem internacional” significa viagem desde um país até um porto fora desse país.

2. Esta Regra também se aplica a navios que arvoram a bandeira de um Membro e que não é abrangido pelo parágrafo 1º desta Regra, a pedido do armador ao país em apreço.

3. Todo membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e mantenham atualizado um certificado de trabalho marítimo, atestando que as condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio, inclusive medidas destinadas a assegurar o cumprimento contínuo das disposições adotadas, a serem incluídas na declaração de conformidade com o trabalho marítimo, a que se refere o parágrafo 4º desta Regra, foram inspecionadas e satisfazem as exigências da legislação nacional ou em outras medidas de implementação desta Convenção.

4. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e mantenham atualizada uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, especificando os requisitos nacionais para a implementação desta Convenção, no que tange às condições de trabalho e de vida da gente do mar, e estipulando as medidas adotadas pelo armador para assegurar a conformidade com tais requisitos no navio ou navios de que se trate.

5. O certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo deverão obedecer ao modelo prescrito pelo Código.

6. Quando a autoridade competente do Membro ou uma organização reconhecida, devidamente autorizada para esse fim, verificar mediante inspeção que um navio que arvora a bandeira do Membro satisfaz e continua a satisfazer as normas desta Convenção, ela emitirá ou renovará o certificado de trabalho marítimo correspondente e manterá um registro desse certificado acessível ao público.

7. Requisitos pormenorizados relativos ao certificado de trabalho marítimo e à declaração de conformidade do trabalho marítimo, inclusive uma lista de itens que precisam ser inspecionados e aprovados, constam na Parte A do Código.

Norma

Norma A5.1.3 – Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. O certificado de trabalho marítimo emitido a um navio pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida e devidamente autorizada para tanto terá validade de, no máximo, cinco anos. No Apêndice A5-I, consta uma lista dos itens que precisam ser inspecionados e satisfazer a legislação nacional ou outras medidas para a implementação dos dispositivos desta Convenção, relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar nos navios, para que um certificado de trabalho marítimo possa ser emitido.

2. A validade do certificado de trabalho marítimo estará sujeita a uma inspeção intermediária pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida, autorizada para esse fim, destinada a assegurar que o navio mantém a conformidade com os requisitos nacionais para a



implementação desta Convenção. Se apenas uma inspeção intermediária for realizada e o período de validade for de cinco anos, essa inspeção ocorrerá entre a segunda e a terceira data de vencimento anual do certificado. A data de vencimento anual significa o dia, o mês e o ano, que corresponderá, a cada ano, à data de expiração do certificado de trabalho marítimo. O alcance e extensão da inspeção intermediária serão idênticos ao da inspeção para renovação do certificado. O certificado será endossado após uma inspeção intermediária satisfatória.

3. Não obstante o disposto no parágrafo 1º desta Norma, se a inspeção for concluída dentro de três meses antes da expiração de um certificado de trabalho marítimo, o novo certificado de trabalho será válido a partir da data de conclusão da inspeção para renovação, por um período de, no máximo, cinco anos a partir da data de expiração do certificado existente.

4. Se a inspeção para renovação for concluída mais de três meses antes da data de expiração do certificado de trabalho marítimo, o novo certificado de trabalho marítimo será válido por um período de, no máximo, cinco anos, a partir da data de conclusão da inspeção para renovação.

5. Um certificado de trabalho marítimo poderá ser emitido provisoriamente:

- a) a navios novos quando de sua entrega;
- b) a um navio que troca de bandeira; ou
- c) quando um armador assume responsabilidade pela operação de um navio que é novo para ele.

6. Este certificado provisório de trabalho marítimo poderá ser emitido por um período máximo de seis meses pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida, devidamente autorizada para esse fim.

7. Um certificado provisório de trabalho marítimo poderá ser emitido somente após se verificar que:

- a) o navio foi inspecionado, na medida razoável e exequível, em relação aos itens estipulados no Apêndice A5-I, levando em conta a verificação dos itens relacionados nas alíneas b), c) e d) deste parágrafo.
- b) o armador demonstrou à autoridade competente ou à organização reconhecida que o navio dispõe de procedimentos adequados para cumprir esta Convenção;
- c) o capitão está familiarizado com os dispositivos desta Convenção e com a responsabilidade pela sua implementação; e
- d) informações relevantes foram fornecidas à autoridade competente ou à organização reconhecida para a elaboração de uma declaração de conformidade de trabalho marítimo.



8. Uma inspeção rigorosa, em conformidade com o parágrafo 1º desta Norma, será realizada antes da expiração do certificado provisório, com vistas à emissão de um certificado de trabalho marítimo de validade normal. Nenhum certificado provisório poderá ser emitido após os seis meses iniciais a que se refere o parágrafo 6º desta Norma. A emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo não será necessária para o período de validade do certificado provisório.

9. O certificado de trabalho marítimo, o certificado provisório de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo serão emitidos num formato correspondente aos modelos constantes no Apêndice A5-II.

10. A declaração de conformidade com o trabalho marítimo será anexada ao certificado de trabalho marítimo e terá duas partes:

a) A Parte I será emitida pela autoridade competente, que:

i) identificará a lista de itens a serem inspecionados, de acordo com o parágrafo 1º desta Norma;

ii) identificará os requisitos nacionais que incorporam as disposições relevantes desta Convenção, fazendo referência às disposições legais nacionais pertinentes, e, até onde for necessário, fornecerá informação concisa sobre o conteúdo principal dos requisitos nacionais;

iii) fará referência a requisitos específicos para o navio, conforme a legislação nacional;

iv) registrará eventuais disposições substancialmente equivalentes, adotadas de acordo com o parágrafo 3º do Artigo VI; e

v) indicará claramente eventuais isenções concedidas pela autoridade competente, de acordo com o disposto no Título 3; e

b) a Parte II será elaborada pelo armador e identificará as medidas tomadas para assegurar a conformidade contínua com os requisitos nacionais entre as inspeções e as medidas propostas para assegurar o aprimoramento contínuo.

A autoridade competente ou a organização reconhecida e devidamente autorizada para esse fim, certificará a Parte II e emitirá a declaração de conformidade do trabalho marítimo.

11. Os resultados de todas as inspeções subseqüentes ou de outras verificações realizadas em relação ao navio em apreço e quaisquer deficiências detectadas durante alguma verificação serão registrados, juntamente com a data em que as deficiências detectadas foram sanadas. Esse registro, acompanhado de uma tradução em inglês, caso o original não seja nessa língua, será incluído na declaração de conformidade do trabalho marítimo ou a ela anexado, ou disponibilizado de alguma outra maneira à gente do mar, aos inspetores do Estado da bandeira, aos funcionários habilitados em Estados dos portos e a representantes de armadores e de gente do mar.



12. Um certificado de trabalho marítimo de validade atual e a declaração de conformidade do trabalho marítimo, acompanhados de uma versão em inglês, se os originais não forem nessa língua, serão levados a bordo do navio e afixados num local visível a bordo, para conhecimento da gente do mar. Uma cópia será fornecida, a pedido, em conformidade com a legislação nacional, a marítimos, inspetores do Estado da bandeira, funcionários habilitados dos Estados dos portos e a representantes dos armadores e da gente do mar.
13. A exigência de uma versão em inglês, conforme os parágrafos 11 e 12 desta Norma, não se aplica a navios que não realizam viagens internacionais.
14. Um certificado emitido em conformidade com os parágrafos 1º e 5º desta Norma perderá sua validade nas seguintes circunstâncias:
- a) se as inspeções pertinentes não forem concluídas nos prazos especificados no parágrafo 2º desta Norma;
 - b) se o certificado não for endossado em conformidade com o disposto no parágrafo 2º desta Norma;
 - c) se o navio trocar de bandeira;
 - d) se um amador deixar de assumir a responsabilidade pela operação de um navio; e
 - e) se mudanças substanciais forem feitas na estrutura ou nos equipamentos a que se refere o Título 3.
15. No caso a que se refere o parágrafo 14, alíneas c), d) ou e) desta Norma, um novo certificado será emitido somente se a autoridade competente ou a organização reconhecida que emitir o certificado estiver plenamente convencida de que o navio está em conformidade com os requisitos desta Norma.
16. Um certificado de trabalho marítimo será anulado pela autoridade competente ou pela organização reconhecida, devidamente autorizada para esse fim pelo Estado da bandeira, se houver prova de que o navio envolvido deixou de cumprir com os dispositivos desta Convenção e de tomar qualquer medida corretiva.
17. Ao decidir se um certificado de trabalho marítimo deve ser anulado, em conformidade com o parágrafo 16 desta Norma, a autoridade competente ou a organização reconhecida levará em conta a gravidade ou a freqüência das ocorrências.

Diretriz

Diretriz B5.1.3 – Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. O enunciado dos requisitos nacionais na Parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo deverá incluir ou fazer-se acompanhar de referências aos dispositivos legais



relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar, pertinentes a cada item constante no Apêndice A5-I. Caso a legislação nacional siga precisamente os dispositivos desta Convenção, uma referência bastará. Se uma disposição da Convenção for implementada mediante uma equivalência substancial, em conformidade com o parágrafo 3º do Artigo VI, essa disposição deverá ser identificada e acompanhada de uma sucinta explicação. Caso uma isenção seja concedida pela autoridade competente, conforme o disposto no Título 3, deverá haver clara indicação da disposição ou das disposições em apreço.

2. As medidas a que se refere a Parte II da declaração de conformidade do trabalho marítimo, elaborada pelo armador, deverá, em particular, indicar as ocasiões em que a conformidade contínua com determinados requisitos nacionais será verificada, as pessoas responsáveis pela verificação, os registros a serem feitos, e os procedimentos a serem seguidos se for detectada alguma inconformidade. A Parte II poderá assumir várias formas. Ela poderá fazer referência a outros documentos mais abrangentes que abordem políticas e procedimentos relativos a outros aspectos do setor marítimo, tais como os documentos exigidos pelo *Código Internacional de Gerenciamento da Segurança (ISM)* ou a informação exigida pela Regra 5 da Convenção SOLAS, Capítulo XI-1, relativa ao Registro de Sinopse Contínua do navio.

3. As medidas para assegurar a conformidade contínua deverão incluir os requisitos gerais internacionais para que o armador e o capitão se mantenham informados dos últimos avanços nas conclusões tecnológicas e científicas a respeito do planejamento do local de trabalho, levando em conta os perigos inerentes ao trabalho da gente do mar, e para que eles compartilhem as informações com os representantes da gente do mar, assegurando, assim, um nível melhor de proteção das condições de trabalho e de vida da gente do mar a bordo.

4. A declaração de conformidade do trabalho marítimo deverá, acima de tudo, ser elaborada em linguagem clara, destinada a ajudar as pessoas interessadas, tais como inspetores do Estado da bandeira, os funcionários autorizados dos Estados dos portos e gente do mar, para verificar se os requisitos estão sendo devidamente implementados.

5. Um exemplo do tipo de informação que poderia constar na declaração de conformidade do trabalho marítimo é dado no Apêndice B5-I.

6. Se um navio trocar de bandeira, como menciona o parágrafo 14 c da Norma A5.1.3, e se ambos os Estados interessados tiverem ratificado esta Convenção, o Membro cuja bandeira o navio arvorava anteriormente deverá, o mais prontamente possível, transmitir à autoridade competente do outro Membro cópias do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo que estavam a bordo do navio antes da troca de bandeira e, se for aplicável, cópias dos relatórios relevantes de inspeção, caso a autoridade competente o solicite até três meses após a troca de bandeira.

Regra

Regra 5.1.4 – Inspeção e controle da aplicação

1. Todo Membro se assegurará, por meio de um sistema efetivo e coordenado de inspeções regulares, monitoramento e outras medidas de controle, de que os navios que ostentam sua



bandeira cumprem com os dispositivos desta Convenção, da forma implementada na legislação e nos regulamentos nacionais.

2. Requisitos pormenorizados relativos a um sistema de inspeção e controle da aplicação, a que se refere o parágrafo 1º desta Regra, constam na Parte A do Código.

Norma

Norma A5.1.4 – Inspeção e controle da aplicação

1. Todo Membro manterá um sistema de inspeção das condições propiciadas à gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira, que incluirá a garantia de que as medidas pertinentes às condições de trabalho e de vida especificadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, segundo couber, estão sendo seguidas e que os dispositivos desta Convenção estão sendo observados.

2. A autoridade competente designará um número suficiente de inspetores qualificados para desempenhar as funções previstas no parágrafo 1º desta Norma. Se organizações reconhecidas tiverem sido autorizadas a realizar as inspeções, o Membro exigirá que as pessoas encarregadas de efetuar as inspeções sejam qualificadas para desempenhar essas funções e lhes conferirá a devida autoridade legal para desempenhar suas funções.

3. Providências apropriadas serão tomadas para assegurar que os inspetores tenham formação, competência, mandato, atribuições, condição jurídica e independência necessários ou convenientes que os capacite para realizar a inspeção e assegurar o cumprimento a que se refere o parágrafo 1º desta Norma.

4. As inspeções serão feitas nos intervalos prescritos pela Norma A5.1.3, se couber. O intervalo nunca será de mais de três anos.

5. Se um Membro receber uma queixa que não considera manifestamente infundada ou se obtiver prova de que um determinado navio que arvora sua bandeira não está em conformidade com os dispositivos desta Convenção ou que há sérias deficiências na implementação das medidas relacionadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, o Membro tomará as providências necessárias para investigar a questão e assegurará que providências serão tomadas para sanar quaisquer deficiências detectadas.

6. Regras apropriadas serão adotadas e efetivamente aplicadas por todo Membro, a fim de garantir que os inspetores gozem de condição jurídica e condições de serviço que garantam sua independência a respeito de mudanças de governo e de qualquer influência externa indevida.

7. Os inspetores, que disporão de diretrizes claras sobre as tarefas a serem realizadas e com devidas credenciais, terão autoridade para:

a) subir a bordo de navios que arvoram a bandeira do Membro;



b) realizar qualquer inspeção, teste ou investigação que julgarem necessário para terem certeza de que as normas estão sendo estritamente observadas; e

c) exigir que qualquer deficiência seja sanada e, se houver motivo para achar que as deficiências constituem uma grave infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar) ou um perigo significativo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar, proibir o navio de deixar o porto até que as providências necessárias sejam tomadas.

8. Toda ação empreendida em conformidade com o parágrafo 7º c desta Norma estará sujeita ao direito de recurso a uma autoridade judicial ou administrativa.

9. Os inspetores poderão orientar e aconselhar em vez de iniciar ou recomendar procedimentos administrativos, caso não haja uma nítida infração dos dispositivos desta Convenção que constitua perigo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar em foco e se não houver precedentes de infrações semelhantes.

10. Os inspetores manterão em sigilo a fonte de qualquer queixa ou reclamação sobre um suposto perigo ou uma deficiência em relação às condições de trabalho e de vida da gente do mar ou de alguma violação da legislação nacional e não darão a entender ao representante do armador ou do operador do navio que a inspeção foi feita por causa de uma queixa ou reclamação.

11. Os inspetores não serão encarregados de tarefas que, devido ao seu número ou natureza, possam interferir numa inspeção efetiva ou prejudicar de alguma forma sua autoridade ou imparcialidade nas relações com os armadores, marítimos ou terceiros interessados. Em particular, os inspetores serão:

a) proibidos de ter qualquer interesse direto ou indireto nas atividades que devem inspecionar; e

b) proibidos, sob pena de sanções ou medidas disciplinares, de divulgar, mesmo depois de deixar o serviço, quaisquer segredos comerciais ou processos confidenciais de trabalho ou informações de natureza pessoal das quais venham a tomar conhecimento no desempenho de suas funções.

12. Os inspetores submeterão um relatório de cada inspeção à autoridade competente. Uma cópia do relatório em inglês ou na língua de trabalho do navio será fornecida ao capitão do navio e outra cópia será afixada no quadro de avisos do navio, para conhecimento da gente do mar, e outra será enviada a seus representantes, caso isso seja solicitado.

13. A autoridade competente de cada membro manterá registros das inspeções das condições dos marítimos em navios que ostentam sua bandeira. Publicará também um relatório anual sobre as atividades de inspeção num prazo razoável, de seis meses no máximo, depois do fim do ano.



14. No caso de investigação de um incidente de maior monta, o relatório será submetido à autoridade competente o mais prontamente possível, no máximo um mês após a conclusão da investigação.

15. Quando uma inspeção for realizada ou medidas prescritas por esta Norma forem tomadas, todo esforço razoável será feito para evitar que o navio fique detido ou retido por um tempo injustificado.

16. Caberá indenização, em conformidade com a legislação nacional, por perdas ou danos incorridos por causa do exercício errôneo da autoridade dos inspetores. De qualquer modo, o ônus da prova recairá sobre o querelante.

17. Todo membro adotar e aplicará efetivamente penalidades apropriadas e outras medidas corretivas pela infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar) e pela obstrução das funções desempenhadas pelos inspetores.

Diretriz

Diretriz B5.1.4 – Inspeção e controle da aplicação

1. A autoridade competente e qualquer outro serviço ou autoridade total ou parcialmente envolvida na inspeção das condições de trabalho e de vida da gente do mar deverão dispor dos recursos necessários para desempenhar suas funções. Em particular:

a) todo Membro disporá das medidas necessárias para que se possa recorrer a peritos técnicos e especialistas, se necessário, para prestar ajuda ao trabalho dos inspetores no desempenho de seu trabalho; e

b) os inspetores deverão dispor de instalações convenientemente localizadas e de equipamentos e meios de transporte adequados para o desempenho eficiente de suas funções.

2. A autoridade competente deverá formular uma política de conformidade e controle da aplicação para assegurar a consistência e orientar as atividades de inspeção e de controle da aplicação em relação a esta Convenção. Cópias desta política deverão ser disponibilizadas a todos os inspetores e funcionários relacionados ao público, aos armadores e aos marítimos.

3. A autoridade competente deverá estabelecer procedimentos simples para que ela possa receber informações confidenciais a respeito de possíveis infrações dos dispositivos desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar), fornecidas diretamente pela gente do mar ou por seus representantes, e para que os inspetores possam investigar tais questões prontamente, bem como:

a) permitir que os capitães do navio, a gente do mar ou os representantes da gente do mar solicitem uma inspeção, caso a julguem necessária; e

b) fornecer informações técnicas e orientação aos armadores, marítimos e organizações interessadas a respeito dos meios mais eficazes de dar cumprimento aos



dispositivos desta Convenção e de efetuar o aprimoramento contínuo das condições da gente do mar a bordo.

4. Os inspetores deverão ser plenamente treinados e em número suficiente para assegurar o desempenho eficaz de suas funções, com devida atenção ao seguinte:

a) a importância das funções a serem desempenhadas pelos inspetores, e, em particular, do número, natureza e tamanho dos navios submetidos à inspeção e do número e complexidade dos dispositivos legais a serem observados;

b) os recursos colocados à disposição dos inspetores; e

c) as condições práticas em que as inspeções terão de ser feitas para que sejam eficazes.

5. Sujeito às condições de recrutamento para o serviço público prescritas pela legislação e pelos regulamentos nacionais, os inspetores deverão possuir as qualificações e a formação adequada para desempenhar suas funções e, se possível, um mínimo de conhecimentos ou de experiência como marítimos. Deverão também ter um conhecimento adequado das condições de trabalho e de vida da gente do mar e da língua inglesa.

6. Medidas deverão ser tomadas para propiciar treinamento adicional aos inspetores no decurso de seu emprego.

7. Todos os inspetores deverão ter uma compreensão clara das circunstâncias em que a inspeção será realizada, do alcance da inspeção nas diferentes circunstâncias mencionadas e do método geral de inspeção.

8. Os inspetores munidos das devidas credenciais exigidas pela legislação nacional deverão ter autoridade para, no mínimo, o seguinte:

a) subir a bordo de navios livremente e sem aviso prévio; contudo, ao iniciar a inspeção de um navio, os inspetores deverão anunciar sua presença ao capitão ou à pessoa encarregada, e, se for apropriado, à gente do mar ou a seus representantes;

b) fazer perguntas ao capitão, aos marítimos e a qualquer outra pessoa, inclusive ao armador ou ao seu representante, sobre qualquer matéria relacionada com a aplicação dos dispositivos da legislação e dos regulamentos nacionais, na presença de quaisquer testemunhas que o entrevistado quiser;

c) exigir a apresentação de quaisquer livros, diários de bordo, registros, certificados ou quaisquer outros documentos ou informações diretamente relacionados com o objeto da inspeção, a fim de verificar a conformidade com a legislação nacional que implementa esta Convenção;

d) exigir a afixação de avisos, como requer a legislação nacional que implementa esta Convenção;



- e) extrair ou retirar, para fins de análise, amostras de produtos, carga, água potável, suprimentos, materiais e substâncias utilizadas ou manuseadas;
- f) chamar a atenção do armador, operador do navio ou capitão, imediatamente após a inspeção, para deficiências suscetíveis de afetarem a saúde e a segurança das pessoas a bordo do navio;
- g) alertar a autoridade competente e, se couber, à organização reconhecida, para deficiência ou abuso não previstos na legislação nem nos regulamentos nacionais e apresentar propostas para o aprimoramento da legislação nacional; e
- h) notificar a autoridade competente a respeito de qualquer acidente de trabalho ou lesões e doenças ocupacionais que afete os marítimos, nos casos e maneiras previstas pela legislação nacional.

9. Quando a amostra a que se refere o parágrafo 8º, alínea e), desta Diretriz for extraída ou retirada, o armador ou seu representante e, se couber, um marítimo deverá ser notificado ou deverá estar presente ao ato. A quantidade da amostra deverá ser devidamente anotada pelo inspetor.

10. No relatório anual publicado pela autoridade competente de cada Membro a respeito dos navios que arvoram sua bandeira, deverá constar o seguinte:

- a) uma relação da legislação nacional pertinente às condições de trabalho e de vida da gente do mar e emendas que tiverem entrado em vigor no ano;
- b) pormenores da organização do sistema de inspeção;
- c) estatísticas dos navios e de outros locais sujeitos a inspeção e de navios e locais efetivamente inspecionados;
- d) dados estatísticos sobre todos os marítimos sujeitos a legislação nacional;
- e) dados estatísticos e informações a respeito de violações da legislação nacional, penalidades impostas e casos de detenção de navios; e
- f) dados estatísticos sobre acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais notificadas que afetem a gente do mar.

Regra

Regra 5.1.5 – Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham procedimentos de bordo para uma tramitação justa, eficaz e ágil de queixas de gente do mar que alegarem infrações das disposições desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar).



2. Todo Membro proibirá e penalizará toda forma de vitimização da gente do mar por ter apresentado uma queixa.

3. O disposto nesta Regra e nas seções correlatas do Código não prejudica o direito da gente do mar de buscar reparação por quaisquer meios legais que julgar apropriado.

Norma

Norma A5.1.5 – Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

1. Sem prejuízo de um maior alcance que se possa dar à legislação nacional ou aos acordos de negociação coletiva, procedimentos de bordo poderão ser utilizados pela gente do mar para apresentar queixas relativas a qualquer matéria que supostamente constitui uma infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar).

2. Todo Membro assegurará que a legislação nacional prescreverá procedimentos apropriados de bordo para tratar de queixas, a fim de atender aos dispositivos da Regra 5.1.5. Esses procedimentos visarão a resolver queixas na mais baixa instância possível. Em todos os casos, porém, a gente do mar terá o direito de queixar-se diretamente ao capitão e, se julgar necessário, às autoridades externas pertinentes.

3. Os procedimentos de bordo para tratar de queixas incluirão o direito da gente do mar de ser acompanhado ou representado durante a tramitação da queixa, bem como a salvaguardas contra a possibilidade de ser vitimizado por apresentar uma queixa. A expressão “vitimização” abrange qualquer ação adversa realizada por qualquer pessoa contra gente do mar, por haver apresentado uma queixa que não seja obviamente vexatória ou mal-intencionada.

4. Além de uma cópia do contrato de trabalho ou acordo de emprego, toda a gente do mar receberá uma cópia dos procedimentos de bordo para o tratamento de queixas aplicáveis ao navio. O documento trará informação para contato com a autoridade competente no Estado da bandeira do país ou no Estado de residência do marítimo, se for esse o caso, e o nome da pessoa ou pessoas a bordo do navio que poderão, em caráter confidencial, dar conselho imparcial à gente do mar a respeito de suas queixas e ajudá-la a observar os procedimentos de bordo para tratar de queixas no navio.

Diretriz

Diretriz B5.1.5 - Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

1. Sujeito às disposições relevantes de acordos de negociação coletiva, a autoridade competente deverá, em consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar, elaborar um modelo de procedimentos de tramitação de queixas a bordo, que seja justo, ágil e bem fundamentado, para todos os navios que arvoram a bandeira do Membro. Na elaboração desses procedimentos, os seguintes aspectos deverão ser considerados:

a) muitas queixas poderão relacionar-se especificamente com os indivíduos a quem a queixa terá de ser feita ou mesmo com o capitão do navio. Em todos os casos, a gente



do mar deverá poder queixar-se diretamente ao capitão e apresentar a queixa externamente também;

b) a fim de contribuir para evitar a vitimização da gente do mar por apresentar queixa a respeito de matérias previstas nesta Convenção, os procedimentos devem incentivar a designação de uma pessoa a bordo que possa aconselhar a gente do mar sobre os procedimentos a que poderá recorrer e, caso seja solicitado pelo autor da queixa, estar presente a reuniões ou audiências sobre o objeto da queixa.

2. Os procedimentos ventilados durante o processo de consulta a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deverão abordar, no mínimo, o seguinte;

a) as queixas deverão ser dirigidas ao chefe do serviço da pessoa que apresentar a queixa ou ao seu oficial superior;

b) o chefe do serviço ou o oficial superior deverá tentar resolver a questão no prazo prescrito, conforme a gravidade dos aspectos envolvidos;

c) se o chefe do serviço ou o oficial superior não puderem solucionar a contento a queixa, a gente do mar poderá referi-la ao capitão, que tratará do assunto pessoalmente;

d) a gente do mar deverá a qualquer momento ter o direito de ser acompanhada e representada por outro trabalhador de sua escolha a bordo do navio em questão;

e) todas as queixas e as respectivas decisões deverão ser registradas e uma cópia deverá ser fornecida à gente do mar interessada;

f) caso uma queixa não possa ser resolvida a bordo, a matéria deverá ser referida ao armador em terra, a quem deverá ser concedido um prazo apropriado para resolver a questão, se for apropriado, em consulta com a gente do mar interessada ou com qualquer outra pessoa que ela designar como seu representante; e

g) em todos os casos, a gente do mar deverá ter o direito de submeter suas queixas diretamente ao capitão, ao armador e às autoridades competentes.

Regra

Regra 5.1.6 – Sinistros marítimos

1. Todo Membro realizará uma investigação oficial de todo sinistro marítimo que ocasione lesão ou perda de vida, que envolva um navio que arvora sua bandeira. O relatório final da investigação será normalmente dado a conhecer ao público.

2. Os membros cooperarão entre si para facilitar a investigação de sinistros marítimos graves a que se refere o parágrafo 1º desta Regra.



queixa

Norma

Norma A5.1.6 – Sinistros marítimos
(Nenhum dispositivo)

Diretriz

Diretriz B5.1.6 – Sinistros marítimos
(Nenhum dispositivo)

Regra

Regra 5.2 – Responsabilidades do Estado controlador do porto

Finalidade: Permitir que todo Membro cumpra suas responsabilidades conforme esta Convenção, no que tange à cooperação internacional necessária para assegurar a implementação e controle da aplicação das normas desta Convenção a navios estrangeiros.

Regra 5.2.1 – Inspeção no porto

1. Todo navio estrangeiro que, no desenrolar normal de sua atividade ou por motivos operacionais, fizer escala no porto de um Membro poderá estar sujeito à inspeção, de acordo com o parágrafo 4º do Artigo V, a fim de verificar sua conformidade com os dispositivos desta Convenção (inclusive com os direitos da gente do mar), no que tange às condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio.
2. Todo Membro aceitará o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo exigidos pela Regra 5.1.3 como presunção, salvo prova em contrário, de conformidade com os dispositivos desta Convenção (inclusive com os direitos da gente do mar). Portanto, a inspeção em seus portos se restringirá, salvo nas circunstâncias especificadas no Código, a um exame do certificado e da declaração.
3. As inspeções num porto serão realizadas por funcionários habilitados, conforme o disposto no Código e em outros acordos internacionais aplicáveis que regem o controle de inspeções pelo Estado do porto em território do Membro. Essas inspeções serão limitadas à verificação de que a matéria examinada está em conformidade com os dispositivos relevantes dos artigos e regras desta Convenção e da Parte A do Código.
4. As inspeções passíveis de serem realizadas de acordo com esta regra serão baseadas num sistema eficaz de inspeção e controle pelo Estado que governa o porto, que contribua para assegurar que as condições de trabalho e de vida da gente do mar em navios que entram num porto do membro em apreço estejam em conformidade com os dispositivos desta Convenção (inclusive com o que se refere aos direitos da gente do mar).
5. Informações a respeito do sistema a que se refere o parágrafo 4º desta regra, inclusive sobre o método usado para avaliar sua eficácia, serão incluídas nos relatórios do Membro, a que se refere o artigo 22 da Constituição.



Norma

1. Se um funcionário habilitado, que tiver subido a bordo para realizar uma inspeção e tiver solicitado, se for o caso, o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo constatar:

- a) que os documentos exigidos não são apresentados ou mantidos ou que seu conteúdo é falso, ou que os documentos apresentados não contêm a informação exigida por esta Convenção ou são inválidos por outros motivos; ou
- b) que há motivos claros para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção; ou
- c) que existem motivos razoáveis para crer que o navio trocou de bandeira a fim de se eximir da conformidade com esta Convenção; ou
- d) que há uma queixa que alega que certas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção,

uma inspeção mais minuciosa será realizada para averiguar as condições de trabalho e de vida a bordo do navio. Essa inspeção será realizada quando se crê que as condições de trabalho e de vida supostamente deficientes poderiam constituir um nítido perigo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar ou quando o funcionário habilitado encontrar motivos para crer que as deficiências constituem uma grave infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar).

2. Se uma inspeção mais rigorosa for realizada num navio estrangeiro em um porto de um Membro por funcionários autorizados, nas circunstâncias especificadas nas alíneas a) b) ou c) do parágrafo 1º desta Norma, ela deverá, em princípio, abranger os itens relacionados no Apêndice A5-III.

3. No caso de uma queixa a que se refere à alínea d) do parágrafo 1º desta Norma, a inspeção geralmente será limitada ao teor da queixa, embora uma queixa ou sua investigação possa propiciar motivos claros para uma investigação rigorosa, de acordo com a alínea b) do parágrafo 1º desta norma. Para os fins da alínea d) do parágrafo 1º desta norma, queixa significa informação fornecida por gente do mar, entidade profissional, associação, sindicato ou, em geral, qualquer pessoa preocupada com a segurança do navio e com os perigos para a segurança e a saúde da gente do mar a bordo.

4. Se, após uma inspeção mais pormenorizada, ficar constatado que as condições de trabalho e de vida no navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção, o funcionário habilitado imediatamente levará as deficiências ao conhecimento do capitão do navio, determinando o prazo para sua correção. Se o funcionário habilitado julgar que essas deficiências são significativas ou se elas estiverem relacionadas com a queixa feita de acordo com o parágrafo 3º desta norma, o referido funcionário levará essas deficiências ao conhecimento das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Membro em que a inspeção tiver sido realizada e poderá ainda:



- a) notificar um representante do Estado da bandeira; e
- b) transmitir as informações relevantes às autoridades do próximo porto de escala.

5. O Membro no qual a inspeção for realizada terá o direito de transmitir uma cópia do relatório do funcionário, que deverá ser acompanhada pela eventual resposta recebida das autoridades competentes do Estado da bandeira dentro do prazo prescrito, ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, com vistas à tomada de uma providência que se julgar apropriada e oportuna para assegurar que a informação seja registrada e levada ao conhecimento das partes suscetíveis de se interessarem em valer-se também dos procedimentos relevantes de recurso.

6. Se, após uma inspeção mais pormenorizada pelo funcionário autorizado, constatar-se que o navio não está em conformidade com os dispositivos desta Convenção e:

- a) que as condições a bordo são nitidamente perigosas para a segurança, a saúde ou a proteção da gente do mar; ou
- b) que a falta de conformidade constitui uma grave ou reiterada infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar),

o funcionário habilitado adotará medidas para assegurar que o navio não prossiga a viagem enquanto não for sanada a falta de conformidade no âmbito da alínea a) ou b) deste parágrafo, ou enquanto o funcionário habilitado não tiver concordado com um plano de ação para retificar essa falta de conformidade e estiver convencido de que o plano será executado prontamente. Se o navio for impedido de zarpar, o funcionário autorizado notificará imediatamente esse fato ao Estado da bandeira e convidará um representante do Estado da bandeira a comparecer, se possível, solicitando ao Estado da bandeira que responda dentro de um prazo determinado. O funcionário habilitado informará também as organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Estado que controla o porto no qual a inspeção tiver sido realizada.

7. Todo membro assegurará que seus funcionários autorizados receberão orientação, do tipo indicado na Parte B do Código, quanto às circunstâncias que justificariam a detenção de um navio, de acordo com o parágrafo 6º desta norma.

8. Ao desincumbir-se de suas responsabilidades de acordo com esta norma, o Membro envidará todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente detido ou retido. Se ficar constatado que um navio está sendo indevidamente detido ou retido, será paga uma indenização por eventuais perdas ou danos incorridos e o ônus da prova caberá ao querelante.



Diretriz**Diretriz B5.2.1 – Inspeção nos portos**

1. A autoridade competente deverá formular uma política de inspeção para os funcionários autorizados a realizar inspeções conforme a Regra 5.2.1. O objetivo dessa política deverá ser assegurar consistência e orientar as atividades de inspeção e controle da aplicação, relacionadas com os dispositivos desta Convenção (inclusive com os direitos da gente do mar). Cópias dessa política deverão ser franqueadas ao público, aos armadores e à gente do mar.
2. Ao formular uma política relativa às circunstâncias que justificariam a detenção do navio de acordo com o parágrafo 6º da Norma A5.2.1, a autoridade competente deverá considerar que, no que tange às infrações a que se refere o parágrafo 6º b), a gravidade poderia ser devida à natureza da deficiência constatada. Isso seria particularmente relevante no caso de violação de direitos e princípios fundamentais ou dos direitos de emprego e sociais a que se referem os Artigos III e IV. Por exemplo, o emprego de um menor de idade deverá ser considerado como uma infração séria, mesmo que haja somente uma pessoa nessa situação a bordo. Em outros casos, a quantidade de diferentes defeitos constatados numa determinada inspeção deverá ser levada em conta. Por exemplo, talvez fossem necessárias várias ocorrências de defeitos relativos a alojamento, alimentação ou serviço de mesa que não ameaçam a segurança ou a saúde para que fossem consideradas uma infração séria.
3. Os Membros deverão cooperar uns com os outros tanto quanto possível na adoção de diretrizes internacionalmente acordadas sobre políticas de inspeção, especialmente em se tratando de circunstâncias que justificariam a detenção de um navio.

Regra**Regra 5.2.2 – Procedimentos de tramitação de queixas em terra**

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar de navios que fizerem escala num porto no território do Membro, que alegar uma infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar) terá o direito de notificar tal infração, a fim de facilitar um meio imediato e prático de correção.

Norma**Norma A5.2.2 – Procedimentos de tramitação de queixas em terra**

1. A queixa de um marítimo que alegar uma infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar) poderá ser notificada a um funcionário habilitado no porto em que o navio do marítimo fizer escala. Nesses casos, o funcionário habilitado empreenderá uma investigação inicial.
2. Caso seja apropriado, em vista da natureza da queixa, a investigação inicial verificará se os procedimentos de bordo para tratamento de queixas, a que se refere à Regra 5.1.5, foram



utilizados. O funcionário habilitado poderá também realizar uma inspeção rigorosa, de acordo com a Norma A5.2.1.

3. O funcionário habilitado, caso seja apropriado, tentará promover uma solução para a queixa a bordo do próprio navio.

4. Caso a investigação ou a inspeção realizada de acordo com esta Norma constate uma falta de conformidade, segundo os termos do parágrafo 6º da Norma A5.2.1, os dispositivos do referido parágrafo se aplicarão.

5. Se os dispositivos do parágrafo 4º desta Norma não se aplicarem e se a queixa não for resolvida a bordo do próprio navio, o funcionário habilitado notificará imediatamente o fato ao Estado da bandeira, solicitando orientação e um plano corretivo dentro de um determinado prazo.

6. Se a queixa não for resolvida depois da ação empreendida nos termos do parágrafo 5º desta Norma, o Estado controlador do porto transmitirá uma cópia do relatório do funcionário habilitado ao Diretor-Geral. O relatório terá de ser acompanhado da eventual resposta recebida, no prazo prescrito, da autoridade competente do Estado da bandeira. As organizações pertinentes de armadores e de gente do mar também serão informadas. Além disso, dados estatísticos e informações a respeito das queixas resolvidas serão submetidos regularmente pelo Estado controlador do porto ao Diretor-Geral. Essas transmissões serão feitas para que, com base na ação que tiver sido considerada apropriada e oportuna, um registro dessa informação seja mantido e levado ao conhecimento das partes, inclusive das organizações de armadores e de gente do mar, suscetíveis de se interessar em valer-se também dos procedimentos relevantes.

7. Medidas apropriadas serão tomadas para salvaguardar a confidencialidade das queixas feitas pela gente do mar.

Diretriz

Diretriz B5.2.2 - Procedimentos de tramitação de queixas em terra

1. Quando uma queixa a que se refere à Norma A5.2.2 for tratada por um funcionário habilitado, esse funcionário verificará primeiramente se a queixa é de caráter geral, que interessa a toda a gente do mar a bordo do navio ou a uma certa categoria de gente do mar, ou se ela se refere apenas ao caso individual da gente do mar interessada.

2. Se a queixa for de caráter geral, deverá pensar-se numa inspeção pormenorizada, conforme a Norma A5.2.1.

3. Se a queixa se referir a um caso individual, deverá ser feita uma análise dos resultados dos procedimentos de bordo para resolução da queixa apresentada. Se esses procedimentos não tiverem sido utilizados, o funcionário habilitado deverá sugerir que o querelante faça uso desses procedimentos. Deverá haver sólidos motivos para considerar uma queixa antes que ela tenha sido submetida aos procedimentos de bordo. Tais motivos incluem a inadequação



ou demora indevida dos procedimentos internos ou o receio do querelante de retaliação por fazer a queixa.

4. Na investigação de uma queixa, o funcionário habilitado deverá dar ao capitão, ao armador e a qualquer outra pessoa envolvida na queixa uma oportunidade adequada de expressar seus pontos de vista.

5. Caso o Estado da bandeira demonstre, em resposta à notificação recebida do Estado controlador do porto, em consonância com o parágrafo 5º da Norma A5.2.2, que ele tratará do assunto e que dispõe de procedimentos eficazes para esse fim, e submeta um plano aceitável de ação, o funcionário autorizado poderá eximir-se de qualquer outro envolvimento com a queixa.

Regra

Regra 5.3 – Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra

Finalidade: Assegurar que todo membro cumpra com suas responsabilidades ao amparo desta Convenção, no que tange ao recrutamento e colocação de gente do mar e a sua proteção.

1. Sem prejuízo do princípio da responsabilidade de todo Membro pelas condições de trabalho e de vida da gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira, o Membro será também responsável por assegurar o recrutamento e colocação de gente do mar, bem como a proteção de sua seguridade social dos que são seus nacionais ou residentes ou domiciliados em seu território, na medida em que essa responsabilidade é determinada por esta Convenção.

2. Os dispositivos pormenorizados para a implementação do parágrafo 1º desta Regra constam no Código.

3. Todo Membro estabelecerá um sistema eficaz de inspeção e monitoramento para desincumbir-se de suas responsabilidades ao amparo desta Convenção.

4. Informações acerca do sistema a que se refere o parágrafo 3º desta Regra, inclusive sobre o método usado para avaliar sua eficácia, serão incluídas nos relatórios do Membro, em consonância com o Artigo 22 da Constituição da OIT.

Norma

Norma A5.3 – Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra

1. Todo Membro controlará a aplicação dos dispositivos desta Convenção referentes à operação e prática dos serviços de recrutamento e colocação estabelecidos em seu território, mediante um sistema de inspeção e monitoramento e de procedimentos jurídicos relativos à infração de licença e de outros requisitos operacionais constantes na Norma A1.4.



Diretriz**Diretriz B5.3 – Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra**

1. Os serviços privados de recrutamento e colocação de gente do mar estabelecidos no território do Membro e que contratem os serviços de gente do mar para um armador, onde quer que esteja localizado, terão de assumir a obrigação de garantir o devido cumprimento, pelo armador, dos termos de seus acordos de emprego firmados com gente do mar.



112

Anexo A2-I**Evidência de garantia financeira sob a Regra 2.5 parágrafo 2**

O certificado ou outra evidência documental referida na Norma A2.5.2, parágrafo 7, deverá incluir a seguinte informação:

- (a) nome do navio;
- (b) porto de registro do navio;
- (c) código de chamada do navio
- (d) número IMO do navio
- (e) nome e endereço do provedor ou provedores da garantia financeira;
- (f) detalhes do contato das pessoas ou entidade responsável por lidar com a solicitação de assistência da gente do mar
- (g) nome do armador
- (h) período de validade da garantia financeira, e
- (i) um atestado do provedor da garantia financeira de que a garantia financeira atende os requisitos do Norma A2.5.2



Anexo A4-I
Evidência de garantia financeira sob a Regra 4.2

O certificado ou outra evidência documental de garantia financeira necessária sob a Norma A4.2.1, parágrafo 14, deverá incluir a seguinte informação:

- (a) nome do navio;
- (b) porto de registro do navio;
- (c) código de chamada do navio;
- (d) número IMO do navio;
- (e) nome e endereço do provedor ou provedores da garantia financeira;
- (f) detalhes do contato de pessoas ou entidade responsável para tratar das reclamações contratuais da gente do mar;
- (g) nome do armador;
- (h) período de validade da garantia financeira; e
- (i) um atestado do provedor da garantia financeira de que a garantia financeira atende os requisitos da Norma A4.2.1.



Anexo B4-I
Modelo de Recibo e Formulário de Liberação
Referido na Diretriz B4.2.2

Navio (nome, porto de registro e número IMO):.....

Incidente (Data e local):.....

Gente do mar/herdeiro legal e/ou dependente:.....

Armador:.....

Eu, [Gente do mar] [Herdeiro legal da gente do mar e/ou dependente] acuso o recebimento do valor de [moeda e montante] como satisfação da obrigação do Armador de pagar a compensação contratual por ferimento pessoal e/ou morte sob os termos e condições do [meu] [a gente do mar]* emprego e pelo presente libero o Armador de suas obrigações sob os termos e condições referidos.

O pagamento é feito sem admissão de responsabilidade de qualquer reclamação e é aceito sem prejuízo do [meu] [o herdeiro legal da gente do mar e/ou dependente] direito de reclamar em juízo em relação de negligência, quebra de obrigação estatutária ou outra reparação legal disponível e surgida do incidente acima.

Datada:.....

Gente do mar/herdeiro legal e/ou dependente:.....

Assinado:.....

Para reconhecimento:

Armador/Representante do armador:

Assinado:.....

Provedor da garantia financeira:

Assinado:.....

**Apagar como apropriado.*



Anexo A5-I

As condições de trabalho e vida a bordo da gente do mar que devem ser inspecionadas e aprovadas pelo Estado da bandeira antes de expedir um certificado, conforme o parágrafo 1º da norma A5.1.3, são as seguintes:

Idade mínima

Atestados médicos

Qualificações da gente do mar

Acordos de emprego ou contratos de trabalho da gente do mar

Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado

Horas de trabalho e de descanso

Níveis de tripulação do navio

Alojamento

Serviços de lazer a bordo

Alimentação e serviço de mesa a bordo

Saúde e segurança e prevenção de acidentes

Assistência médica a bordo

Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

Pagamento dos salários

Garantia financeira para repatriação

Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador



116

Anexo A5-II**Certificado de Trabalho Marítimo**

(Nota: ao presente Certificado deverá juntar-se uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo)

Expedido conforme as disposições do artigo V e do Título 5 da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006 (a seguir, “a Convenção”) em virtude da autoridade do Governo de:

.....
 (designação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

por:

.....
 ..
 (designação completa e endereço da autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada em virtude das disposições da Convenção)

Dados do navio

Nome do navio:.....

Letras ou números distintivos:.....

Porto de registro:.....

Data em que se registrou o navio:.....

Arqueação bruta¹:.....

Número OMI:.....

Tipo de navio:.....

Nome e endereço do armador²:.....

¹ A arqueação bruta para os navios aos quais se aplica o sistema provisório de medição de arqueação bruta adotado pela OMI será a que figura na coluna “OBSERVAÇÕES” do Certificado Internacional de Arqueação (1969). Ver artigo II, parágrafo 1, alínea c), da Convenção.

² O termo *armador* designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade de exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente de que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1º, alínea j), da Convenção.



Certifica-se que:

1. Este navio foi inspecionado e teve verificada sua conformidade com os requisitos da Convenção e com as disposições da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo em anexo.
2. As condições de trabalho e vida a bordo da gente do mar especificadas no anexo A5-I da Convenção foram consideradas correspondentes às disposições nacionais do país acima indicado, pelo meio das quais se aplica a Convenção. Na Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, parte I, consta um resumo destas disposições nacionais.

O presente Certificado é válido até, salvo inspeções que se efetuem conforme as normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Este Certificado só é válido quando em anexo com a Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo expedida em.....na data de.....

Data de finalização da inspeção em que se baseia o presente Certificado:.....

Expedido em.....na data de.....

Assinatura do funcionário devidamente habilitado que expede o Certificado
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Endossos do certificado da inspeção intermediária obrigatória e, se for o caso, de outras inspeções adicionais

Certifica-se que o navio foi inspecionado conforme as normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção e que verificou-se que as condições de trabalho e vida da gente do mar que se especificam no anexo A5.I da Convenção se ajustam às disposições nacionais do país acima indicado e pelas quais se aplica a Convenção.

Inspeção intermediária:
(se efetuará entre o segundo e o terceiro ano a partir da data de expedição do certificado)

Assinado.....
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Endossos adicionais (caso necessário)



Certifica-se que o navio foi objeto de uma inspeção adicional com a finalidade de verificar se o navio continua cumprindo com as disposições nacionais pelas quais se aplica a Convenção, conforme previsto no parágrafo 3 da norma A3.1 da Convenção (nova matrícula do navio ou modificação importante de alojamento) ou por outros motivos.

Inspeção adicional:
(caso necessária)

Assinado.....
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,
conforme o caso)

Inspeção adicional:
(caso necessária)

Assinado.....
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,
conforme o caso)

Inspeção adicional:
(caso necessária)

Assinado.....
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,
conforme o caso)



Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006
Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo – Parte I

*(Nota: a presente Declaração deverá estar anexa
ao Certificado de Trabalho Marítimo do navio)*

Expedida sob a autoridade de:.....(inserir o nome da autoridade competente definida no parágrafo 1º, alínea a), do artigo II da Convenção)

A respeito das disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, o navio abaixo indicado:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta
---------------	------------	-----------------

se mantém em conformidade com a norma A5.1.3 da Convenção.

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente antes mencionada, que:

- a) as disposições da Convenção sobre o Trabalho Marítimo estão plenamente incorporadas nos requisitos nacionais listados abaixo;
- b) estes requisitos nacionais estão contidos na legislação nacional a que se faz referência abaixo; explicações sobre o conteúdo desses requisitos foram fornecidas, quando necessário;
- c) os detalhes de toda disposição de equivalência substancial adotada em virtude dos parágrafos 3º e 4º do artigo VI se indicam [depois dos dispositivos nacionais correspondentes listados a seguir] [mais adiante, no parágrafo previsto para tal efeito] *(riscar a descrição que não corresponde)*;
- d) toda isenção concedida pela autoridade competente conforme o Título 3 será indicada com clareza na seção que aparece mais abaixo para esse efeito; e
- e) também se faz referência a todo requisito previsto na legislação nacional para uma categoria específica de navios.

1. Idade mínima (regra 1.1).....
2. Atestados médicos (regra 1.2).....
3. Qualificações da gente do mar (regra 1.3).....
4. Acordos de emprego da gente do mar (regra 2.1).....
5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado (regra 1.4).....
6. Horas de trabalho e de descanso (regra 2.3).....



- 7. Níveis de tripulação do navio (regra 2.7).....
- 8. Alojamento (regra 3.1).....
- 9. Serviços de lazer a bordo (regra 3.1).....
- 10. Alimentação e serviço de mesa (regra 3.2).....
- 11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (regra 4.3).....
- 12. Assistência médica a bordo (regra 4.1).....
- 13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (regra 5.1.5).....
- 14. Pagamento dos salários (regra 2.2).....
- 15. Garantia financeira para casos de repatriação (Regra 2.5)
- 16. Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador (Regra 4.2)

Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Equivalências substanciais

(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)

Conforme o previsto nos parágrafos 3º e 4º do artigo VI da Convenção, são indicadas as seguintes disposições de equivalência substancial, com exceção das que foram descritas na lista acima (incluir uma descrição, caso aplicável):.....

.....
.....

Não se aplica nenhuma disposição de equivalência substancial.

Nome:.....



121

agra

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Exceções conforme o Título 3

(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)

Conforme o previsto no Título 3 da Convenção, são indicadas as seguintes exceções permitidas pela autoridade competente:.....

.....

Não foi permitida nenhuma exceção.

Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)



Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo – Parte II

Medidas adotadas para assegurar o cumprimento contínuo entre as inspeções

O armador, cujo nome figura no Certificado de trabalho Marítimo ao qual se anexa a presente Declaração, adotou as seguintes medidas para assegurar o cumprimento contínuo das disposições da Convenção entre as inspeções:

(Indique a continuação das medidas adotadas para assegurar o cumprimento de cada um dos pontos que figuram na parte I)

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Idade mínima (regra 1.1) | <input type="checkbox"/> |
| 2. Atestados médicos (regra 1.2)..... | <input type="checkbox"/> |
| 3. Qualificações da gente do mar (regra 1.3) | <input type="checkbox"/> |
| 4. Acordos de emprego da gente do mar (regra 2.1)..... | <input type="checkbox"/> |
| 5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado (regra 1.4)..... | <input type="checkbox"/> |
| 6. Horas de trabalho e horas de descanso (regra 2.3)..... | <input type="checkbox"/> |
| 7. Níveis de tripulação do navio (regra 2.7)..... | <input type="checkbox"/> |
| 8. Alojamento (regra 3.1)..... | <input type="checkbox"/> |
| 9. Serviços de lazer a bordo (regra 3.1)..... | <input type="checkbox"/> |
| 10. Alimentação e serviço de mesa (regra 3.2)..... | <input type="checkbox"/> |
| 11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (regra 4.3)..... | <input type="checkbox"/> |
| 12. Assistência médica a bordo (regra 4.1)..... | <input type="checkbox"/> |
| 13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (regra 5.1.5)..... | <input type="checkbox"/> |
| 14. Pagamento dos salários (regra 2.2)..... | <input type="checkbox"/> |
| 15. Garantia financeira para casos de repatriação (regra 2.5) | |
| 16. Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador (regra 4.2) | |

Pela presente certifico que as medidas acima mencionadas foram formuladas para garantir o cumprimento contínuo entre as inspeções, dos requisitos listados na parte I.

Nome do armador¹

.....

¹ O termo *armador* designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade da exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1, alínea j), da Convenção.



123

Endereço da empresa:.....

Nome do signatário autorizado:.....

Cargo:.....

Assinatura:

Data:.....

(Selo ou carimbo do armador)

As medidas antes mencionadas foram revisadas por *(inserir o nome da autoridade competente ou organização devidamente reconhecida)* e, depois de haver inspecionado o navio, foi considerado que satisfazem os objetivos estabelecidos na alínea b) do parágrafo 10 da norma A5.1.3, em relação às medidas destinadas a assegurar o cumprimento inicial e contínuo dos requisitos estipulados na parte I da presente Declaração.

Nome:.....

Cargo:.....

Endereço:.....

Assinatura:.....

Local :.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade, se for o caso)



124

Certificado Provisório de Trabalho Marítimo

Expedido conforme as disposições do artigo V e do Título 5 da
 Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006
 (a seguir, “a Convenção”)
 em virtude da autoridade do Governo de:

.....

 (designação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

por:

.....
 ..
 (designação completa e endereço da autoridade competente ou organização reconhecida
 devidamente autorizada em virtude das disposições da Convenção)

Dados do navio

Nome do
 navio:.....
 Letras ou números
 distintivos:.....
 Porto de
 registro:.....
 Data em que se registrou o
 navio:.....
 Arqueação
 bruta¹:.....
 Número
 OMI:.....
 Tipo de
 navio:.....
 Nome e endereço do
 armador²:.....

¹ A arqueação bruta para os navios aos quais se aplica o sistema provisório de medição de arqueação bruta adotado pela OMI será a que figura na coluna “OBSERVAÇÕES” do Certificado Internacional de Arqueação (1969). Ver artigo II, parágrafo 1, alínea c), da Convenção.

² O termo *armador* designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade de exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente de que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1º, alínea j), da Convenção.



Certifica-se que, para efeitos do parágrafo 7 da norma A5.1.3 da Convenção::

- a) este navio foi inspecionado, na medida do factível e razoável, a respeito das matérias que figuram no anexo A5.I da Convenção, tendo em conta a verificação dos aspectos assinalados a seguir em b), c) e d);
- b) o armador demonstrou para a autoridade competente ou uma organização reconhecida que o navio conta com procedimentos adequados para cumprir o disposto na Convenção;
- c) o capitão conhece as disposições da Convenção e as responsabilidades da sua aplicação, e
- d) foram apresentadas informações pertinentes à autoridade competente ou a uma organização reconhecida para a expedição de uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo.

O presente Certificado é válido até, salvo inspeções que se efetuem conforme as normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Data de finalização da inspeção mencionada na alínea a) acima:.....

Expedido em.....na data de.....

Assinatura do funcionário devidamente habilitado que expede o Certificado
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)



Anexo A5-III

Áreas gerais sujeitas a inspeção detalhada por funcionário autorizado em um porto de Membro executando inspeção de portos em conformidade com a Regra A5.2.1:

Idade Mínima

Qualificações da gente do mar

Acordos trabalhistas de gente do mar

Utilização de recrutamento privado licenciado, certificado ou regulado e colocação no serviço

Horas de trabalho ou repouso

Níveis de tripulação do navio

Acomodação

Instalações de lazer a bordo

Alimentação e serviço de bordo

Saúde e segurança e prevenção de acidentes

Assistência médica a bordo

Procedimentos de reclamação a bordo

Pagamento de remuneração

Garantia financeira para casos de repatriação

Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador



Anexo B5-I – EXEMPLO DE DECLARAÇÃO NACIONAL

Vide Norma B5.1.3, parágrafo 5

Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006**Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo – Parte I***(Nota: a presente Declaração deverá estar anexa ao Certificado de Trabalho Marítimo do navio)*

Expedida sob a autoridade de **MINISTÉRIO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE XXXXXX**..(inserir o nome da autoridade competente definida no parágrafo 1º, alínea a), do artigo II da Convenção)

A respeito das disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, o navio abaixo indicado:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta
M.S. EXEMPLO	12345	1.000

se mantém em conformidade com a norma A5.1.3 da Convenção.

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente antes mencionada, que:

- a) as disposições da Convenção sobre o Trabalho Marítimo estão plenamente incorporadas nos requisitos nacionais listados abaixo;
 - b) estes requisitos nacionais estão contidos na legislação nacional a que se faz referência abaixo; explicações sobre o conteúdo desses requisitos foram fornecidas, quando necessário;
 - c) os detalhes de toda disposição de equivalência substancial adotada em virtude dos parágrafos 3º e 4º do artigo VI se indicam [depois dos dispositivos nacionais correspondentes listados a seguir] [mais adiante, no parágrafo previsto para tal efeito] (*riscar a descrição que não corresponde*);
 - d) toda isenção concedida pela autoridade competente conforme o Título 3 será indicada com clareza na seção que aparece mais abaixo para esse efeito; e
 - e) também se faz referência a todo requisito previsto na legislação nacional para uma categoria específica de navios.
1. Idade mínima (regra 1.1)...

Direito do mar, N° 123 de 1905, conforme emendas ("Direito"), capítulo X; Regulamentos do mar ("Regulamentos"), 2006, regras 1111-1222.

Idades mínimas são aquelas referidas na Convenção.

"Noite" significa das 21h às 6h, a menos que o Ministério de Transporte Marítimo ("Ministério") aprove um período diferente.

Exemplos de atividades de risco restritas a pessoas com 18 anos de idade ou mais estão listadas na Lista A. No caso de navios cargueiros, nenhuma pessoa menor de 18



anos poderá trabalhar em áreas identificadas no mapa do navio (a ser anexado a esta Declaração) como "áreas de risco".

2. Atestados médicos (regra 1.2)

Legislação; Capítulo XI, Regulamentação, regras 1223-1233.

Certificados médicos devem estar em conformidade com os requerimentos SCTW, quando aplicável; em outros casos, os requerimentos SCTW serão aplicados com os ajustes necessários.

Optometristas qualificados em lista aprovada pelo Ministério podem emitir certificados que digam respeito à visão.

Exames médicos seguirão as normas OIT/OMS referidas na diretriz B1.2.1

Nome do navio	Numero OMI	Arquipélago
M.S. R. M. P. S.	1234	1234



Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo – Parte II

Medidas adotadas para assegurar o cumprimento contínuo entre as inspeções

O armador, cujo nome figura no Certificado de trabalho Marítimo ao qual se anexa a presente Declaração, adotou as seguintes medidas para assegurar o cumprimento contínuo das disposições da Convenção entre as inspeções:

(Indique a continuação das medidas adotadas para assegurar o cumprimento de cada um dos pontos que figuram na parte I)

1. Idade mínima (regra 1.1)

Data de nascimento de cada trabalhador marítimo a ser anotada ao lado do seu nome na lista de tripulação.

A lista é checada no início de cada viagem pelo mestre ou oficial atuando em seu nome ("oficial competente"), que toma nota da data de cada verificação.

Cada trabalhador marítimo menor de 18 anos recebe, no momento da contratação, uma comunicação escrita que proíbe sua atuação em trabalho noturno ou trabalho especificamente listado como de risco (vide Parte 1, seção 1, acima) e qualquer outro trabalho de risco, e requisitando consulta ao oficial competente em caso de dúvida. Uma cópia da comunicação, contendo a assinatura do trabalhador marítimo abaixo de "recebido e lido", e a data da assinatura, será guardada pelo oficial competente.

2. Atestado médico (regra 1.2)

Os atestados médicos são guardados de forma estritamente confidencial pelo oficial competente, junto com uma lista, preparada sob a responsabilidade do oficial competente que contenha: as funções do trabalhador marítimo, a data do(s) atestado(s) médico(s) atual(ais) e o estado de saúde estabelecido no atestado em questão.

Em qualquer possível caso de dúvida sobre se o trabalhador marítimo está medicamente apto para uma função específica ou funções, o oficial competente consultará o médico do trabalhador marítimo ou outro profissional qualificado e guardará notas com resumo das conclusões médicas, assim como o nome e número de telefone do médico e a data da consulta



Aviso nº 437 - C. Civil.

Em 11 de setembro de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado GIACOBO
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Texto de acordo.

MSC. 499/2018

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República relativa ao texto emendado da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM 2006.

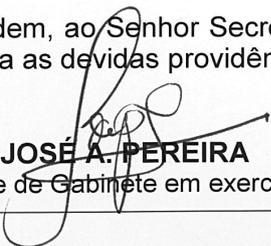
Atenciosamente,


ELISEU PADILHA
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República

PRIMEIRA-SECRETARIA

Em 12/09/2018.

De ordem, ao Senhor Secretário-Geral da Mesa, para as devidas providências.


JOSÉ A. PEREIRA
Chefe de Gabinete em exercício

Secretaria-Geral da Mesa Senado 12/09/2018 16:40
Pontos: 4553
Ass.: J. Moura
Dir. Leg.: P. Soc.



LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- inciso I do artigo 49



O Projeto de Decreto Legislativo nº 651, de 2019, vai à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

Abertura do prazo de cinco dias úteis para apresentação de emendas, perante a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, ao Projeto de Decreto Legislativo nº 651/2009.



Mensagens do Presidente da República



REPÚBLICA FEDERAL DO BRASIL

MENSAGEM Nº 477

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 66 da Constituição, comunico a Vossas Excelências que acabo de sancionar o projeto de lei que “Altera a Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, a fim de estabelecer os limites de gastos de campanha para as eleições municipais”. Para o arquivo do Congresso Nacional, restituo, nesta oportunidade, dois autógrafos do texto ora convertido na Lei nº 13.878, de 3 de outubro de 2019.

Brasília, 3 de outubro de 2019.



Mensagem nº 477, de 2019, na origem, que restitui os autógrafos do Projeto de Lei nº 4.121, de 2019, sancionado e convertido na Lei nº 13.878, de 2019.

Encaminhe-se à Câmara dos Deputados um exemplar dos autógrafos.



REPÚBLICA REPUBLICANA DO BRASIL

MENSAGEM Nº 478

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 66 da Constituição, comunico a Vossas Excelências que acabo de sancionar o projeto de lei que “Altera a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para permitir a adaptação da modalidade de outorga de serviço de telecomunicações de concessão para autorização, e a Lei nº 9.998, de 17 de agosto de 2000, e revoga dispositivos da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997”. Para o arquivo do Congresso Nacional, restituo, nesta oportunidade, dois autógrafos do texto ora convertido na Lei nº 13.879, de 3 de outubro de 2019.

Brasília, 3 de outubro de 2019.



Mensagem nº 478, de 2019, na origem, que restitui os autógrafos do Projeto de Lei da Câmara nº 79, de 2016 (nº 3.453/2015, na Casa de origem), sancionado e convertido na Lei nº 13.879, de 2019.

Encaminhe-se à Câmara dos Deputados um exemplar dos autógrafos.



Ofício da Câmara dos Deputados





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 376/2019/PS-GSE

Brasília, 4 de outubro de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Senador SÉRGIO PETECÃO
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Arquivamento de Proposta de Emenda à Constituição**

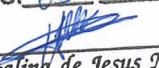
Senhor Primeiro-Secretário,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do inciso I do art. 54, combinado com o § 4º do art. 58 e com § 1º do art. 202 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, foi arquivada a Proposta de Emenda à Constituição nº 286, de 2013, do Senado Federal (PEC nº 3, de 2011, na Casa de origem), que "Altera os arts. 60 e 61 da Constituição Federal para ampliar a participação popular em iniciativa legislativa".

Atenciosamente,


Deputada SORAYA SANTOS
Primeira-Secretária

RECEBIDO EM: 04 / 10 / 2016
HORAS: 08 : 56


Cynthia Anatalina de Jesus Miranda
Mat.: 292257 SFSL (SGM)

24.579 (AGO/18)



Ofício da Câmara dos Deputados nº 376, de 2019, da Câmara dos Deputados, comunicando o arquivamento da Proposta de Emenda à Constituição nº 3, de 2011.

A matéria vai ao Arquivo.



Requerimentos





SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO (RQS) N° 859, DE 2019

Autorização para desempenho de missão parlamentar, a fim de participar da cerimônia de canonização da Bem-Aventurada Dulce dos Pobres, em Roma, Itália.

AUTORIA: Senador Jaques Wagner (PT/BA)



[Página da matéria](#)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaques Wagner

- A publicação
Em 07/10/19

REQUERIMENTO Nº 859 DE 2019.



SF/19639.23981-36 (LexEdit)

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos dos arts. 13 e 40 do Regimento Interno do Senado Federal, em face do que dispõe o art. 55, III, da Constituição Federal, licença para desempenhar missão no exterior, com ônus para o Senado Federal, em Roma, Itália, a partir de 10/10/2019, por 6 dias, a fim de comparecer à celebração da cerimônia de Canonização da Bem-Aventurada Dulce dos Pobres, a ser presidida pelo Santo Padre Papa Francisco, assim como à missa em Ação de Graças à Santíssima Trindade pela Canonização de Irmã Dulce, em Roma, Itália, conforme Convite em anexo.

Comunico, nos termos do art. 39, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que estarei ausente do País a partir de 10/10/2019, por 6 dias, para desempenho desta missão.

JUSTIFICAÇÃO

Tendo sido convidado para a celebração da cerimônia de Canonização da Bem-Aventurada Dulce dos Pobres, conforme convite anexo, requeiro licença para a minha participação na Missão Oficial, como representante do Senado Federal.

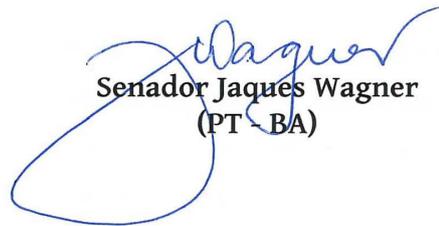
Recebido em 4 10 19
Hora 14:00
Paula Costa Póvoa Dantas - Mat. 256149
SGM - Senado Federal



Irmã Dulce, é a primeira santa brasileira, baiana e nordestina, que dedicou toda uma vida a acolher e ajudar os que mais precisam. Deixou um imenso legado imaterial de amor, solidariedade e humildade, sendo reconhecida agora pelo Papa Francisco e a Santa Sé, sua história e suas realizações serão ainda mais difundidas e celebradas, na Bahia e em todo o mundo. Daí a importância de meu comparecimento em tão importante solenidade.



Sala das Sessões, 2 de outubro de 2019.


Senador Jaques Wagner
(PT - BA)

Página: 2/3 02/10/2019 12:44:45

f94e1ac59bead212844f2c32e3745ae0b911e068



00100.144408/2019-82 (VIA 001)

SENADO FEDERAL
Presidência

OFÍCIO Nº 1202 /2019/PRESID

Brasília, 4 de OUTUBRO de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Senador **Jaques Wagner**
Senado Federal

Ref.: Documento nº 00100.141953/2019-17.

Senhor Senador,

Cumprimentando-o cordialmente, autorizo a participação de Vossa Excelência em Missão Oficial que participará da **Cerimônia de canonização da Irmã Dulce**, a ser realizada no período de **11 a 14 de outubro de 2019**, no Vaticano, com ônus ao Senado Federal somente com diárias.

Atenciosamente,

Senador Davi Alcolumbre
Presidente do Senado Federal

Página 4 de 4

Senado Federal – Presidência
Praça dos Três Poderes - Edifício Principal - 70.165-900 Brasília/DF
Telefones: +55 (61) 3303-3000 a 3009 - presidente@senado.leg.br - <http://www.senado.leg.br>

Parte integrante do Avulso do RQS nº 859 de 2019.

#C22.

CONSULTE EM <http://www.senado.gov.br/sigadweb/v.aspx>.



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO (RQS) N° 860, DE 2019

Autorização para desempenho de missão parlamentar, a fim de participar da solenidade de canonização de Irmã Dulce, no Vaticano.

AUTORIA: Senador Angelo Coronel (PSD/BA)



[Página da matéria](#)





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Angelo Coronel

A publicação
em 07/10/19

REQUERIMENTO Nº 860 DE 2019



SF/19948.00401-51 (LexEdit)

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos dos arts. 67 e 68, do Regimento Interno do Senado Federal, em face do que dispõe o art. 55, III, da Constituição Federal, licença de representação externa em ato ou solenidade de cunho internacional, nacional ou regional, com ônus para o Senado Federal, no Vaticano, nos dias de 11 a 14 de outubro, a fim de participar das solenidades de **canonização de Irmã Dulce**, que receberá na Santa Sé o título da **Santa Dulce dos Pobres**.

Comunico, nos termos do art. 39, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que estarei ausente do País no período de 03/10/2019 a 14/10/2019, para desempenho desta representação.

Sala das Sessões, 30 de setembro de 2019.

Senador Angelo Coronel
(PSD - BA)

Recebido em 4/10/19
Hora 10:53



00100.141670/2019-75 - 00100.144548/2019-51 (VIA 001)



SENADO FEDERAL
Presidência

OFÍCIO Nº *1206* /2019/PRESID

Brasília, *4* de outubro de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Senador **Angelo Coronel**
Senado Federal

Ref.: Documento nº 00100.141670/2019-75.

Senhor Senador,

Cumprimentando-o cordialmente, autorizo a participação de Vossa Excelência em Missão Oficial que participará da Cerimônia de **canonização da Irmã Dulce**, a ser realizada no período de **11 a 14 de outubro de 2019**, no Vaticano, com ônus ao Senado Federal somente com diárias.

Atenciosamente,

Senador **Davi Alcolumbre**
Presidente do Senado Federal



Senado Federal – Presidência

Praça dos Três Poderes - Edifício Principal - 70.165-900 Brasília/DF

Telefones: +55 (61) 3303-3000 a 3009 - presidente@senado.leg.br - <http://www.senado.leg.br>

Página 3 de 3

Parte integrante do Avulso do RQS nº 860 de 2019.

14D82.

CONSULTE EM <http://www.senado.gov.br/sigadweb/v.aspx>.





SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO (RQS) Nº 861, DE 2019

Autorização para desempenho de missão parlamentar, a fim de participar da solenidade de canonização de Irmã Dulce, em Roma, Itália.

AUTORIA: Senador José Serra (PSDB/SP)



[Página da matéria](#)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador José Serra

*A publicação
em 07/10/19*

REQUERIMENTO Nº 861 DE 2019



SF/19565.99914-62 (LexEdit)

Requeiro, nos termos do art. 40 do Regimento Interno do Senado Federal, em face do que dispõe o art. 55, III, da Constituição Federal, licença para desempenhar missão no exterior, com ônus para o Senado Federal, em Roma (Itália), no período de 10/10/2019 a 14/10/2019, a fim de participar da cerimônia de Canonização da Irmã Dulce, a ser presidida pelo Santo Padre Papa Francisco, na Praça de São Pedro.

Comunico, nos termos do art. 39, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que estarei ausente do País no período de 10/10/2019 a 14/10/2019, para desempenho desta missão.

Sala das Sessões, de de .

Senador José Serra
(PSDB - SP)

Recebido em 7/10/19
Hora 08

Paula Costa Póvoa Dantas
Paula Costa Póvoa Dantas - Mat. 256149

Página 2 de 3

Parte integrante do Avulso do RQS nº 861 de 2019.



Página: 1/1 03/10/2019 14:46:22

01020055cd02f68d8d123aade13ae4f3296b3fb78

00100.133942/2019-63 - 00100.144609/2019-80 (VIA 001)

SENADO FEDERAL
Presidência

OFÍCIO Nº 1223 /2019/PRESID

Brasília, 4 de outubro de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Senador **José Serra**
Senado Federal

Ref.: Documento nº 00100.133942/2019-53.

Senhor Senador,

Cumprimentando-o cordialmente, autorizo a participação de Vossa Excelência em Missão Oficial que participará da Cerimônia de **canonização da Irmã Dulce**, a ser realizada no período de **11 a 14 de outubro de 2019**, no Vaticano, com ônus ao Senado Federal somente com diárias.

Atenciosamente,

Senador Davi Alcolumbre
Presidente do Senado Federal

Senado Federal – Presidência
Praça dos Três Poderes - Edifício Principal - 70.165-900 Brasília/DF
Telefones: +55 (61) 3303-3000 a 3009 - presidente@senado.leg.br - <http://www.senado.leg.br>



Página 3 de 3

Parte integrante do Avulso do RQS nº 861 de 2019.

CONSULTE EM <http://www.senado.gov.br/sigadweb/v.asp>.



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO (RQS) Nº 862, DE 2019

Autorização para desempenho de missão parlamentar, a fim de participar da canonização da Irmã Dulce, em Roma, Itália.

AUTORIA: Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)



A publicação em 07/10/19

[Handwritten signature]

REQUERIMENTO Nº 862 DE 2019



Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 40 do Regimento Interno do Senado Federal, em face do que dispõe o art. 55, III, da Constituição Federal, licença para desempenhar missão no exterior, com ônus para o Senado Federal, ROMA - ITÁLIA, a partir de 11/10/2019, por 4 dias, a fim de participar, juntamente com delegação da Presidência do Senado, da canonização da Irmã Dulce.

Comunico, nos termos do art. 39, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que estarei ausente do País a partir de 11/10/2019, por 4 dias, para desempenho desta missão.

Sala das Sessões, 11 de outubro de 2019.

[Handwritten signature]

Senador Weverton
(PDT - MA)
Líder do PDT

Página: 1/1 03/10/2019 11:02:57

2000d8b0a3be28c10d434d29c879450730b14793

Recebido em 4/10/19
Hora 14:00
[Signature]
Cecília Rêgo Dantas - Mat. 256140



00100.141266/2019-00 - 00100.144486/2019-87 (VIA 001)

00100.144486/2019-87

SENADO FEDERAL
Presidência

OFÍCIO Nº 1205/2019/PRESID

Brasília, 4 de OUTUBRO de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Senador **Weverton Rocha**
Senado Federal

Ref.: Documento nº 00100.141266/2019-00.

Senhor Senador,

Cumprimentando-o cordialmente, autorizo a participação de Vossa Excelência em Missão Oficial que participará da Cerimônia de **canonização da Irmã Dulce**, a ser realizada no período de **11 a 14 de outubro de 2019**, no Vaticano, com ônus ao Senado Federal somente com diárias.

Atenciosamente,

Senador Davi Alcolumbre
Presidente do Senado Federal

Senado Federal – Presidência

Praça dos Três Poderes - Edifício Principal - 70.165-900 Brasília/DF

Telefones: +55 (61) 3303-3000 a 3009 - presidente@senado.leg.br - <http://www.senado.leg.br>

Página 3 de 3

Parte integrante do Avulso do RQS nº 862 de 2019.

KCD8.

CONSULTE EM <http://www.senado.gov.br/sigadweb/v.aspx>.



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO (RQS) Nº 863, DE 2019

Autorização para desempenho de missão parlamentar, a fim de participar da LXVIII Sessão Plenária e Comissões Permanentes do Parlamento do Mercosul, em Montevidéu, Uruguai.

AUTORIA: Senador Telmário Mota (PROS/RR)



[Página da matéria](#)





SENADO FEDERAL

*A publicação
em 07/10/19*REQUERIMENTO Nº *863* DE *2019*

SF/19950.38142-56 (LexEdit)

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 40 do Regimento Interno do Senado Federal, em face do que dispõe o art. 55, III, da Constituição Federal, licença para desempenhar missão no exterior, com ônus para o Senado Federal, em Montevideo, Uruguai, a partir de 13/10/2019, por 3 dias, a fim de participar da **LXVIII Sessão Plenária e Comissões Permanentes do Parlamento do Mercosul**, a serem realizadas nos dias 13 e 14 de outubro de 2019, em Montevideu, Uruguai.

Comunico, nos termos do art. 39, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que estarei ausente do País a partir de 13/10/2019, por 3 dias, para desempenho desta missão.

JUSTIFICAÇÃO

Participar, como membro, das atividades do Parlamento do Mercosul, nos dias 13 e 14 de outubro, quando serão realizadas sessões das Comissões Permanentes e sessão plenária do Mercosul.

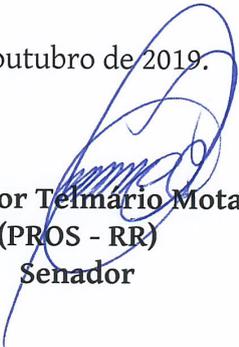
Página: 1/2 07/10/2019 10:01:16

e029b46cecab8a253b03e48c038f2fd449994c8f



Requeiro, nos termos do art. 40 do Regimento Interno do Senado Federal, em face do que dispõe o art. 55, III, da Constituição Federal, licença para desempenhar missão no exterior, com ônus para o Senado Federal, em Montevideo, Uruguai, a partir de 13/10/2019, por 3 dias, a fim de participar da LXVIII Sessão Plenária e Comissões Permanentes do Parlamento do Mercosul, a serem realizadas nos dias 13 e 14 de outubro...

Sala das Sessões, 7 de outubro de 2019.


Senador Teilmário Mota
(PROS - RR)
Senador



Página: 2/2 07/10/2019 10:01:16

e029b46cecab8a253b03e48c038f2fd449994c8f



00100.138065/2019-17 (VIA 001) - 00100.144482/2019-07 (VIA 00)



SENADO FEDERAL
Presidência

OFÍCIO Nº 1221/2019/PRESID

Brasília, 4 de OUTUBRO de 2019.

A Sua Senhoria o Senhor
Luiz Fernando Bandeira de Mello Filho
Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal

Ref.: Documento nº 00100.138065/2019-17.

Senhor Secretário-Geral,

Cumprimentando-o cordialmente, autorizo a participação do Senador **Telmário Mota** nas Reuniões de Comissões Permanentes e na LXVIII Sessão Plenária e Observatório da Democracia do Parlamento do **Mercosul**, a serem realizadas no dia **14 de outubro de 2019**, na cidade de **Montevidéu**, no Uruguai, nos termos do Ofício P/076/2019, da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul.

Atenciosamente,

Senador Davi Alcolumbre
Presidente do Senado Federal





SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO (RQS) N° 864, DE 2019

Autorização para desempenho de missão parlamentar, a fim de participar da LXVIII Sessão Plenária do Parlamento do Mercosul e de suas comissões permanentes, em Montevideú, Uruguai.

AUTORIA: Senador Marcio Bittar (MDB/AC)



[Página da matéria](#)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcio Bittar

REQUERIMENTO Nº 864 DE 2019

*à publicação.
Em 04/10/19.*



SF/19961.89390-65 (LexEdit)

Requeiro, nos termos dos arts. 13 e 40 do Regimento Interno do Senado Federal, em face do que dispõe o art. 55, III, da Constituição Federal, licença para desempenhar missão no exterior, com ônus para o Senado Federal, em Montevideú, Uruguai, a partir de 14/10/2019, por 02 dias, a fim de participar da LXVIII sessão plenária do Parlamento Mercosul e de suas comissões permanentes.

Comunico, nos termos do art. 39, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que estarei ausente do País a partir de 13/10/2019, por 03 dias, para desempenho desta missão.

Sala das Sessões, 2 de outubro de 2019.

Marcio Bittar
Senador Marcio Bittar
(MDB - AC)

Recebido em 4 / 10 / 19
Hora 14:31
Paula Póvoa
Paula Costa Póvoa Dantas - Matr. 256149



00100.144430/2019-22 (VIA 002)

SENADO FEDERAL
Presidência

OFÍCIO Nº 1215 /2019/PRESID

Brasília, 4 de OUTUBRO de 2019.

A Sua Senhoria o Senhor
Luiz Fernando Bandeira de Mello Filho
Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal

Ref.: Documento nº 00100.138065/2019-17.

Senhor Secretário-Geral,

Cumprimentando-o cordialmente, autorizo a participação do Senador **Márcio Bittar** nas Reuniões de Comissões Permanentes e na LXVIII Sessão Plenária e Observatório da Democracia do Parlamento do Mercosul, a serem realizadas no dia **14 de outubro de 2019**, na cidade de Montevidéu, no Uruguai, nos termos do Ofício P/076/2019, da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul.

Atenciosamente,



Senador Davi Alcolumbre
Presidente do Senado Federal



Senado Federal – Presidência
Praça dos Três Poderes - Edifício Principal - 70.165-900 Brasília/DF
Telefones: +55 (61) 3303-3000 a 3009 - presidente@senado.leg.br - <http://www.senado.leg.br>

ARQUIVO ASSINADO DIGITALMENTE. CÓDIGO DE VERIFICAÇÃO: 6300BE7F00314BC4

Página 3 de 3

Parte integrante do Avulso do RQS nº 864 de 2019.

web/v.aspx





SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO (RQS) N° 865, DE 2019

Autorização para desempenho de missão parlamentar, a fim de participar do workshop: "Theory and Tools of the Harvard Negotiation Project", em Cambridge/MA, EUA.

AUTORIA: Senador Marcos Rogério (DEM/RO)



[Página da matéria](#)



à Publicação
[Signature]



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcos Rogério



SF/19105.39951-22 (LexEdit)

REQUERIMENTO Nº *865* DE *2019*

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos dos arts. 13 e 40 do Regimento Interno do Senado Federal, em face do que dispõe o art. 55, III, da Constituição Federal, licença para desempenhar missão no exterior, com ônus para o Senado Federal, em Cambridge, Massachusetts (EUA), a partir de 04/11/2019, por 5 dias, a fim de participar no Workshop: Theory and Tools of the Harvard Negotiation Project.

Comunico, nos termos do art. 39, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que estarei ausente do País a partir de 02/11/2019, por 8 dias, para desempenho desta missão.

Sala das Sessões, 25 de setembro de 2019.

[Signature]
Senador Marcos Rogério
(DEM - RO)

Página: 1/1 25/09/2019 13:08:16

495a4becb544c3757d102b2c7e3b434c89b4ffb2

Recebido em 7 / 10 / 19

Hora 15:53

[Signature]

Paula Cristina de Souza Brito - Matr. 756140



00100.138999/2019-59 (VIA 001) - 00100.144528/2019-80 (VIA 001)



SENADO FEDERAL
Presidência

OFÍCIO Nº 1209/2019/PRESID

Brasília, 30 de setembro de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Senador **Marcos Rogério**
Senado Federal

Ref.: Documento nº 00100.138999/2019-59.

Senhor Senador,

Cumprimentando-o cordialmente, autorizo a participação de Vossa Excelência no Workshop "Theory and Tools of **Harvard Negotiation Project**", a ser realizado entre os dias 4 e 8 de novembro de 2019, na cidade de Cambridge-MA, nos Estados Unidos da América, nos termos do Ofício nº 090/2019-GSMROGER-OGU.

Atenciosamente,

Senador **Davi Alcolumbre**
Presidente do Senado Federal



Senado Federal – Presidência
Praça dos Três Poderes - Edifício Principal - 70.165-900 Brasília/DF

Telefones: (61) 3202-3000 a 3009 - presidente@senado.leg.br - <http://www.senado.leg.br>

Página 3 de 3

Parte integrante do Avulso do RQS nº 865 de 2019.

CONSULTE EM <http://www.senado.gov.br/sigadweb/v.aspx>.





SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO (RQS) N° 866, DE 2019

Autorização para desempenho de missão parlamentar, a fim de participar da cerimônia de canonização da Irmã Dulce.

AUTORIA: Senador Roberto Rocha (PSDB/MA)



[Página da matéria](#)





SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº 866 DE 2019



SF/19345.16058-00 (LexEdit)

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 40 do Regimento Interno do Senado Federal, em face do que dispõe o art. 55, III, da Constituição Federal, licença para desempenhar missão no exterior, com ônus para o Senado Federal, em Roma, Itália, a partir de 10/10/2019, por 5 dias, a fim de participar da cerimônia de canonização de Irmã Dulce.

Comunico, nos termos do art. 39, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que estarei ausente do País a partir de 10/10/2019, por 5 dias, para desempenho desta missão.

Sala das Sessões, 7 de outubro de 2019.

Senador Roberto Rocha
(PSDB - MA)

Página: 1/1 07/10/2019 15:31:02

39bb2a81c4028f2e4698f024e3dfe592a2e3c806





SENADO FEDERAL
Presidência

OFÍCIO Nº 1207/2019/PRESID

Brasília, 4 de outubro de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Senador **Roberto Rocha**
Senado Federal

Ref.: Documento nº 00100.141725/2019-47.

Senhor Senador,

Cumprimentando-o cordialmente, autorizo a participação de Vossa Excelência em Missão Oficial que participará da Cerimônia de **canonização da Irmã Dulce**, a ser realizada no período de **11 a 14 de outubro de 2019**, no Vaticano, com ônus ao Senado Federal somente com diárias.

Atenciosamente,

Senador **Davi Alcolumbre**
Presidente do Senado Federal

Senado Federal – Presidência

Praça dos Três Poderes - Edifício Principal - 70.165-900 Brasília/DF

Telefones: +55 (61) 3303-3000 a 3009 - presidente@senado.leg.br - <http://www.senado.leg.br>

COMPOSIÇÃO DO SENADO FEDERAL NA 56ª LEGISLATURA

(por Unidade da Federação)

Bahia

PSD - Otto Alencar*
PSD - Angelo Coronel**
Bloco-PT - Jaques Wagner**

Rio de Janeiro

PODEMOS - Romário*
PSD - Arolde de Oliveira**
Bloco-PSL - Flávio Bolsonaro**

Maranhão

Bloco-PSDB - Roberto Rocha*
Bloco-CIDADANIA - Eliziane Gama**
Bloco-PDT - Weverton**

Pará

Bloco-PT - Paulo Rocha*
Bloco-MDB - Jader Barbalho**
Bloco-PSC - Zequinha Marinho**

Pernambuco

Bloco-MDB - Fernando Bezerra Coelho*
Bloco-PT - Humberto Costa**
Bloco-MDB - Jarbas Vasconcelos**

São Paulo

Bloco-PSDB - José Serra*
Bloco-PSL - Major Olímpio**
Bloco-PSDB - Mara Gabrilli**

Minas Gerais

Bloco-PSDB - Antonio Anastasia*
PSD - Carlos Viana**
Bloco-DEM - Rodrigo Pacheco**

Goiás

Bloco-MDB - Luiz do Carmo* (S)
Bloco-CIDADANIA - Jorge Kajuru**
Bloco-PP - Vanderlan Cardoso**

Mato Grosso

Bloco-PL - Wellington Fagundes*
Bloco-DEM - Jayme Campos**
PODEMOS - Juíza Selma**

Rio Grande do Sul

PODEMOS - Lasier Martins*
Bloco-PP - Luis Carlos Heinze**
Bloco-PT - Paulo Paim**

Ceará

Bloco-PSDB - Tasso Jereissati*
Bloco-PDT - Cid Gomes**
PODEMOS - Eduardo Girão**

Paraíba

Bloco-MDB - José Maranhão*
Bloco-PP - Daniella Ribeiro**
Bloco-PSB - Veneziano Vital do Rêgo**

Espírito Santo

PODEMOS - Rose de Freitas*
Bloco-REDE - Fabiano Contarato**
PODEMOS - Marcos do Val**

Piauí

PODEMOS - Elmano Férrer*
Bloco-PP - Ciro Nogueira**
Bloco-MDB - Marcelo Castro**

Rio Grande do Norte

Bloco-PT - Jean Paul Prates* (S)
PODEMOS - Styvenson Valentim**
Bloco-PROS - Zenaide Maia**

Santa Catarina

Bloco-MDB - Dário Berger*
Bloco-PP - Esperidião Amin**
Bloco-PL - Jorginho Mello**

Alagoas

Bloco-PROS - Fernando Collor*
Bloco-MDB - Renan Calheiros**
Bloco-PSDB - Rodrigo Cunha**

Sergipe

Bloco-DEM - Maria do Carmo Alves*
Bloco-CIDADANIA - Alessandro Vieira**
Bloco-PT - Rogério Carvalho**

Mandatos

*: Período 2015/2023 **: Período 2019/2027

Amazonas

PSD - Omar Aziz*
Bloco-MDB - Eduardo Braga**
Bloco-PSDB - Plínio Valério**

Paraná

PODEMOS - Alvaro Dias*
Bloco-REDE - Flávio Arns**
PODEMOS - Oriovisto Guimarães**

Acre

Bloco-PP - Mailza Gomes* (S)
Bloco-MDB - Marcio Bittar**
PSD - Sérgio Petecão**

Mato Grosso do Sul

Bloco-MDB - Simone Tebet*
PSD - Nelsinho Trad**
Bloco-PSL - Soraya Thronicke**

Distrito Federal

PODEMOS - Reguffe*
Bloco-PSDB - Izalci Lucas**
Bloco-PSB - Leila Barros**

Rondônia

Bloco-PDT - Acir Gurgacz*
Bloco-MDB - Confúcio Moura**
Bloco-DEM - Marcos Rogério**

Tocantins

Bloco-PDT - Kátia Abreu*
Bloco-MDB - Eduardo Gomes**
PSD - Irajá**

Amapá

Bloco-DEM - Davi Alcolumbre*
PSD - Lucas Barreto**
Bloco-REDE - Randolfe Rodrigues**

Roraima

Bloco-PROS - Telmário Mota*
Bloco-DEM - Chico Rodrigues**
Bloco-REPUBLICANOS - Mecias de Jesus**



COMPOSIÇÃO DO SENADO FEDERAL NA 56ª LEGISLATURA

(Bancadas dos Partidos no Senado Federal)

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil - 20

MDB-13 / PP-6 / REPUBLICANOS-1

Ciro Nogueira.	PP / PI
Confúcio Moura.	MDB / RO
Daniella Ribeiro.	PP / PB
Dário Berger.	MDB / SC
Eduardo Braga.	MDB / AM
Eduardo Gomes.	MDB / TO
Esperidião Amin.	PP / SC
Fernando Bezerra Coelho.	MDB / PE
Jader Barbalho.	MDB / PA
Jarbas Vasconcelos.	MDB / PE
José Maranhão.	MDB / PB
Luis Carlos Heinze.	PP / RS
Luiz do Carmo.	MDB / GO
Mailza Gomes.	PP / AC
Marcelo Castro.	MDB / PI
Marcio Bittar.	MDB / AC
Mecias de Jesus.	REPUBLICANOS / RR
Renan Calheiros.	MDB / AL
Simone Tebet.	MDB / MS
Vanderlan Cardoso.	PP / GO

Bloco Parlamentar Senado Independente - 12

PATRIOTA / PDT-4 / CIDADANIA-3 / REDE-3

PSB-2

Acir Gurgacz.	PDT / RO
Alessandro Vieira.	CIDADANIA / SE
Cid Gomes.	PDT / CE
Eliziane Gama.	CIDADANIA / MA
Fabiano Contarato.	REDE / ES
Flávio Arns.	REDE / PR
Jorge Kajuru.	CIDADANIA / GO
Kátia Abreu.	PDT / TO
Leila Barros.	PSB / DF
Randolfe Rodrigues.	REDE / AP
Veneziano Vital do Rêgo.	PSB / PB
Weverton.	PDT / MA

PODEMOS - 11

Alvaro Dias.	PR
Eduardo Girão.	CE
Elmano Férrer.	PI
Juíza Selma.	MT
Lasier Martins.	RS
Marcos do Val.	ES
Oriovisto Guimarães.	PR
Reguffe.	DF
Romário.	RJ
Rose de Freitas.	ES
Styvenson Valentim.	RN

Bloco Parlamentar PSDB/PSL - 11

PSDB-8 / PSL-3

Antonio Anastasia.	PSDB / MG
Flávio Bolsonaro.	PSL / RJ
Izalci Lucas.	PSDB / DF
José Serra.	PSDB / SP
Major Olimpio.	PSL / SP
Mara Gabrilli.	PSDB / SP
Plínio Valério.	PSDB / AM
Roberto Rocha.	PSDB / MA
Rodrigo Cunha.	PSDB / AL
Soraya Thronicke.	PSL / MS
Tasso Jereissati.	PSDB / CE

PSD - 9

Angelo Coronel.	BA
Arolde de Oliveira.	RJ
Carlos Viana.	MG
Irajá.	TO
Lucas Barreto.	AP
Nelsinho Trad.	MS
Omar Aziz.	AM
Otto Alencar.	BA
Sérgio Petecão.	AC

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática - 9

PT-6 / PROS-3

Fernando Collor.	PROS / AL
Humberto Costa.	PT / PE
Jaques Wagner.	PT / BA
Jean Paul Prates.	PT / RN
Paulo Paim.	PT / RS
Paulo Rocha.	PT / PA
Rogério Carvalho.	PT / SE
Telmário Mota.	PROS / RR
Zenaide Maia.	PROS / RN

Bloco Parlamentar Vanguarda - 9

DEM-6 / PL-2 / PSC-1

Chico Rodrigues.	DEM / RR
Davi Alcolumbre.	DEM / AP
Jayme Campos.	DEM / MT
Jorginho Mello.	PL / SC
Marcos Rogério.	DEM / RO
Maria do Carmo Alves.	DEM / SE
Rodrigo Pacheco.	DEM / MG
Wellington Fagundes.	PL / MT
Zequinha Marinho.	PSC / PA

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil.	20
Bloco Parlamentar Senado Independente.	12
Bloco Parlamentar PSDB/PSL.	11
PODEMOS.	11
Bloco Parlamentar Vanguarda.	9
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática.	9
PSD.	9
TOTAL	81



COMPOSIÇÃO DO SENADO FEDERAL NA 56ª LEGISLATURA

(por ordem alfabética)

Acir Gurgacz* (PDT-RO)	Izalci Lucas** (PSDB-DF)	Omar Aziz* (PSD-AM)
Alessandro Vieira** (CIDADANIA-SE)	Jader Barbalho** (MDB-PA)	Oriovisto Guimarães** (PODEMOS-PR)
Alvaro Dias* (PODEMOS-PR)	Jaques Wagner** (PT-BA)	Otto Alencar* (PSD-BA)
Angelo Coronel** (PSD-BA)	Jarbas Vasconcelos** (MDB-PE)	Paulo Paim** (PT-RS)
Antonio Anastasia* (PSDB-MG)	Jayme Campos** (DEM-MT)	Paulo Rocha* (PT-PA)
Arolde de Oliveira** (PSD-RJ)	Jean Paul Prates** (PT-RN)	Plínio Valério** (PSDB-AM)
Carlos Viana** (PSD-MG)	Jorge Kajuru** (CIDADANIA-GO)	Randolfe Rodrigues** (REDE-AP)
Chico Rodrigues** (DEM-RR)	Jorginho Mello** (PL-SC)	Reguffe* (PODEMOS-DF)
Cid Gomes** (PDT-CE)	José Maranhão* (MDB-PB)	Renan Calheiros** (MDB-AL)
Ciro Nogueira** (PP-PI)	José Serra* (PSDB-SP)	Roberto Rocha* (PSDB-MA)
Confúcio Moura** (MDB-RO)	Juiza Selma** (PODEMOS-MT)	Rodrigo Cunha** (PSDB-AL)
Daniella Ribeiro** (PP-PB)	Kátia Abreu* (PDT-TO)	Rodrigo Pacheco** (DEM-MG)
Dário Berger* (MDB-SC)	Lasier Martins* (PODEMOS-RS)	Rogério Carvalho** (PT-SE)
Davi Alcolumbre* (DEM-AP)	Leila Barros** (PSB-DF)	Romário* (PODEMOS-RJ)
Eduardo Braga** (MDB-AM)	Lucas Barreto** (PSD-AP)	Rose de Freitas* (PODEMOS-ES)
Eduardo Girão** (PODEMOS-CE)	Luis Carlos Heinze** (PP-RS)	Sérgio Petecão** (PSD-AC)
Eduardo Gomes** (MDB-TO)	Luiz do Carmo* (MDB-GO)	Simone Tebet* (MDB-MS)
Eliziane Gama** (CIDADANIA-MA)	Mailza Gomes* (PP-AC)	Soraya Thronicke** (PSL-MS)
Elmano Férrer* (PODEMOS-PI)	Major Olímpio** (PSL-SP)	Styvenson Valentim** (PODEMOS-RN)
Esperidião Amin** (PP-SC)	Mara Gabrilli** (PSDB-SP)	Tasso Jereissati* (PSDB-CE)
Fabiano Contarato** (REDE-ES)	Marcelo Castro** (MDB-PI)	Telmário Mota* (PROS-RR)
Fernando Bezerra Coelho* (MDB-PE)	Marcio Bittar** (MDB-AC)	Vanderlan Cardoso** (PP-GO)
Fernando Collor* (PROS-AL)	Marcos Rogério** (DEM-RO)	Veneziano Vital do Rêgo** (PSB-PB)
Flávio Arns** (REDE-PR)	Marcos do Val** (PODEMOS-ES)	Wellington Fagundes* (PL-MT)
Flávio Bolsonaro** (PSL-RJ)	Maria do Carmo Alves* (DEM-SE)	Weverton** (PDT-MA)
Humberto Costa** (PT-PE)	Mecias de Jesus** (REPUBLICANOS-RR)	Zenaide Maia** (PROS-RN)
Irajá** (PSD-TO)	Nelsinho Trad** (PSD-MS)	Zequinha Marinho** (PSC-PA)

Mandatos

*: Período 2015/2023 **: Período 2019/2027



COMPOSIÇÃO

COMISSÃO DIRETORA

PRESIDENTE

Davi Alcolumbre - (DEM-AP)

1º VICE-PRESIDENTE

Antonio Anastasia - (PSDB-MG)

2º VICE-PRESIDENTE

Lasier Martins - (PODEMOS-RS)

1º SECRETÁRIO

Sérgio Petecão - (PSD-AC)

2º SECRETÁRIO

Eduardo Gomes - (MDB-TO)

3º SECRETÁRIO

Flávio Bolsonaro - (PSL-RJ)

4º SECRETÁRIO

Luis Carlos Heinze - (PP-RS)

SUPLENTE DE SECRETÁRIO

1º Marcos do Val - (PODEMOS-ES)

2º Weverton - (PDT-MA)

3º Jaques Wagner - (PT-BA)

4º Leila Barros - (PSB-DF)



COMPOSIÇÃO LIDERANÇAS

<p>Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB/PP/REPUBLICANOS) - 20</p> <p>Líder Esperidião Amin - PP (26)</p> <p>.....</p> <p>Líder do MDB - 13 Eduardo Braga (8,25,33)</p> <p>Vice-Líder do MDB Marcio Bittar (44)</p> <p>Líder do PP - 6 Daniella Ribeiro (7)</p> <p>Vice-Líder do PP Ciro Nogueira (4)</p> <p>Líder do REPUBLICANOS - 1 Mecias de Jesus (12)</p>	<p>Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB/PSL) - 11</p> <p>Líder Rodrigo Cunha - PSDB (36,45)</p> <p>.....</p> <p>Líder do PSDB - 8 Roberto Rocha (21)</p> <p>Vice-Líderes do PSDB Izalci Lucas (35,40) Rodrigo Cunha (36,45)</p> <p>Líder do PSL - 3 Major Olimpio (1)</p> <p>Vice-Líder do PSL Soraya Thronicke (54)</p>	<p>Bloco Parlamentar Senado Independente (PATRIOTA/PDT/CIDADANIA/REDE/PSB) - 12</p> <p>Líder Veneziano Vital do Rêgo - PSB (20)</p> <p>.....</p> <p>Líder do PATRIOTA - 0</p> <p>Líder do PDT - 4 Weverton (3)</p> <p>Líder do CIDADANIA - 3 Eliziane Gama (11)</p> <p>Vice-Líder do CIDADANIA Alessandro Vieira (42)</p> <p>Líder do REDE - 3 Randolfe Rodrigues (22)</p> <p>Líder do PSB - 2 Leila Barros (52)</p>
<p>Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT/PROS) - 9</p> <p>Líder Paulo Rocha - PT (37)</p> <p>Vice-Líder Zenaide Maia (18,30)</p> <p>.....</p> <p>Líder do PT - 6 Humberto Costa (13,19)</p> <p>Vice-Líder do PT Rogério Carvalho (34)</p> <p>Líder do PROS - 3 Telmário Mota (23)</p> <p>Vice-Líder do PROS Zenaide Maia (18,30)</p>	<p>Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM/PL/PSC) - 9</p> <p>Líder Wellington Fagundes - PL (17)</p> <p>Vice-Líderes Rodrigo Pacheco (6,15) Jorginho Mello (10,14) Zequinha Marinho (16,31)</p> <p>.....</p> <p>Líder do DEM - 6 Rodrigo Pacheco (6,15)</p> <p>Vice-Líder do DEM Marcos Rogério (43)</p> <p>Líder do PL - 2 Jorginho Mello (10,14)</p> <p>Líder do PSC - 1 Zequinha Marinho (16,31)</p>	<p>PSD - 9</p> <p>Líder Otto Alencar - PSD (2)</p> <p>Vice-Líderes Irajá Angelo Coronel</p>
<p>PODEMOS - 11</p> <p>Líder Alvaro Dias - PODEMOS (9)</p> <p>Vice-Líderes Eduardo Girão (24,47) Oriovisto Guimarães (27,46) Rose de Freitas (28,48)</p>	<p>Maioria</p> <p>Líder Eduardo Braga - MDB (8,25,33)</p>	<p>Governo</p> <p>Líder Fernando Bezerra Coelho - MDB (32)</p> <p>Vice-Líderes Eduardo Gomes (38,53) Elmano Férrer (39) Izalci Lucas (35,40) Chico Rodrigues (41)</p>
<p>Minoria</p> <p>Líder Randolfe Rodrigues - REDE (22)</p>		

Notas:

1. Em 02.02.2019, o Senador Major Olímpio foi designado líder do Partido Social Liberal (Of. 001/2019-GLIDPSL).
2. Em 02.02.2019, o Senador Otto Alencar foi designado líder do Partido Social Democrático (Of. 001/2019-GLPSD).
3. Em 02.02.2019, o Senador Weverton Rocha foi designado líder do Partido Democrático Trabalhista (Of. s/n/2019).
4. Em 02.02.2019, o Senador Cirio Nogueira foi designado 1º vice-líder do Partido Progressista (Of. 003/2019-GLDPP).
5. Em 02.02.2019, o Senador Jorge Kajuru foi designado líder do Partido Socialista Brasileiro (Of. 010/2019-GLDPSB).
6. Em 02.02.2019, o Senador Rodrigo Pacheco foi designado líder do Partido Democratas (Of. 001/2019-GLDEM).
7. Em 02.02.2019, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada líder do Partido Progressista (Of. 001/2019-GLDPP).
8. Em 02.02.2019, o Senador Eduardo Braga foi designado líder do Movimento Democrático Brasileiro (Of. 001/2019-GLMDB).

Secretaria Legislativa do Senado Federal (55 61 3303-4554 / 3303-2059)
<http://www.senado.leg.br/ordiasf>



9. Em 02.02.2019, o Senador Alvaro Dias foi designado líder do Partido Podemos (Of. 001/2019-GLPODE).
10. Em 02.02.2019, o Senador Jorginho Mello foi designado líder do Partido da República (Of. 030/2019).
11. Em 02.02.2019, a Senadora Eliziane Gama foi designada líder do Partido Popular Socialista (Of. 001/2019).
12. Em 05.02.2019, o Senador Mecias de Jesus foi designado líder do Partido Republicano Brasileiro (Of. 004/2019-GSMJESUS).
13. Em 05.02.2019, o Senador Humberto Costa foi designado Líder do Partido dos Trabalhadores (Of. 001/2019-GLDPT)
14. Em 06.02.2019, o Senador Jorginho Mello foi designado 2º vice-líder do Bloco Parlamentar Vanguarda (Ofício 001/2019).
15. Em 06.02.2019, o Senador Rodrigo Pacheco foi designado 1º vice-líder do Bloco Parlamentar Vanguarda (Ofício 001/2019).
16. Em 06.02.2019, o Senador Zequinha Marinho foi designado 3º vice-líder do Bloco Parlamentar Vanguarda (Ofício 001/2019).
17. Em 06.02.2019, o Senador Wellington Fagundes foi designado líder do Bloco Parlamentar Vanguarda (Ofício 001/2019).
18. Em 06.02.2019, a Senadora Zenaide Maia é designada Líder do Bloco Resistência Democrática, conforme Of. 02/2019-BLPRD, lido na sessão de 06 de fevereiro de 2019.
19. Em 06.02.2019, o Senador Humberto Costa é designado Líder do Bloco Resistência Democrática, conforme Of. 02/2019-BLPRD, lido na sessão de 06 de fevereiro de 2019.
20. Em 06.02.2019, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado Líder do Bloco Senado Independente (Of. s/n).
21. Em 06.02.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado Líder do Partido da Social Democracia Brasileira (Of. s/n-GLPSDB).
22. Em 06.02.2019, o Senador Randolfe Rodrigues foi designado Líder do Partido Rede Sustentabilidade (Memo. 1/2019)
23. Em 06.02.2019, o Senador Telmário Mota foi designado Líder do Partido Republicano da Ordem Social (Of. 25/2019-GSTMOTA)
24. Em 12.02.2019, o Senador Eduardo Girão foi designado líder do Bloco PSDB/PODE/PSL/ (Of. s/n).
25. Em 13.02.2019, a Senadora Rose de Freitas foi designada líder da Maioria (Of. 20/2019-GLMDB).
26. Em 13.02.2019, o Senador Esperidião Amin foi designado líder do Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (Of. 19/2019-GLMDB).
27. Em 13.02.2019, o Senador Oriovisto Guimarães foi designado 1º vice-líder do PODE (Of. s/n-GLPODE).
28. Em 13.02.2019, a Senadora Rose de Freitas foi designada 2ª vice-líder do PODE (Of. s/n-GLPODE).
29. Em 13.02.2019, o Senador Lasier Martins foi designado 3º vice-líder do PODE (Of. s/n-GLPODE).
30. Em 14.02.2019, a Senadora Zenaide Maia é designada 1ª vice-líder do Partido Republicano da Ordem Social-PROS, conforme Of. 37/2019-GSTMOTA, lido na sessão de 14 de fevereiro de 2019.
31. Em 18.02.2019, o Senador Zequinha Marinho foi designado líder do Partido Social Cristão (Ofício 0012/2019-GSZMARIN).
32. Em 19.02.2019, o Senador Fernando Bezerra Coelho foi designado líder do Governo no Senado Federal (Mensagem 54)
33. Em 19.02.2019, o Senador Eduardo Braga foi designado Líder da Maioria (Of. 20/2019-GLMDB).
34. Em 19.02.2019, o Senador Rogério Carvalho foi designado 1º vice-líder do Partido dos Trabalhadores (Of. 4/2019-GLDPT)
35. Em 19.02.2019, o Senador Izalci Lucas é designado 1ª vice-líder do Partido da Social Democracia Brasileira-PSDB (Of. 35/2019-GLPSDB).
36. Em 19.02.2019, o Senador Rodrigo Cunha é designado 2º vice-líder do Partido da Social Democracia Brasileira-PSDB (Of. 35/2019-GLPSDB).
37. Em 20.02.2019, o Senador Paulo Rocha foi designado líder do Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, em substituição ao Senador Humberto Costa (Of. 19/2019-BLPRD)
38. Em 15.03.2019, o Senador Eduardo Gomes foi designado 1º vice-líder do Governo (Mensagem nº 82, de 2019)
39. Em 15.03.2019, o Senador Elmano Férrer foi designado 2º vice-líder do Governo (Mensagem nº 82, de 2019)
40. Em 15.03.2019, o Senador Izalci Lucas foi designado 3º vice-líder do Governo (Mensagem nº 82, de 2019)
41. Em 15.03.2019, o Senador Chico Rodrigues foi designado 4º vice-líder do Governo (Mensagem nº 82, de 2019)
42. Em 08.05.2019, o Senador Alessandro Vieira foi designado vice-líder do CIDADANIA (Ofício nº 8/2019-GLCID)
43. Em 06.06.2019, o Senador Marcos Rogério foi designado 1º vice-líder do Partido Democratas - DEM (Ofício 017/2019-GLDEM).
44. Em 28.06.2019, o Senador Márcio Bittar foi designado 1º vice-líder do Movimento Democrático Brasileiro (Of. 191/2019-GLMDB)
45. Em 09.07.2019, o Senador Rodrigo Cunha foi designado líder do Bloco PSDB/PSL/ (Of. s/n).
46. Em 10.07.2019, o Senador Oriovisto Guimarães foi designado 2º vice-líder do PODE (Of. 74-GLPODE).
47. Em 10.07.2019, o Senador Eduardo Girão foi designado 1º vice-líder do PODE (Of. 74-GLPODE).
48. Em 10.07.2019, a Senadora Rose de Freitas foi designada 3ª vice-líder do PODE (Of. 74-GLPODE).
49. Em 09.08.2019, o Senador Jorge Kajuru desfilou-se do Partido Socialista Brasileiro (Of. 038/2019-GSJKAJUR).
50. Em 09.08.2019, o Senador Jorge Kajuru filiou-se ao Patriota, passando a atuar como seu líder (Of. 041/2019-GSJKAJUR).
51. Em 12.08.2019, o Senador Jorge Kajuru filiou-se ao Partido Patriota (Of. 039/2019-GSJKAJUR).
52. Em 27.08.2019, a Senadora Leila Barros foi designada líder do Partido Socialista Brasileiro (Memo. 35/2019-GLDPSB).
53. Em 11.09.2019, o Senador Eduardo Gomes retornou à função de 1º vice-líder do Governo (Of. nº 48, de 2019)
54. Em 01.10.2019, a Senadora Soraya Thronicke foi designada vice-líder do Partido Social Liberal - PSL (Of. 96-GLIDPSL).



COMISSÕES TEMPORÁRIAS**1) COMISSÃO TEMPORÁRIA EXTERNA PARA CONHECER A REALIDADE DE MINAÇU**

Finalidade: Conhecer a realidade do município de Minaçu-GO e da empresa Sama Minerações, para demonstrar que a cidade e sua economia são dependentes dos impostos e dos empregos oriundos das atividades da empresa, no prazo de 30 dias.

Requerimento 330, de 2019

Número de membros: 5 titulares e 2 suplentes

TITULARES	SUPLENTES
Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽¹⁾	1. Senador Roberto Rocha (PSDB-MA) ⁽¹⁾
Senador Luiz do Carmo (MDB-GO) ⁽¹⁾	2. Senador Irajá (PSD-TO) ⁽¹⁾
Senador Vanderlan Cardoso (PP-GO) ⁽¹⁾	
Senador Davi Alcolumbre (DEM-AP) ⁽¹⁾	
Senadora Daniella Ribeiro (PP-PB) ⁽¹⁾	

Notas:

1. Em 26.04.2019, os Senadores Chico Rodrigues, Luiz do Carmo, Vanderlan Cardoso, Davi Alcolumbre e Daniella Ribeiro foram designados membros titulares; e os Senadores Roberto Rocha e Irajá, membros suplentes, para compor a comissão (ATS nº10/2019).



2) COMISSÃO TEMPORÁRIA INTERNA PARA REALIZAR VISITA TÉCNICA

Finalidade: Realizar visita técnica ao Centro Espacial de Kourou, centro de lançamentos da Agência Espacial Europeia, localizado na Guiana Francesa, na localidade de Kourou, conhecido Centro de Inovações Tecnológicas e Modernidade Espacial.

Requerimento nº 395, de 2019

Número de membros: 8 titulares e 8 suplentes

TITULARES	SUPLENTES
	1.
	2.
	3.
	4.
	5.
	6.
	7.
	8.



3) COMISSÃO TEMPORÁRIA PARA REFORMA DO CÓDIGO COMERCIAL (ART. 374-RISF) - 2019

Finalidade: Examinar o Projeto de Lei do Senado nº 487, de 2013, que reforma o Código Comercial.
Ato do Presidente nº 21, de 2019

Número de membros: 9

PRESIDENTE: Senador Angelo Coronel (PSD-BA)

RELATORA: Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS)

Relatórios Parciais - prazo final: 06/11/2019

Instalação: 25/09/2019

Apresentação de Emendas - prazo final: 23/10/2019

Relatório do Relator-Geral - prazo final: 13/11/2019

Parecer Final da Comissão - prazo final: 21/11/2019

MEMBROS

Senador Angelo Coronel (PSD-BA)

Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS)

Senador Eduardo Gomes (MDB-TO)

Senador Vanderlan Cardoso (PP-GO)

Senador Antonio Anastasia (PSDB-MG)

Senador Acir Gurgacz (PDT-RO)

Senador Telmário Mota (PROS-RR)

Senador Wellington Fagundes (PL-MT)

Senador Oriovisto Guimarães (PODEMOS-PR)

CALENDÁRIO DE TRAMITAÇÃO DO PROJETO DE LEI DO SENADO 487, de 2013

PRAZOS

Apresentação de Emendas a Projeto de Código : 2019-09-26 a 2019-10-23T23:59:59.000000 (Art. 374, III, do RISF)

Secretário(a): Donaldo Portela

Telefone(s): 3303-3511



4) COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A ACOMPANHAR A PEC 6, DE 2019

Finalidade: Destinada a acompanhar a tramitação, na Câmara dos Deputados, da PEC 6, de 2019, que modifica o sistema de previdência social.

Instituída pelo Ato do Presidente 7, de 2019

Número de membros: 9 titulares e 9 suplentes

PRESIDENTE: Senador Otto Alencar (PSD-BA)

RELATOR: Senador Tasso Jereissati (PSDB-CE)

Instalação: 10/04/2019

TITULARES	SUPLENTES
Senador Otto Alencar (PSD-BA) ⁽¹⁾	1. Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ^(6,9)
Senador Tasso Jereissati (PSDB-CE) ⁽¹⁾	2. Senador Roberto Rocha (PSDB-MA) ^(3,4,5)
Senador Eduardo Braga (MDB-AM) ⁽¹⁾	3. Senador Major Olimpio (PSL-SP) ⁽⁷⁾
Senador Esperidião Amin (PP-SC) ⁽¹⁾	4. Senador Flávio Arns (REDE-PR) ⁽⁸⁾
Senador Cid Gomes (PDT-CE) ⁽¹⁾	5.
Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB) ⁽¹⁾	6.
Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽¹⁾	7.
Senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG) ⁽¹⁾	8.
Senador Oriovisto Guimarães (PODEMOS-PR) ^(1,6)	9. VAGO ⁽²⁾

Notas:

- Em 14.03.2019, os Senadores Otto Alencar, Tasso Jereissati, Eduardo Braga, Esperidião Amin, Cid Gomes, Veneziano Vital do Rêgo, Jaques Wagner, Rodrigo Pacheco e Elmano Férrer foram designados membros titulares, para compor a Comissão (Ato do Presidente n. 7, de 2019)
- Em 15.03.2019, o Senador Oriovisto Guimarães foi designado membro suplente, pelo Podemos, para compor a Comissão (Of. nº 24/2019-GLPODE).
- Em 20.03.2019, o Senador José Serra foi designado membro suplente, pelo PSDB, para compor a Comissão (Of. nº 55/2019-GLPSDB).
- Em 29.03.2019, o Senador José Serra deixa de compor a Comissão, como membro suplente, pelo PSDB (Of. nº 56/2019-GLPSDB).
- Em 29.03.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado membro suplente, pelo PSDB, para compor a Comissão (Of. nº 63/2019-GLPSDB).
- Em 10.04.2019, o Senador Oriovisto Guimarães foi designado membro titular, em substituição ao Senador Elmano Férrer, que passa a ser suplente, pelo PODE, para compor a Comissão (ATS nº 09/2019).
- Em 16.04.2019, o Senador Major Olimpio foi designado membro suplente, pelo PSL, para compor a Comissão (Of. nº 25/2019-GLIDPSL).
- Em 17.06.2019, o Senador Flávio Arns foi designado membro suplente para compor a Comissão (ATS nº 13/2019).
- Em 18.06.2019, o Senador Styvenson Valentim foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Elmano Férrer, para compor a Comissão (Of. 63/2019-GLPODE).

Secretário(a): Leandro Bueno / Fernanda Lima

Telefone(s): 61 33033490

E-mail: coceti@senado.leg.br



COMISSÕES PARLAMENTARES DE INQUÉRITO



COMISSÕES PERMANENTES E SUAS SUBCOMISSÕES

1) COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

Número de membros: 27 titulares e 27 suplentes

PRESIDENTE: Senador Omar Aziz (PSD-AM) ⁽¹⁾

VICE-PRESIDENTE: Senador Plínio Valério (PSDB-AM) ⁽¹⁾

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Eduardo Braga (MDB-AM) ⁽⁹⁾	1. Senador Renan Calheiros (MDB-AL) ^(9,19)
Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS-RR) ⁽⁹⁾	2. Senador Jader Barbalho (MDB-PA) ^(9,19)
Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) ⁽⁹⁾	3. Senador Dário Berger (MDB-SC) ⁽⁹⁾
Senador Confúcio Moura (MDB-RO) ⁽⁹⁾	4. Senador Marcelo Castro (MDB-PI) ⁽⁹⁾
Senador Luiz do Carmo (MDB-GO) ⁽⁹⁾	5. Senador Marcio Bittar (MDB-AC) ⁽¹⁰⁾
Senador Ciro Nogueira (PP-PI) ⁽⁵⁾	6. Senador Esperidião Amin (PP-SC) ^(12,18)
Senadora Daniella Ribeiro (PP-PB) ⁽⁶⁾	7. Senador Vanderlan Cardoso (PP-GO) ⁽¹¹⁾
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senador José Serra (PSDB-SP) ⁽¹³⁾	1. Senador Lasier Martins (PODEMOS-RS) ⁽⁸⁾
Senador Plínio Valério (PSDB-AM) ⁽¹³⁾	2. Senador Elmano Férrer (PODEMOS-PI) ⁽⁸⁾
Senador Tasso Jereissati (PSDB-CE) ⁽¹³⁾	3. Senador Oriovisto Guimarães (PODEMOS-PR) ⁽⁸⁾
Senadora Rose de Freitas (PODEMOS-ES) ⁽⁸⁾	4. Senador Major Olímpio (PSL-SP) ⁽¹⁴⁾
Senador Reguffe (PODEMOS-DF) ^(8,28,31)	5. Senador Roberto Rocha (PSDB-MA) ⁽¹⁷⁾
Senador Flávio Bolsonaro (PSL-RJ) ⁽¹⁵⁾	6. Senador Izalci Lucas (PSDB-DF) ⁽¹⁷⁾
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA-GO) ⁽³⁾	1. Senadora Leila Barros (PSB-DF) ⁽³⁾
Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB) ⁽³⁾	2. Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ⁽³⁾
Senadora Kátia Abreu (PDT-TO) ⁽³⁾	3. Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ^(3,20,23)
Senador Randolfe Rodrigues (REDE-AP) ⁽³⁾	4. Senador Cid Gomes (PDT-CE) ⁽³⁾
Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA-SE) ⁽³⁾	5. Senador Weverton (PDT-MA) ⁽²²⁾
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Jean Paul Prates (PT-RN) ⁽⁷⁾	1. Senador Paulo Paim (PT-RS) ⁽⁷⁾
Senador Fernando Collor (PROS-AL) ^(7,21,24)	2. Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽⁷⁾
Senador Rogério Carvalho (PT-SE) ⁽⁷⁾	3. Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽⁷⁾
PSD	
Senador Omar Aziz ⁽²⁾	1. Senador Otto Alencar ^(2,26)
Senador Carlos Viana ^(2,25)	2. Senador Lucas Barreto ⁽²⁾
Senador Irajá ⁽²⁾	3. Senador Angelo Coronel ^(2,27)
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG) ⁽⁴⁾	1. Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽¹⁶⁾
Senador Marcos Rogério (DEM-RO) ^(4,29,30)	2. Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽⁴⁾
Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽⁴⁾	3. Senador Jorginho Mello (PL-SC) ⁽⁴⁾

Notas:

- Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Omar Aziz e o Senador Plínio Valério a Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 2/2019-CAE).
- Em 13.02.2019, os Senadores Omar Aziz, Otto Alencar e Irajá foram designados membros titulares; e os Senadores Ângelo Coronel, Lucas Barreto e Arolde Oliveira, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 19/2019-GLPSD).



3. Em 13.02.2019, os Senadores Jorge Kajuru, Veneziano Vital do Rêgo, Kátia Abreu, Randolfe Rodrigues e Alessandro Vieira foram designados membros titulares; e os Senadores Leila Barros, Acir Gurgacz, Eliziane Gama e Cid Gomes, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 2/2019-GLBSI).
4. Em 13.02.2019, os Senadores Rodrigo Pacheco, Marcos Rogério e Wellington Fagundes foram designados membros titulares; e os Senadores Zequinha Marinho e Jorginho Mello, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
5. Em 13.02.2019, o Senador Ciro Nogueira foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
6. Em 13.02.2019, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
7. Em 13.02.2019, os Senadores Jean Paul Prates, Fernando Collor e Rogério Carvalho foram designados membros titulares; e os Senadores Paulo Paim, Jaques Wagner e Telmário Mota, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 6/2019-BLPRD).
8. Em 13.02.2019, os Senadores Rose de Freitas e Capitão Styvenson foram designados membros titulares, e os Senadores Lasier Martins, Elmano Ferrer e Oriovisto Guimarães, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 4/2019-GABLIID).
9. Em 13.02.2019, os Senadores Eduardo Braga, Mecias de Jesus, Fernando Bezerra Coelho, Confúcio Moura e Luiz do Carmo foram designados membros titulares; e os Senadores Jader Barbalho, Simone Tebet, Dário Berger e Marcelo Castro, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 06/2019-GLMDB).
10. Em 13.02.2019, o Senador Márcio Bittar foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 06-A/2019-GLMDB).
11. Em 13.02.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
12. Em 13.02.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
13. Em 13.02.2019, os Senadores José Serra, Plínio Valério e Tasso Jereissati foram designados membros titulares, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 09/2019-GLPSDB).
14. Em 14.02.2019, o Senador Major Olimpio foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 07/2019-GLIDPSL).
15. Em 14.02.2019, o Senador Flávio Bolsonaro foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLIDPSL).
16. Em 14.02.2019, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 10/2019).
17. Em 19.02.2019, os Senadores Roberto Rocha e Izalci Lucas foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 26/2019-GLPSDB).
18. Em 21.02.2019, o Senador Esperidião Amin Luis foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, em substituição ao Senador Luis Carlos Heinze, para compor a comissão (Of. nº 03/2019-BPUB).
19. Em 26.02.2019, os Senadores Renan Calheiros e Jader Barbalho foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, em substituição à indicação anteriormente encaminhada, para compor a comissão (Of. nº 37/2019-GLMDB).
20. Em 02.04.2019, o Senador Marcos do Val foi designado membro suplente, em substituição a Senadora Eliziane Gama, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 68/2019-GLBSI).
21. Em 09.04.2019, a Senadora Renilde Bulhões foi designada membro titular, em substituição ao Senador Fernando Collor, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 43/2019-BLPRD).
22. Em 21.05.2019, o Senador Weverton foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 87/2019-GLBSI).
23. Em 27.05.2019, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Marcos do Val, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 85/2019-GLBSI).
24. Em 06.08.2019, o Senador Fernando Collor foi designado membro titular, em substituição à Senadora Renilde Bulhões, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 67/2019-BLPRD).
25. Em 21.08.2019, o Senador Carlos Viana foi designado membro titular em substituição ao Senador Otto Alencar, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 127/2019-GLPSD).
26. Em 21.08.2019, o Senador Otto Alencar foi designado membro suplente em substituição ao Senador Ângelo Coronel, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 129/2019-GLPSD).
27. Em 03.09.2019, o Senador Ângelo Coronel foi designado membro suplente em substituição ao Senador Arolde de Oliveira, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 131/2019-GLPSD).
28. Em 03.09.2019, o Senador Alvaro Dias foi designado membro titular, pelo PODEMOS, na comissão, em substituição ao Senador Styvenson Valentim (Of. 99/2019-GLPODE).
29. Em 03.09.2019, o Senador Jayme Campos foi designado membro titular, em substituição ao Senador Marcos Rogério, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 61/2019-BLVANG).
30. Em 09.09.2019, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Jayme Campos, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 62/2019-BLVANG).
31. Em 01.10.2019, o Senador Reguffe foi designado membro titular, em substituição ao Senador Alvaro Dias, pelo PODEMOS, para compor a comissão (Of. nº 111/2019-GLPODE).

Secretário(a): José Alexandre Girão Mota da Silva

Reuniões: Terças-Feiras 10:00 horas -

Telefone(s): 61 33034344

E-mail: cae@senado.leg.br



1.1) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA PARA ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO SOBRE A GESTÃO DAS CADEIAS PRODUTIVAS

Finalidade: Subcomissão criada pelo REQ nº 20/2019, do Senador Rogério Carvalho, no prazo de cento e vinte dias, com o objetivo de aprimorar a legislação sobre a gestão das cadeias produtivas como alternativa e instrumento do desenvolvimento econômico local e regional no ambiente e na estrutura federal do Brasil, bem como analisar e refletir sobre os impactos socioeconômicos da política de renúncias fiscais e desonerações.

Número de membros: 5 titulares e 5 suplentes

PRESIDENTE: Senador Rogério Carvalho (PT-SE) ⁽²⁾

Instalação: 23/04/2019

Prazo final: 08/08/2019

TITULARES	SUPLENTES
Senador Rogério Carvalho (PT-SE) ⁽¹⁾	1. Senador Angelo Coronel (PSD-BA) ⁽¹⁾
Senadora Kátia Abreu (PDT-TO) ⁽¹⁾	2. Senador Jean Paul Prates (PT-RN) ⁽¹⁾
Senador Tasso Jereissati (PSDB-CE) ⁽¹⁾	3. Senador Cid Gomes (PDT-CE) ⁽¹⁾
Senadora Rose de Freitas (PODEMOS-ES) ⁽¹⁾	4. Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽¹⁾
Senador Esperidião Amin (PP-SC) ⁽¹⁾	5. Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB) ⁽¹⁾

Notas:

1. Em 09.04.2019, os Senadores Rogério Carvalho, Kátia Abreu, Tasso Jereissati, Rose de Freitas e Esperidião Amin foram designados membros titulares; e os Senadores Angelo Coronel, Jean Paul Prates, Cid Gomes, Telmário Mota e Veneziano Vital do Rêgo, membros suplentes, para compor o Colegiado (Of. 15/2019-CAE)

2. Em 23.04.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Rogério Carvalho a Presidente deste colegiado (Of. 18/2019-CAE).

Secretário(a): José Alexandre Girão Mota da Silva

Reuniões: Terças-Feiras 10:00 horas -

Telefone(s): 61 33034344

E-mail: cae@senado.leg.br



2) COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS

Número de membros: 21 titulares e 21 suplentes

PRESIDENTE: Senador Romário (PODEMOS-RJ) ⁽¹⁴⁾VICE-PRESIDENTE: Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽¹⁴⁾

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Renan Calheiros (MDB-AL) ⁽⁹⁾	1. Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS-RR) ⁽⁹⁾
Senador Eduardo Gomes (MDB-TO) ⁽⁹⁾	2. Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) ⁽⁸⁾
Senador Marcelo Castro (MDB-PI) ⁽⁹⁾	3. VAGO ^(8,20)
Senador Luiz do Carmo (MDB-GO) ⁽⁹⁾	4. Senadora Mailza Gomes (PP-AC) ⁽¹⁰⁾
Senador Luis Carlos Heinze (PP-RS) ⁽¹²⁾	5. Senador Vanderlan Cardoso (PP-GO) ⁽¹¹⁾
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP) ⁽⁵⁾	1. Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ^(7,23)
Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽⁶⁾	2. Senador Eduardo Girão (PODEMOS-CE) ⁽⁶⁾
Senador Romário (PODEMOS-RJ) ⁽⁶⁾	3. Senadora Rose de Freitas (PODEMOS-ES) ⁽⁶⁾
Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ^(15,23)	4.
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senadora Leila Barros (PSB-DF) ⁽²⁾	1. Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA-GO) ⁽²⁾
Senador Weverton (PDT-MA) ⁽²⁾	2. Senador Cid Gomes (PDT-CE) ⁽²⁾
Senador Flávio Arns (REDE-PR) ⁽²⁾	3. Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ⁽²⁾
Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ⁽²⁾	4. VAGO ^(2,22)
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Humberto Costa (PT-PE) ⁽⁴⁾	1. Senador Paulo Paim (PT-RS) ⁽⁴⁾
Senador Rogério Carvalho (PT-SE) ⁽⁴⁾	2. Senador Paulo Rocha (PT-PA) ^(4,17)
Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽¹⁷⁾	3. Senador Fernando Collor (PROS-AL) ^(19,21)
PSD	
Senador Nelsinho Trad ⁽¹⁾	1. Senador Carlos Viana ⁽¹⁾
Senador Irajá ⁽¹⁾	2. Senador Lucas Barreto ^(1,13)
Senador Otto Alencar ⁽¹³⁾	3. Senador Sérgio Petecão ⁽¹⁸⁾
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Jayme Campos (DEM-MT) ⁽³⁾	1. Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽³⁾
Senadora Maria do Carmo Alves (DEM-SE) ⁽³⁾	2. Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽¹⁶⁾

Notas:

- Em 13.02.2019, os Senadores Nelsinho Trad e Irajá foram designados membros titulares; e os Senadores Carlos Viana e Otto Alencar, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 4/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, os Senadores Leila Barros, Weverton, Flávio Arns e Eliziane Gama foram designados membros titulares; e os Senadores Jorge Kajuru, Cid Gomes, Fabiano Comparato e Marcos do Val, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 3/2019-GLBSI).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jayme Campos e Maria do Carmo Alves foram designados membros titulares; e o Senador Zequinha Marinho, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- Em 13.02.2019, os Senadores Humberto Costa e Rogério Carvalho foram designados membros titulares; e os Senadores Paulo Paim e Zenaide Maia, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 12/2019-BLPRD).
- Em 13.02.2019, a Senadora Mara Gabrilli foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLPSDB).
- Em 13.02.2019, os Senadores Capitão Styvenson e Romário foram designados membros titulares; e os Senadores Eduardo Girão e Rose de Freitas, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 05/2019-GABLID).
- Em 13.02.2019, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 09/2019-GLIDPSL).
- Em 13.02.2019, os Senadores Fernando Bezerra Coelho e Confúcio Moura foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 09-A/2019-GLMDB).
- Em 13.02.2019, os Senadores Renan Calheiros, Eduardo Gomes, Marcelo Castro e Luiz do Carmo foram designados membros titulares; e o Senador Mecias de Jesus, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 09/2019-GLMDB).



10. Em 13.02.2019, a Senadora Mailza Gomes foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
11. Em 13.02.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
12. Em 13.02.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
13. Em 13.02.2019, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular; e o Senador Lucas Barreto, membro suplente, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 33/2019-GLPSD).
14. Em 14.02.2019, a Comissão reunida elegeu os Senadores Romário e Styvenson Valentim o Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CAS).
15. Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).
16. Em 14.02.2019, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 10/2019).
17. Em 26.02.2019, a Senadora Zenaide Maia foi designada membro titular, deixando de atuar como suplente; e o Senador Paulo Rocha, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 20/2019-BLPRD).
18. Em 27.02.2019, o Senador Sérgio Petecão foi designado membro suplente, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 37/2019-GLPSD).
19. Em 10.04.2019, a Senadora Renilde Bulhões foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 44/2019-BLPRD).
20. Em 21.06.2019, o Senador Confúcio Moura deixa de compor a Comissão, como membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 183/2019-GLMDB).
21. Em 06.08.2019, o Senador Fernando Collor foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Renilde Bulhões, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 69/2019-BLPRD).
22. Em 03.09.2019, o Senador Marcos do Val, membro suplente pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, deixou de compor a comissão (Memo. nº 121/2019-GLBSI).
23. Em 01.10.2019, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro titular, em substituição à Senadora Juíza Selma, que passa a atuar como suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a comissão (Ofício nº 95/2019-GLIDPSL).

Secretário(a): Willy da Cruz Moura
Reuniões: Quartas-Feiras 9:00 horas -
Telefone(s): 61 3303-3515/4608
E-mail: cas@senado.gov.br



2.1) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

Finalidade: Subcomissão criada pelo REQ nº 1/2019-CAS, destinada à discussão colegiada de temas, problemáticas e questões nacionais afetas às pessoas com deficiência, em todas as suas abrangências e contextos, inclusive com o intuito de se aperfeiçoar o marco legal da área.

Número de membros: 6 titulares e 6 suplentes

PRESIDENTE: Senador Flávio Arns (REDE-PR) ⁽¹⁾

VICE-PRESIDENTE: Senador Romário (PODEMOS-RJ) ⁽¹⁾

Instalação: 16/05/2019

TITULARES	SUPLENTES
Senador Eduardo Gomes (MDB-TO) ⁽²⁾	1. Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽²⁾
Senador Romário (PODEMOS-RJ) ⁽²⁾	2. Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽²⁾
Senador Flávio Arns (REDE-PR) ⁽²⁾	3. Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA-GO) ⁽²⁾
Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽²⁾	4. Senador Eduardo Girão (PODEMOS-CE) ⁽²⁾
Senador Nelsinho Trad (PSD-MS) ⁽²⁾	5. Senadora Leila Barros (PSB-DF) ⁽²⁾
Senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP) ⁽²⁾	6. Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ⁽²⁾

Notas:

- Em 16.05.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Flávio Arns e o Senador Romário Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 60/2019-CAS).
- Em 16.05.2019, os Senadores Eduardo Gomes, Romário, Flávio Arns, Zenaide Maia, Nelsinho Trad e Mara Gabrilli foram designados membros titulares; e os Senadores Styvenson Valentim, Soraya Thronicke, Jorge Kajuru, Eduardo Girão, Leila Barros e Fabiano Contarato, membros suplentes, para compor o Colegiado (Of. 60/2019-CAS)

Secretário(a): Willy da Cruz Moura

Reuniões: Quartas-Feiras 9:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-3515/4608

E-mail: cas@senado.gov.br



2.2) SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE PROTEÇÃO E DEFESA DA PESSOA IDOSA

Finalidade: Subcomissão criada pelo REQ nº 27/2019-CAS, destinada a propor iniciativas para promoção e defesa dos direitos e da inclusão da pessoa idosa; fiscalizar e acompanhar programas governamentais relativos aos direitos da pessoa idosa; e tratar do regime jurídico de proteção à pessoa idosa.

Número de membros: 6 titulares e 6 suplentes

PRESIDENTE: Senador Eduardo Gomes (MDB-TO) ⁽¹⁾

VICE-PRESIDENTE: Senador Romário (PODEMOS-RJ) ⁽¹⁾

Instalação: 16/05/2019

TITULARES	SUPLENTES
Senador Eduardo Gomes (MDB-TO) ⁽²⁾	1. Senador Marcelo Castro (MDB-PI) ⁽²⁾
Senador Romário (PODEMOS-RJ) ⁽²⁾	2. Senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP) ⁽²⁾
Senador Flávio Arns (REDE-PR) ⁽²⁾	3. Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ⁽²⁾
Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽²⁾	4. Senador Eduardo Girão (PODEMOS-CE) ⁽²⁾
Senador Nelsinho Trad (PSD-MS) ⁽²⁾	5. Senadora Leila Barros (PSB-DF) ⁽²⁾
Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽²⁾	6. Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA-GO) ⁽²⁾

Notas:

- Em 16.05.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Eduardo Gomes e o Senador Romário Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 60/2019-CAS).
- Em 16.05.2019, os Senadores Eduardo Gomes, Romário, Flávio Arns, Zenaide Maia, Nelsinho Trad e Styvenson Valentim foram designados membros titulares; e os Senadores Marcelo Castro, Mara Gabrilli, Fabiano Contarato, Eduardo Girão, Leila Barros e Jorge Kajuru, membros suplentes, para compor o Colegiado (Of. 60/2019-CAS)

Secretário(a): Willy da Cruz Moura
Reuniões: Quartas-Feiras 9:00 horas -
Telefone(s): 61 3303-3515/4608
E-mail: cas@senado.gov.br



2.3) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE DOENÇAS RARAS

Finalidade: Subcomissão criada pelo REQ nº 2/2019-CAS, destinada a propor iniciativas para promoção e defesa dos direitos e da inclusão de pessoas com Doenças Raras, bem como o devido aprimoramento na legislação específica.

Número de membros: 6 titulares e 6 suplentes

PRESIDENTE: Senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP) ⁽¹⁾

VICE-PRESIDENTE: Senador Romário (PODEMOS-RJ) ⁽¹⁾

Instalação: 16/05/2019

TITULARES	SUPLENTES
Senador Eduardo Gomes (MDB-TO) ⁽²⁾	1. Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ⁽²⁾
Senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP) ⁽²⁾	2. Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽²⁾
Senador Flávio Arns (REDE-PR) ⁽²⁾	3. Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA-GO) ⁽²⁾
Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽²⁾	4. Senador Eduardo Girão (PODEMOS-CE) ⁽²⁾
Senador Nelsinho Trad (PSD-MS) ⁽²⁾	5. Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ⁽²⁾
Senador Romário (PODEMOS-RJ) ⁽²⁾	6. Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽²⁾

Notas:

1. Em 16.05.2019, a Comissão reunida elegeu a Senadora Mara Gabrilli e o Senador Romário Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 60/2019-CAS).

2. Em 16.05.2019, os Senadores Eduardo Gomes, Mara Gabrilli, Flávio Arns, Zenaide Maia, Nelsinho Trad e Romário foram designados membros titulares; e os Senadores Juíza Selma, Soraya Thronicke, Jorge Kajuru, Eduardo Girão, Fabiano Contarato e Styvenson Valentim, membros suplentes, para compor o Colegiado (Of. 60/2019-CAS)

Secretário(a): Willy da Cruz Moura
Reuniões: Quartas-Feiras 9:00 horas -
Telefone(s): 61 3303-3515/4608
E-mail: cas@senado.gov.br



3) COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCI

Número de membros: 27 titulares e 27 suplentes

PRESIDENTE: Senadora Simone Tebet (MDB-MS) ⁽¹⁾**VICE-PRESIDENTE:** Senador Jorginho Mello (PL-SC) ⁽¹⁾

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Eduardo Braga (MDB-AM) ⁽⁹⁾	1. Senador Renan Calheiros (MDB-AL) ⁽⁹⁾
Senadora Simone Tebet (MDB-MS) ⁽⁹⁾	2. Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) ^(9,28,34)
Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS-RR) ⁽⁹⁾	3. Senador Marcio Bittar (MDB-AC) ⁽⁹⁾
Senador Jader Barbalho (MDB-PA) ^(9,23)	4. Senador Marcelo Castro (MDB-PI) ⁽⁹⁾
Senador José Maranhão (MDB-PB) ⁽⁹⁾	5. Senador Dário Berger (MDB-SC) ^(9,21)
Senador Ciro Nogueira (PP-PI) ⁽⁵⁾	6. Senadora Daniella Ribeiro (PP-PB) ⁽¹⁰⁾
Senador Esperidião Amin (PP-SC) ⁽¹²⁾	7. Senador Luis Carlos Heinze (PP-RS) ⁽¹¹⁾
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senador Antonio Anastasia (PSDB-MG) ⁽⁷⁾	1. Senador Roberto Rocha (PSDB-MA) ^(7,32)
Senador Tasso Jereissati (PSDB-CE) ⁽⁷⁾	2. Senador José Serra (PSDB-SP) ^(7,32,39,43)
Senador Marcos do Val (PODEMOS-ES) ^(8,31,33,40)	3. Senador Rodrigo Cunha (PSDB-AL) ⁽⁷⁾
Senador Oriovisto Guimarães (PODEMOS-PR) ^(8,20,29,30)	4. Senador Lasier Martins (PODEMOS-RS) ⁽⁸⁾
Senadora Rose de Freitas (PODEMOS-ES) ⁽⁸⁾	5. Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ^(14,46)
Senador Major Olimpio (PSL-SP) ^(13,46)	6. Senador Flávio Bolsonaro (PSL-RJ) ⁽¹⁵⁾
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB) ⁽³⁾	1. Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA-GO) ⁽³⁾
Senador Cid Gomes (PDT-CE) ⁽³⁾	2. Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ^(3,42)
Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ^(3,25,26)	3. Senador Randolfe Rodrigues (REDE-AP) ^(3,24,27)
Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA-SE) ⁽³⁾	4. Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ^(3,22,35)
Senador Weverton (PDT-MA) ⁽³⁾	5. Senadora Leila Barros (PSB-DF) ^(3,17)
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Humberto Costa (PT-PE) ⁽⁶⁾	1. Senador Telmário Mota (PROS-RR) ^(6,16,18)
Senador Fernando Collor (PROS-AL) ^(6,16,19,36,37,44)	2. Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽⁶⁾
Senador Rogério Carvalho (PT-SE) ⁽⁶⁾	3. Senador Paulo Paim (PT-RS) ^(6,18,45)
PSD	
Senador Otto Alencar ⁽²⁾	1. Senador Sérgio Petecão ⁽²⁾
Senador Angelo Coronel ⁽²⁾	2. Senador Nelsinho Trad ⁽²⁾
Senador Arolde de Oliveira ⁽²⁾	3. Senador Carlos Viana ⁽²⁾
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG) ⁽⁴⁾	1. Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽⁴⁾
Senador Marcos Rogério (DEM-RO) ⁽⁴⁾	2. Senadora Maria do Carmo Alves (DEM-SE) ^(4,38,41)
Senador Jorginho Mello (PL-SC) ⁽⁴⁾	3. Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽⁴⁾

Notas:

- Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu a Senadora Simone Tebet e o Senador Jorginho Mello a Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CCI).
- Em 13.02.2019, os Senadores Otto Alencar, Ângelo Coronel e Arolde de Oliveira foram designados membros titulares; e os Senadores Sérgio Petecão, Nilsinho Trad e Carlos Viana, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº5/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Cid Gomes, Fabiano Contarato, Alessandro Vieira e Weverton foram designados membros titulares; e os Senadores Jorge Kajuru, Marcos do Val, Randolfe Rodrigues, Acir Gurgacz e Flávio Arns, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 1/2019-GLBSI).
- Em 13.02.2019, os Senadores Rodrigo Pacheco, Marcos Rogério e Jorginho Mello foram designados membros titulares; e os Senadores Zequinha Marinho, Maria do Carmo Alves e Wellington Fagundes, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).



5. Em 13.02.2019, o Senador Ciro Nogueira foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
6. Em 13.02.2019, os Senadores Humberto Costa, Paulo Rocha e Rogério Carvalho foram designados membros titulares; e os Senadores Fernando Collor, Jaques Wagner e Telmário Mota, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 5/2019-BLPRD).
7. Em 13.02.2019, os Senadores Antônio Anastasia e Tasso Jereissati foram designados membros titulares; e os Senadores José Serra, Roberto Rocha e Rodrigo Cunha, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLPSDB).
8. Em 13.02.2019, os Senadores Elmano Ferrer, Oriovídio Guimarães e Rose de Freitas foram designados membros titulares, e o Senador Lasier Martins, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 3/2019-GABLIID).
9. Em 13.02.2019, os Senadores Eduardo Braga, Simone Tebet, Mecias de Jesus, Jader Barbalho e José Maranhão foram designados membros titulares; e os Senadores Renan Calheiros, Fernando Bezerra Coelho, Márcio Bittar, Marcelo Castro e Dário Berger, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 04/2019-GLMDB).
10. Em 13.02.2019, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
11. Em 13.02.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
12. Em 13.02.2019, o Senador Esperidião Amin foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
13. Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).
14. Em 14.02.2019, o Senador Major Olimpio foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 07/2019-GLIDPSL).
15. Em 14.02.2019, o Senador Flávio Bolsonaro foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLIDPSL).
16. Em 13.02.2019, o Senador Fernando Collor foi designado membro titular; e o Senador Paulo Rocha, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 18/2019-BLPRD).
17. Em 12.03.2019, a Senadora Leila Barros foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Flávio Arns, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 60/2019-GLBSI).
18. Em 14.03.2019, os Senadores Telmário Mota e Paulo Rocha permutaram de vagas, passando a ocupar a 1ª e a 3ª suplência, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, respectivamente (Of. nº 25/2019-BLPRD).
19. Em 09.04.2019, a Senadora Renilde Bulhões foi designada membro titular, em substituição ao Senador Fernando Collor, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 43/2019-BLPRD).
20. Em 17.04.2019, o Senador Eduardo Girão foi designado membro titular, em substituição ao Senador Oriovisto Guimarães, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a Comissão (Ofício nº 202/2019-GSEGIRAO).
21. Em 24.04.2019, o Senador Eduardo Gomes foi designado membro suplente no período de 16 de abril a 15 de maio, em substituição ao Senador Dário Berger, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 147/2019-GLMDB).
22. Em 24.04.2019, a Senadora Kátia Abreu foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Acir Gurgacz, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a Comissão (Memo nº 76/2019-GLBSI).
23. Em 06.05.2019, o Senador Oriovisto Guimarães foi designado membro titular, em substituição ao Senador Eduardo Girão, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a Comissão (Ofício nº 217/2019-GSEGIRAO).
24. Em 09.05.2019, o Senador Flávio Arns foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Randolfe Rodrigues, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a Comissão (Memo nº 83/2019-GLBSI).
25. Em 21.05.2019, o Senador Randolfe Rodrigues foi designado membro titular, em substituição ao Senador Fabiano Contarato, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a Comissão (Memo nº 86/2019-GLBSI).
26. Em 21.05.2019, o Senador Fabiano Contarato foi designado membro titular, em substituição ao Senador Randolfe Rodrigues, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a Comissão (Memo nº 88/2019-GLBSI).
27. Em 21.05.2019, o Senador Randolfe Rodrigues foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Flávio Arns, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a Comissão (Memo nº 89/2019-GLBSI).
28. Em 22.05.2019, o Senador Eduardo Gomes foi designado membro suplente no período de 22 de maio a 20 de junho, em substituição ao Senador Fernando Bezerra Coelho, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 155/2019-GLMDB).
29. Em 05.06.2019, o Senador Eduardo Girão foi designado membro titular, em substituição ao Senador Oriovisto Guimarães, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a Comissão (Ofício nº 224/2019-GSEGIRAO).
30. Em 06.06.2019, o Senador Oriovisto Guimarães foi designado membro titular, em substituição ao Senador Eduardo Girão, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a Comissão (Ofício nº 225/2019-GSEGIRAO).
31. Em 10.06.2019, o Senador Eduardo Girão foi designado membro titular, em substituição ao Senador Elmano Férrer, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a Comissão (Ofício nº 226/2019-GSEGIRAO).
32. Em 12.06.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado membro suplente, em substituição ao Senador José Serra, que passa a integrar como segundo suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a Comissão (Ofício nº 81/2019-GLPSDB).
33. Em 13.06.2019, o Senador Elmano Férrer foi designado membro titular, em substituição ao Senador Eduardo Girão, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a Comissão (Ofício nº 227/2019-GSEGIRAO).
34. Em 18.06.2019, o Senador Fernando Bezerra Coelho volta a ser membro suplente, em substituição ao Senador Eduardo Gomes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 180/2019-GLMDB).
35. Em 02.07.2019, o Senador Acir Gurgacz foi designado membro suplente, em substituição a Senadora Kátia Abreu, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 100/2019-GLBSI).
36. Em 06.08.2019, o Senador Fernando Collor foi designado membro titular, em substituição à Senadora Renilde Bulhões, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 68/2019-BLPRD).
37. Em 13.08.2019, o Senador Paulo Paim foi designado membro titular, em substituição ao Senador Fernando Collor, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 74/2019-BLPRD).
38. Em 14.08.2019, o Senador Siqueira Campos foi designado membro suplente em substituição à Senadora Maria do Carmo Alves, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 55/2019-BLVANG).



39. Em 14.08.2019, o Senador Plínio Valério foi designado membro suplente, em substituição ao Senador José Serra, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a Comissão (Ofício nº 96/2019-GLPSDB).
40. Em 15.08.2019, o Senador Marcos do Val foi designado membro titular, em substituição ao Senador Elmano Férrer, pelo PODEMOS, para compor a Comissão (Ofício nº 85/2019-GLPODE).
41. Em 19.08.2019, a Senadora Maria do Carmo Alves foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Siqueira Campos, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 56/2019-BLVANG).
42. Em 20.08.2019, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a Comissão (Memo nº 109/2019-GLBSI).
43. Em 20.08.2019, o Senador José Serra foi designado membro suplente em substituição ao Senador Plínio Valério, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a Comissão (Ofício nº 97/2019-GLPSDB).
44. Em 11.09.2019, o Senador Fernando Collor foi designado membro titular, em substituição ao Senador Paulo Paim, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 88/2019-BLPRD).
45. Em 11.09.2019, o Senador Paulo Paim foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Paulo Rocha, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 88/2019-BLPRD).
46. Em 25.09.2019, o Senador Major Olímpio foi designado membro titular, deixando de atuar como suplente, em substituição à Senadora Juíza Selma, que passa a atuar como suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a comissão (Ofício nº 91/2019-GLIDPSL).

Secretário(a): Ednaldo Magalhães Siqueira

Reuniões: Quartas-Feiras 10:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-3972

Fax: 3303-4315

E-mail: ccj@senado.gov.br



4) COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTE - CE

Número de membros: 27 titulares e 27 suplentes

PRESIDENTE: Senador Dário Berger (MDB-SC)**VICE-PRESIDENTE:** Senador Flávio Arns (REDE-PR)

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Renan Calheiros (MDB-AL) ⁽⁸⁾	1. Senador Eduardo Gomes (MDB-TO) ⁽⁸⁾
Senador Dário Berger (MDB-SC) ⁽⁸⁾	2. Senador Eduardo Braga (MDB-AM) ⁽⁹⁾
Senador Confúcio Moura (MDB-RO) ⁽⁸⁾	3. Senadora Daniella Ribeiro (PP-PB) ⁽¹⁴⁾
Senador Marcio Bittar (MDB-AC) ⁽⁹⁾	4. Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) ⁽¹⁵⁾
Senador Luiz do Carmo (MDB-GO) ⁽⁹⁾	5. Senador Esperidião Amin (PP-SC) ⁽²⁴⁾
Senadora Mailza Gomes (PP-AC) ⁽¹⁰⁾	6.
VAGO ⁽¹¹⁾	7.
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senador Izalci Lucas (PSDB-DF) ⁽⁶⁾	1. Senador Plínio Valério (PSDB-AM) ⁽⁶⁾
Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽⁷⁾	2. Senador Rodrigo Cunha (PSDB-AL) ⁽⁶⁾
Senador Lasier Martins (PODEMOS-RS) ⁽⁷⁾	3. Senador Romário (PODEMOS-RJ) ⁽⁷⁾
Senador Eduardo Girão (PODEMOS-CE) ⁽⁷⁾	4. Senadora Rose de Freitas (PODEMOS-ES) ⁽⁷⁾
Senador Roberto Rocha (PSDB-MA) ⁽¹²⁾	5. Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽¹³⁾
	6. Senador Antonio Anastasia (PSDB-MG) ⁽²²⁾
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senadora Leila Barros (PSB-DF) ⁽³⁾	1. VAGO ^(3,21)
Senador Cid Gomes (PDT-CE) ⁽³⁾	2. Senadora Kátia Abreu (PDT-TO) ⁽³⁾
Senador Flávio Arns (REDE-PR) ⁽³⁾	3. Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ⁽³⁾
Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB) ^(3,21)	4. Senador Randolfe Rodrigues (REDE-AP) ⁽¹⁷⁾
Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA-SE) ⁽³⁾	5.
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Paulo Paim (PT-RS) ⁽⁵⁾	1. Senador Jean Paul Prates (PT-RN) ⁽⁵⁾
Senador Fernando Collor (PROS-AL) ^(5,16,19)	2. Senador Humberto Costa (PT-PE) ⁽⁵⁾
Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽⁵⁾	3. Senador Paulo Rocha (PT-PA) ⁽⁵⁾
PSD	
Senador Angelo Coronel ^(1,2)	1. Senador Nelsinho Trad ⁽¹⁾
Senador Irajá ^(1,23)	2. Senador Arolde de Oliveira ⁽¹⁾
Senador Sérgio Petecão ⁽¹⁾	3. Senador Carlos Viana ^(1,23)
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Jorginho Mello (PL-SC) ⁽⁴⁾	1. Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽⁴⁾
Senadora Maria do Carmo Alves (DEM-SE) ⁽⁴⁾	2. Senador Marcos Rogério (DEM-RO) ⁽¹⁸⁾
Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽⁴⁾	3. Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽²⁰⁾

Notas:

- Em 13.02.2019, os Senadores Otto Alencar, Carlos Viana e Sérgio Petecão foram designados membros titulares; e os Senadores Nelsinho Trad, Arolde de Oliveira e Irajá, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº9/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, o Senador Angelo Coronel foi designado membro titular, em substituição ao Senador Otto Alencar, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 32/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, os Senadores Leila Barros, Cid Gomes, Flávio Arns, Marcos do Val e Alessandro Vieira foram designados membros titulares; e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Kátia Abreu e Fabiano Comparato, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 4/2019-GLBSI).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jorginho Mello, Maria do Carmo Alves e Wellington Fagundes foram designados membros titulares; e o Senador Zequinha Marinho, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).



5. Em 13.02.2019, os Senadores Paulo Paim, Fernando Collor e Zenaide Maia foram designados membros titulares; e os Senadores Jean Paul Prates, Humberto Costa e Paulo Rocha, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 7/2019-BLPRD).
6. Em 13.02.2019, o Senador Izalci Lucas foi designado membro titular; e os Senadores Plínio Valério e Rodrigo Cunha, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 12/2019-GLPSDB).
7. Em 13.02.2019, os Senadores Capitão Styvenson, Lasier Martins e Eduardo Girão foram designados membros titulares, e os Senadores Romário e Rose de Freitas, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 6/2019-GABLIID).
8. Em 13.02.2019, os Senadores Renan Calheiros, Dário Berger e Confúcio Moura foram designados membros titulares; e o Senador Eduardo Gomes, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 07/2019-GLMDB).
9. Em 13.02.2019, os Senadores Marcio Bittar e Luiz Carlos foram designados membros titulares; e o Senador Eduardo Braga, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 16/2019-GLMDB).
10. Em 13.02.2019, o Senador Mailza Gomes foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
11. Em 14.02.2019, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro titular, pelo Bloco Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 16/2019-GLDPP).
12. Em 19.02.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 27/2019-GLPSDB).
13. Em 19.02.2019, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 09/2019-GSEGRÃO).
14. Em 21.02.2019, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro suplente, pelo Bloco Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 04/2019-BPUB).
15. Em 26.03.2019, o Senador Fernando Bezerra foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 126/2019-GLMDB).
16. Em 09.04.2019, a Senadora Renilde Bulhões foi designada membro titular, em substituição ao Senador Fernando Collor, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 43/2019-BLPRD).
17. Em 07.05.2019, o Senador Randolfe Rodrigues foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 78/2019-GLBSI).
18. Em 04.07.2019, o Senador Marcos Rogério foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 45/2019-BLVANG).
19. Em 06.08.2019, o Senador Fernando Collor foi designado membro titular, em substituição à Senadora Renilde Bulhões, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 72/2019-BLPRD).
20. Em 07.08.2019, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 50/2019-BLVANG).
21. Em 29.08.2019, o Senador Veneziano Vital do Rêgo foi designado membro titular, em substituição ao Senador Marcos do Val, deixando de atuar como suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente (Ofício nº 118/2019-GLBSI).
22. Em 29.08.2019, o Senador Antônio Anastasia foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a comissão (Of. nº 101/2019-GLPSDB).
23. Em 11.09.2019, os Senadores Irajá e Carlos Viana permutam e passam a ocupar, respectivamente, vaga de titular e suplente pelo PSD, na Comissão (Of. 133/2019-GLPSD).
24. Em 02.10.2019, o Senador Esperidião Amin foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 15/2019-GLUNIDB).

Secretário(a): Thiago Nascimento Castro Silva

Reuniões: Terças-Feiras 11:00 horas - Ala Alexandre Costa, Sala nº 17-A

Telefone(s): 3498

E-mail: ce@senado.leg.br



4.1) SUBCOMISSÃO PERMANENTE SOBRE ESPORTE, EDUCAÇÃO FÍSICA E FORMAÇÃO DE CATEGORIAS DE BASE

Finalidade: Criada pelo REQ nº 1/2019-CE para constituição de Subcomissão Permanente sobre Esporte, Educação Física e Formação de Categorias de Base no Esporte Nacional.

Número de membros: 5 titulares e 5 suplentes

PRESIDENTE: Senadora Leila Barros (PSB-DF) ⁽²⁾

VICE-PRESIDENTE: Senador Marcos do Val (PODEMOS-ES) ⁽²⁾

Instalação: 29/05/2019

TITULARES	SUPLENTES
Senador Confúcio Moura (MDB-RO) ⁽¹⁾	1. Senadora Mailza Gomes (PP-AC) ⁽¹⁾
Senador Lasier Martins (PODEMOS-RS) ⁽¹⁾	2. Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽¹⁾
Senadora Leila Barros (PSB-DF) ⁽¹⁾	3. Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽¹⁾
Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽¹⁾	4. Senador Humberto Costa (PT-PE) ⁽¹⁾
Senador Marcos do Val (PODEMOS-ES) ⁽¹⁾	5. Senador Carlos Viana (PSD-MG) ⁽¹⁾

Notas:

1. Em 14.05.2019, os Senadores Confúcio Moura, Lasier Martins, Leila Barros, Zenaide Maia e Marcos do Val foram designados membros titulares; e os Senadores Mailza Gomes, Styvenson Valentim, Wellington Fagundes, Humberto Costa e Carlos Viana, membros suplentes, para compor o Colegiado (Memo. 06/2019-CE)

2. Em 29.05.2019, a Comissão reunida elegeu a Senadora Leila Barros e o Senador Marcos do Val Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Memo. 01/2019-CEEEFCB).

Secretário(a): Thiago Nascimento Castro Silva

Reuniões: Terças-Feiras 11:00 horas - Ala Alexandre Costa, Sala nº 17-A

Telefone(s): 3498

E-mail: ce@senado.leg.br



5) COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE - CMA

Número de membros: 17 titulares e 17 suplentes

PRESIDENTE: Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ⁽¹⁾**VICE-PRESIDENTE:** Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽¹⁾

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Eduardo Braga (MDB-AM) ^(10,17)	1. Senador Marcio Bittar (MDB-AC) ^(6,16)
Senador Confúcio Moura (MDB-RO) ⁽¹⁰⁾	2. Senador José Maranhão (MDB-PB) ^(16,17)
Senador Marcelo Castro (MDB-PI) ⁽¹⁰⁾	3. Senador Jader Barbalho (MDB-PA) ⁽¹⁷⁾
Senador Luis Carlos Heinze (PP-RS) ⁽¹³⁾	4. Senador Ciro Nogueira (PP-PI) ⁽¹⁷⁾
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senador Plínio Valério (PSDB-AM) ⁽⁸⁾	1. Senador Major Olímpio (PSL-SP) ⁽¹¹⁾
Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽⁹⁾	2. Senador Roberto Rocha (PSDB-MA) ⁽¹⁴⁾
Senador Lasier Martins (PODEMOS-RS) ⁽¹⁵⁾	3. Senador Alvaro Dias (PODEMOS-PR) ⁽¹⁵⁾
Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽²⁰⁾	4. Senador Eduardo Girão (PODEMOS-CE) ⁽²⁰⁾
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senadora Leila Barros (PSB-DF) ⁽³⁾	1. Senador Randolfe Rodrigues (REDE-AP) ⁽³⁾
Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ^(3,21)	2. Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA-SE) ⁽³⁾
Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ⁽³⁾	3. VAGO ^(19,21)
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽⁷⁾	1. Senador Jean Paul Prates (PT-RN) ⁽⁷⁾
Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽⁷⁾	2. Senador Paulo Rocha (PT-PA) ⁽⁷⁾
PSD	
Senador Lucas Barreto ^(2,22)	1. Senador Carlos Viana ^(2,22)
Senador Otto Alencar ⁽²⁾	2. Senador Omar Aziz ^(2,18)
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Jayme Campos (DEM-MT) ⁽⁴⁾	1. Senadora Maria do Carmo Alves (DEM-SE) ⁽⁵⁾
Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽⁴⁾	2. Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽¹²⁾

Notas:

- Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Fabiano Contarato e o Senador Jaques Wagner a Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CMA).
- Em 13.02.2019, os Senadores Carlos Viana e Otto Alencar foram designados membros titulares; e os Senadores Lucas Barreto e Sérgio Petecão, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº10/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, os Senadores Leila Barros, Marcos do Val e Fabiano Comparato foram designados membros titulares; e os Senadores Randolfe Rodrigues e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 5/2019-GLBSI).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jayme Campos e Wellington Fagundes foram designados membros titulares, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- Em 13.02.2019, a Senadora Maria do Carmo Alves foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 3/2019).
- Em 13.02.2019, o Senador Ciro Nogueira foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jaques Wagner e Telmário Mota foram designados membros titulares; e os Senadores Jean Paul Prates e Paulo Rocha, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 16/2019-BLPRD).
- Em 13.02.2019, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 13/2019-GLPSDB).
- Em 13.02.2019, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 09/2019-GLIDPSL).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jarbas Vasconcelos, Confúcio Moura e Marcelo Castro foram designados membros titulares, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 13/2019-GLMDB).
- Em 14.02.2019, o Senador Major Olímpio foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 07/2019-GLIDPSL).
- Em 14.02.2019, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 10/2019).



13. Em 14.02.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 15/2019-GLDPP).
14. Em 13.02.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 21/2019-GLPSDB).
15. Em 26.02.2019, o Senador Lasier Martins foi designado membro titular; e o Senador Alvaro Dias, como membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 27/2019-GLPODE).
16. Em 12.3.2019, o Senador Márcio Bittar foi designado primeiro suplente, em substituição ao Senador Ciro Nogueira, que passa a ser segundo suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 40/2019-GLMDB).
17. Em 26.03.2019, o Senador Eduardo Braga foi designado membro titular; e os Senadores José Maranhão e Jader Barbalho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 124/2019-GLMDB).
18. Em 26.03.2019, o Senador Omar Aziz foi designado membro suplente, pelo PSD, para compor a comissão, em substituição ao Senador Sérgio Petecão (Of. nº 68/2019-GLPSD).
19. Em 27.03.2019, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 65/2019-GLBSI).
20. Em 08.04.2019, o Senador Styvenson Valentin foi designado membro titular; e o Senador Eduardo Girão, como membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 30/2019-GSEGIRAO).
21. Em 19.08.2019, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular, em substituição ao Senador Marcos do Val, deixando de ocupar vaga de membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, na comissão (Memo. nº 110/2019-GLBSI).
22. Em 21.08.2019, o Senador Lucas Barreto foi designado membro titular, em substituição ao Senador Carlos Viana, que passa a compor a comissão como membro suplente, pelo PSD (Of. nº 128/2019-GLPSD).

Secretário(a): Airton Luciano Aragão Júnior

Reuniões: Quartas-Feiras 14:00 horas -

Telefone(s): 61 33033284

E-mail: cma@senado.leg.br



6) COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA - CDH

Número de membros: 19 titulares e 19 suplentes

PRESIDENTE: Senador Paulo Paim (PT-RS)

VICE-PRESIDENTE: Senador Telmário Mota (PROS-RR)

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Jader Barbalho (MDB-PA) ⁽⁹⁾	1. Senador Jarbas Vasconcelos (MDB-PE) ^(9,13)
Senador Marcelo Castro (MDB-PI) ⁽¹³⁾	2. Senadora Daniella Ribeiro (PP-PB) ^(10,13,14,16,20)
Senador Vanderlan Cardoso (PP-GO) ^(13,18,20)	3. Senador Luis Carlos Heinze (PP-RS) ^(14,23)
Senadora Mailza Gomes (PP-AC) ⁽¹⁵⁾	4.
Senador Eduardo Gomes (MDB-TO) ⁽²⁵⁾	5.
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senador Eduardo Girão (PODEMOS-CE) ⁽⁷⁾	1. Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ^(6,27)
Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽⁷⁾	2. Senador Romário (PODEMOS-RJ) ⁽⁷⁾
Senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP) ^(8,26)	3. Senadora Rose de Freitas (PODEMOS-ES) ⁽⁸⁾
Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ^(11,27)	4. Senador Lasier Martins (PODEMOS-RS) ^(12,26)
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senador Flávio Arns (REDE-PR) ⁽³⁾	1. Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA-SE) ⁽³⁾
Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ⁽³⁾	2. Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ⁽¹⁹⁾
Senadora Leila Barros (PSB-DF) ⁽³⁾	3. Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA-GO) ⁽²¹⁾
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Paulo Paim (PT-RS) ⁽⁵⁾	1. Senador Paulo Rocha (PT-PA) ^(5,17)
Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽⁵⁾	2. Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽⁵⁾
PSD	
Senador Arolde de Oliveira ⁽¹⁾	1. Senador Sérgio Petecão ^(1,2)
Senador Nelsinho Trad ⁽¹⁾	2. Senador Lucas Barreto ⁽¹⁾
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Marcos Rogério (DEM-RO) ⁽⁴⁾	1. Senadora Maria do Carmo Alves (DEM-SE) ⁽²⁴⁾
Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽²²⁾	2.

Notas:

- *. A 19ª vaga de titular e suplente deste colegiado é compartilhada pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática e pelo PSD.
- Em 13.02.2019, os Senadores Arolde de Oliveira e Nelsinho Trad foram designados membros titulares; e os Senadores Carlos Viana e Lucas Barreto, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº7/2019-GLPSD).
 - Em 13.02.2019, o Senador Sérgio Petecão foi designado membro suplente, pelo PSD, em substituição ao Senador Carlos Viana para compor a comissão (Of. nº20/2019-GLPSD).
 - Em 13.02.2019, os Senadores Flávio Arns, Acir Gurgacz e Leira Barros foram designados membros titulares; e o Senador Alessandro Vieira, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 6/2019-GLBSI).
 - Em 13.02.2019, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
 - Em 13.02.2019, os Senadores Paulo Paim e Telmário Mota foram designados membros titulares; e os Senadores Humberto Costa e Zenaide Maia, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 15/2019-BLPRD).
 - Em 13.02.2019, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 09/2019-GLIDPSL).
 - Em 13.02.2019, o Senador Eduardo Girão e Capitão Styvenson foram designados membros titulares, e o Senador Romário, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 10/2019-GABLIID).
 - Em 13.02.2019, o Senador Lasier Martins foi designado membro titular, e o Senador Rose de Freitas, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 9/2019-GABLIID).
 - Em 13.02.2019, o Senador Jader Barbalho foi designado membro titular; e o Senador Luiz do Carmo, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 17/2019-GLMDB).
 - Em 13.02.2019, a Senadora Mailza Gomes foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
 - Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).



12. Em 27.02.2019, a Senadora Mara Gabrilli foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 51/2019-GLPSDB).
13. Em 28.03.2019, o Senadores Marcelo Castro e José Maranhão foram designados membros titulares; e o Senadores Jarbas Vasconcelos e Mecias de Jesus, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 125/2019-GLMDB).
14. Em 28.03.2019, a Senadora Mailza Gomes passou a ocupar a vaga de 3ª suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, em decorrência da indicação do Senador Mecias de Jesus para a vaga de 2ª suplente (Of. nº 125/2019-GLMDB).
15. Em 03.04.2019, a Senadora Mailza Gomes foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-BLUNIDB).
16. Em 08.04.2019, o Senador Mecias de Jesus, que integra o Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, deixou de compor a comissão (Of. nº 10/2019-BLUNIDB).
17. Em 10.04.2019, o Senador Paulo Rocha foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, em substituição ao Senador Humberto Costa, para compor a comissão (Of. nº 45/2019-BLPRD).
18. Em 24.04.2019, o Senador José Maranhão, que integra o Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, deixou de compor a comissão (Of. nº 146/2019-BLMDB).
19. Em 07.05.2019, o Senador Fabiano Contarato foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 79/2019-GLBSI).
20. Em 04.07.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro titular; e a Senadora Daniella Ribeiro, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 51/2019-GLDPP).
21. Em 07.08.2019, o Senador Jorge Kajuru foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Of. nº 108/2019-GLBSI).
22. Em 13.08.2019, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 52/2019-BLVANG).
23. Em 13.08.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 58/2019-GLDPP).
24. Em 19.08.2019, a Senadora Maria do Carmo Alves foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 57/2019-BLVANG).
25. Em 23.09.2019, o Senador Eduardo Gomes foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 215/2019-GLMDB).
26. Em 25.09.2019, a Senadora Mara Gabrilli foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a comissão, em permuta com o Senador Lasier Martins, que passa a ocupar vaga como suplente (Of. nº 110/2019-GLPSDB).
27. Em 01.10.2019, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro titular, em substituição à Senadora Juíza Selma, que passa a atuar como suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a comissão (Ofício nº 94/2019-GLIDPSL).

Secretário(a): Mariana Borges Frizzera Paiva Lyrio

Reuniões: Quinta-Feiras 9:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-2005

Fax: 3303-4646

E-mail: cdh@senado.gov.br



6.1) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE MOBILIDADE URBANA

Finalidade: Subcomissão criada pelo REQ nº 7/2019-CDH, do Senador Acir Gurgacz, com o objetivo de debater a mobilidade urbana e acessibilidade nos municípios brasileiros.

Número de membros: 5 titulares e 5 suplentes

PRESIDENTE: Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ⁽³⁾

VICE-PRESIDENTE: Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽³⁾

Instalação: 06/05/2019

TITULARES	SUPLENTES
Senador Eduardo Girão (PODEMOS-CE) ⁽¹⁾	1.
Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽¹⁾	2.
Senador Lasier Martins (PODEMOS-RS) ⁽¹⁾	3.
Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ⁽¹⁾	4. Senador Flávio Arns (REDE-PR) ⁽²⁾
Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽¹⁾	5. Senador Paulo Paim (PT-RS) ⁽²⁾

Notas:

1. Em 15.03.2019, os Senadores Eduardo Girão, Styvenson Valentim, Lasier Martins, Acir Gurgacz e Telmário Mota foram designados membros titulares, para compor a comissão (Of. nº03/2019-CDH).
2. Em 26.03.2019, os Senadores Flávio Arns e Paulo Paim foram designados membros suplentes, para compor a comissão (Of. nº04/2019-CDH).
3. Em 27.03.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Acir Gurgacz e o Senador Telmário Mota, a Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 10/2019-CDH).

Secretário(a): Mariana Borges Frizzera Paiva Lyrio

Reuniões: Quinta-Feiras 9:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-2005

Fax: 3303-4646

E-mail: cdh@senado.gov.br



6.2) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE O SISTEMA PENITENCIÁRIO BRASILEIRO

Finalidade: Subcomissão Temporária criada pelo REQ nº 48/2019-CDH, para, no prazo de 210 (duzentos e dez) dias, debater questões relacionadas ao sistema penitenciário brasileiro.

Número de membros: 5 titulares e 5 suplentes

Prazo final: 03/02/2020

TITULARES	SUPLENTES
Senador Eduardo Girão (PODEMOS-CE) ⁽¹⁾	1. Senador Paulo Paim (PT-RS) ⁽¹⁾
Senador Styvenson Valentim (PODEMOS-RN) ⁽¹⁾	2.
Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ⁽¹⁾	3.
Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽¹⁾	4.
Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽¹⁾	5.

Notas:

1. Em 14.05.2019, os Senadores Eduardo Girão, Styvenson Valentim, Juíza Selma, Soraya Thronicke e Zenaide Maia foram designados membros titulares; e o Senador Paulo Paim, membro suplente, para compor o Colegiado (Ofício. 47/2019-CDH)

Secretário(a): Mariana Borges Frizzera Paiva Lyrio

Reuniões: Quinta-Feiras 9:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-2005

Fax: 3303-4646

E-mail: cdh@senado.gov.br



7) COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL - CRE

Número de membros: 19 titulares e 19 suplentes

PRESIDENTE: Senador Nelsinho Trad (PSD-MS) ⁽¹⁾VICE-PRESIDENTE: Senador Marcos do Val (PODEMOS-ES) ^(1,24)

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS-RR) ⁽¹⁰⁾	1. Senador Renan Calheiros (MDB-AL) ⁽¹⁰⁾
Senador Jarbas Vasconcelos (MDB-PE) ⁽¹⁰⁾	2. Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) ⁽¹⁰⁾
Senador Marcio Bittar (MDB-AC) ⁽¹⁰⁾	3. Senadora Simone Tebet (MDB-MS) ⁽⁹⁾
Senador Esperidião Amin (PP-SC) ⁽¹²⁾	4. Senadora Daniella Ribeiro (PP-PB) ^(5,22)
Senador Ciro Nogueira (PP-PI) ^(6,18,22)	5. Senador Vanderlan Cardoso (PP-GO) ⁽¹¹⁾
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senador Antonio Anastasia (PSDB-MG) ⁽⁸⁾	1. Senador Roberto Rocha (PSDB-MA) ⁽⁸⁾
Senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP) ⁽⁸⁾	2. Senador Flávio Bolsonaro (PSL-RJ) ⁽¹⁴⁾
Senador Major Olimpio (PSL-SP) ⁽¹³⁾	3. Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽¹⁵⁾
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senadora Kátia Abreu (PDT-TO) ⁽³⁾	1. Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ⁽³⁾
Senador Randolfe Rodrigues (REDE-AP) ⁽³⁾	2. Senador Flávio Arns (REDE-PR) ⁽³⁾
Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ^(3,25)	3. Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB) ⁽³⁾
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Fernando Collor (PROS-AL) ^(7,17,21)	1. VAGO ⁽⁷⁾
Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽⁷⁾	2. Senador Telmário Mota (PROS-RR) ^(7,16)
Senador Humberto Costa (PT-PE) ⁽²³⁾	
PSD	
Senador Nelsinho Trad ⁽²⁾	1. Senador Arolde de Oliveira ⁽²⁾
Senador Angelo Coronel ⁽²⁾	2. Senador Carlos Viana ⁽²⁾
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽⁴⁾	1. Senador Marcos Rogério (DEM-RO) ⁽⁴⁾
Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽⁴⁾	2. Senadora Maria do Carmo Alves (DEM-SE) ⁽⁴⁾
PODEMOS ⁽¹⁹⁾	
Senador Marcos do Val ^(20,26)	1. Senador Romário ^(20,26)

Notas:

*. A 19ª vaga de titular e suplente deste colegiado é compartilhada pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática e pelo PSD.

1. Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Nelsinho Trad e o Senador Marcos do Val a Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CRE).

2. Em 13.02.2019, os Senadores Nelsinho Trad e Ângelo Coronel foram designados membros titulares; e os Senadores Arolde de Oliveira e Carlos Viana, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 12/2019-GLPSD).

3. Em 13.02.2019, os Senadores Kátia Abreu, Randolfe Rodrigues e Marcos do Val foram designados membros titulares; e os Senadores Acir Gurgacz, Flávio Arns e Veneziano Vital do Rêgo, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 7/2019-GLBSI).

4. Em 13.02.2019, os Senadores Chico Rodrigues e Zequinha Marinho foram designados membros titulares; e os Senadores Marcos Rogério e Maria do Carmo Alves, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).

5. Em 13.02.2019, o Senador Ciro Nogueira foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).

6. Em 13.02.2019, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).

7. Em 13.02.2019, os Senadores Fernando Collor e Jaques Wagner foram designados membros titulares; e os Senadores Humberto Costa e Zenaide Maia, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 14/2019-BLPRD).

8. Em 13.02.2019, os Senadores Antônio Anastasia e Mara Gabrilli foram designados membros titulares; e o Senador Roberto Rocha, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 14/2019-GLPSDB).

9. Em 13.02.2019, a Senadora Simone Tebet foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLMDB).



10. Em 13.02.2019, os Senadores Mecias de Jesus, Jarbas Vasconcelos e Márcio Bittar foram designados membros titulares; e os Senadores Renan Calheiros e Fernando Bezerra, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 10-A/2019-GLMDB).
11. Em 13.02.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
12. Em 13.02.2019, o Senador Esperidião Amin foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
13. Em 14.02.2019, o Senador Major Olimpio foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 07/2019-GLIDPSL).
14. Em 14.02.2019, o Senador Flávio Bolsonaro foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLIDPSL).
15. Em 18.02.2019, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 7/2019-GSEGIRÃO).
16. Em 13.03.2019, o Senador Telmário Mota foi designado membro suplente, em substituição a Senadora Zenaide Maia, pelo Bloco Parlamentar Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 23/2019-BLPRD).
17. Em 09.04.2019, a Senadora Renilde Bulhões foi designada membro titular, em substituição ao Senador Fernando Collor, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 43/2019-BLPRD).
18. Em 28.05.2019, a Senadora Daniella Ribeiro retirou sua indicação como titular da comissão, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (Of. nº 45/2019-GLDPP).
19. Em 09.07.2019, o PODEMOS deixa de compor o Bloco Parlamentar PSDB/PODEMOS/PSL (Of. s/n de 02.07.2019.)
20. Em 13.02.2019, o Senador Romário foi designado membro titular, e o Senador Oriovisto Guimarães, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 8/2019-GABLIID).
21. Em 06.08.2019, o Senador Fernando Collor foi designado membro titular, em substituição à Senadora Renilde Bulhões, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 71/2019-BLPRD).
22. Em 07.08.2019, o Senador Ciro Nogueira foi designado membro titular; e a Senadora Daniella Ribeiro, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 55/2019-GLDPP).
23. Em 13.08.2019, o Senador Humberto Costa foi designado membro titular, deixando de atuar como suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão em vaga compartilhada com o PSD (Of. nº 73/2019-BLPRD).
24. Em 20.08.2019, o Senador Marcos do Val, Vice-Presidente, deixou de compor este colegiado.
25. Em 20.08.2019, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular em substituição ao Senador Marcos do Val, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 111/2019-GLBSI).
26. Em 21.08.2019, o Senador Marcos do Val foi designado membro titular, em substituição ao Senador Romário, que passou a integrar a comissão como membro suplente, na vaga do Senador Oriovisto Guimarães, pelo PODEMOS(Of. nº 91/2019-GLPODE).

Secretário(a): Flávio Eduardo de Oliveira Santos

Reuniões: Quintas-Feiras 10:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-3496

E-mail: cre@senado.leg.br



7.1) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A VENEZUELA

Finalidade: Subcomissão criada pelo REQ nº 8/2019-CRE, do Senador Marcio Bittar, para acompanhar a situação na Venezuela.

Número de membros: 6 titulares e 6 suplentes

PRESIDENTE: Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽¹⁾

VICE-PRESIDENTE: Senador Marcio Bittar (MDB-AC) ⁽¹⁾

TITULARES	SUPLENTES
Senador Marcio Bittar (MDB-AC) ⁽²⁾	1. Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS-RR) ⁽²⁾
Senador Flávio Bolsonaro (PSL-RJ) ⁽²⁾	2. Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽²⁾
Senador Marcos do Val (PODEMOS-ES) ⁽²⁾	3. Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽²⁾
Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽²⁾	4. Senador Nelsinho Trad (PSD-MS) ⁽²⁾
Senador Carlos Viana (PSD-MG) ⁽²⁾	5. Senador Randolfe Rodrigues (REDE-AP) ⁽²⁾
Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽²⁾	6. Senador Marcos Rogério (DEM-RO) ⁽²⁾

Notas:

- Em 14.03.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Telmário Motta e o Senador Marcio Bittar a Presidente e a Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 06/2019-CRE).
- Em 14.03.2019, os Senadores Marcio Bittar, Flávio Bolsonaro, Marcos do Val, Telmário Mota, Carlos Viana e Chico Rodrigues foram designados membros titulares; e os Senadores Mecias de Jesus, Soraya Thronicke, Jaques Wagner, Nelsinho Trad, Randolfe Rodrigues e Marcos Rogério, membros suplentes, para compor a comissão (Of. nº05/2019-CRE).

Secretário(a): Flávio Eduardo de Oliveira Santos

Reuniões: Quintas-Feiras 10:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-3496

E-mail: cre@senado.leg.br



7.2) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE O FAVORECIMENTO À LEROS

Finalidade: Subcomissão criada pelo REQ nº 52/2019-CRE, do Senador Jaques Wagner, para se informar sobre a tentativa de favorecimento ilegal à empresa de energia Leros.

Número de membros: 3 titulares e 3 suplentes

PRESIDENTE: Senador Nelsinho Trad (PSD-MS) ⁽²⁾

RELATOR: Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽²⁾

TITULARES	SUPLENTES
Senador Nelsinho Trad (PSD-MS) ⁽¹⁾	1. Senador Antonio Anastasia (PSDB-MG) ⁽¹⁾
Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽¹⁾	2. Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽¹⁾
Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽¹⁾	3. Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽¹⁾

Notas:

1. Em 30.08.2019, os Senadores Nelsinho Trad, Jaques Wagner e Telmário Mota foram designados membros titulares, e os Senadores Antonio Anastasia, Soraya Thronicke e Chico Rodrigues, membros suplentes, para compor o Colegiado (Of. 138/2019-CRE)
2. Em 11.09.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Nelsinho Trad a Presidente, e designou o Senador Jaques Wagner como relator deste Colegiado (Of. 148/2019-CRE).

Secretário(a): Flávio Eduardo de Oliveira Santos

Reuniões: Quintas-Feiras 10:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-3496

E-mail: cre@senado.leg.br



8) COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

Número de membros: 23 titulares e 23 suplentes

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério (DEM-RO) ⁽¹⁾VICE-PRESIDENTE: Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽¹⁾

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Eduardo Braga (MDB-AM) ⁽⁸⁾	1. Senador Marcelo Castro (MDB-PI) ⁽⁸⁾
Senador Jarbas Vasconcelos (MDB-PE) ⁽⁸⁾	2. Senador Jader Barbalho (MDB-PA) ⁽⁸⁾
Senador Eduardo Gomes (MDB-TO) ⁽⁸⁾	3. Senador Luiz do Carmo (MDB-GO) ⁽⁸⁾
Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) ⁽⁸⁾	4. Senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG) ^(7,13,14)
Senador Esperidião Amin (PP-SC) ⁽⁹⁾	5. Senador Dário Berger (MDB-SC) ⁽¹⁵⁾
Senador Vanderlan Cardoso (PP-GO) ⁽¹²⁾	6. Senador Luís Carlos Heinze (PP-RS) ⁽¹⁷⁾
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senador Plínio Valério (PSDB-AM) ⁽⁶⁾	1. Senador José Serra (PSDB-SP) ⁽⁶⁾
Senador Flávio Bolsonaro (PSL-RJ) ⁽¹⁰⁾	2. Senador Izalci Lucas (PSDB-DF) ⁽⁶⁾
Senador Roberto Rocha (PSDB-MA) ⁽¹⁶⁾	3. Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ⁽¹¹⁾
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA-GO) ⁽³⁾	1. Senador Weverton (PDT-MA) ⁽³⁾
Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ⁽³⁾	2. Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB) ⁽³⁾
Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ⁽³⁾	3. Senadora Kátia Abreu (PDT-TO) ⁽³⁾
Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ⁽³⁾	4. Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA-SE) ⁽³⁾
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Jean Paul Prates (PT-RN) ⁽⁵⁾	1. Senador Paulo Rocha (PT-PA) ⁽⁵⁾
Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽⁵⁾	2. Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽⁵⁾
	3.
PSD	
Senador Lucas Barreto ⁽²⁾	1. Senador Angelo Coronel ⁽²⁾
Senador Carlos Viana ⁽²⁾	2. Senador Nelsinho Trad ⁽²⁾
Senador Irajá ⁽²⁾	3. Senador Sérgio Petecão ⁽²⁾
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Marcos Rogério (DEM-RO) ⁽⁴⁾	1. Senador Jayme Campos (DEM-MT) ⁽⁴⁾
Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽⁴⁾	2. Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽⁴⁾
PODEMOS ⁽¹⁸⁾	
Senador Styvenson Valentim ⁽¹⁹⁾	1. Senador Oriovisto Guimarães ⁽¹⁹⁾
Senador Elmano Férrer ⁽¹⁹⁾	2. Senador Lasier Martins ⁽¹⁹⁾

Notas:

- Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Marcos Rogério e o Senador Wellington Fagundes a Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CI).
- Em 13.02.2019, o Senador Esperidião Amin foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- Em 13.02.2019, os Senadores Eduardo Braga, Jarbas Vasconcelos, Eduardo Gomes e Fernando Bezerra foram designados membros titulares; e os Senadores Marcelo Castro, Jader Barbalho e Luiz do Carmo, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLMDB).
- Em 13.02.2019, o Senador Confúcio Moura foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08-A/2019-GLMDB).
- Em 13.02.2019, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular; e os Senadores José Serra e Izalci Lucas, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 11/2019-GLPSDB).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jean Paul Prates e Jaques Wagner foram designados membros titulares; e os Senadores Paulo Rocha e Telmário Mota, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 9/2019-BLPRD).
- Em 13.02.2019, os Senadores Marcos Rogério e Wellington Fagundes foram designados membros titulares; e os Senadores Jayme Campos e Zequinha Marinho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).



3. Em 13.02.2019, os Senadores Jorge Kajuru, Acir Gurgacz, Fabiano Contarato e Eliziane Gama foram designados membros titulares; e os Senadores Weverton, Veneziano Vital do Rêgo, Kátia Abreu e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 8/2019-GLBSI).
2. Em 13.02.2019, os Senadores Lucas Barreto, Carlos Viana e Irajá foram designados membros titulares; e os Senadores Ângelo Coronel, Nelsinho Trad e Sérgio Petecão, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 13/2019-GLPSD).
10. Em 14.02.2019, o Senador Flávio Bolsonaro foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLIDPSL).
11. Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).
12. Em 19.02.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 18/2019-GLDPP).
13. Em 24.04.2019, o Senador Confúcio Moura, que integra o Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, deixou de compor a comissão (Of. nº 146/2019-BLMDB).
14. Em 15.05.2019, o Senador Rodrigo Pacheco foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 154/2019-GLMDB).
15. Em 23.05.2019, o Senador Dário Berger foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 158/2019-GLMDB).
16. Em 03.06.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 80/2019-GLPSDB).
17. Em 04.07.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 52/2019-GLDPP).
18. Em 09.07.2019, o PODEMOS deixa de compor o Bloco Parlamentar PSDB/PODEMOS/PSL (Of. s/n de 02.07.2019.)
19. Em 13.02.2019, os Senadores Capitão Styvenson e Elmano Ferrer foram designados membros titulares, e os Senadores Oriovisto Guimarães e Lasier Martins, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 7/2019-GABLID).

Secretário(a): Thales Roberto Furtado Moraes

Reuniões: Terças-Feiras 9:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-4607

Fax: 61 3303-3286

E-mail: ci@senado.gov.br



9) COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO - CDR

Número de membros: 17 titulares e 17 suplentes

PRESIDENTE: Senador Izalci Lucas (PSDB-DF) ⁽¹⁾VICE-PRESIDENTE: Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽¹²⁾

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Marcelo Castro (MDB-PI) ⁽¹⁰⁾	1. Senador Eduardo Gomes (MDB-TO) ⁽¹⁰⁾
Senador Dário Berger (MDB-SC) ⁽¹⁰⁾	2. Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) ^(9,11)
VAGO ^(5,13)	3. Senadora Daniella Ribeiro (PP-PB) ⁽¹⁶⁾
	4.
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senador Izalci Lucas (PSDB-DF) ⁽⁷⁾	1. Senadora Mara Gabrielli (PSDB-SP) ⁽⁷⁾
Senador Plínio Valério (PSDB-AM) ⁽⁷⁾	2. Senador Rodrigo Cunha (PSDB-AL) ⁽⁷⁾
Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ^(7,8)	3. Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ⁽²¹⁾
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB) ⁽³⁾	1. VAGO ^(3,18)
Senador Randolfe Rodrigues (REDE-AP) ⁽³⁾	2. Senador Flávio Arns (REDE-PR) ^(3,14,15)
Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ⁽³⁾	3. Senador Weverton (PDT-MA) ⁽¹⁷⁾
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Jaques Wagner (PT-BA) ⁽⁶⁾	1. Senador Jean Paul Prates (PT-RN) ⁽⁶⁾
Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽⁶⁾	2. Senador Humberto Costa (PT-PE) ⁽⁶⁾
PSD	
Senador Lucas Barreto ⁽²⁾	1. Senador Angelo Coronel ⁽²⁾
Senador Omar Aziz ⁽²⁾	2. Senador Otto Alencar ⁽²⁾
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽⁴⁾	1. Senador Jorginho Mello (PL-SC) ⁽⁴⁾
Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽⁴⁾	2.
PODEMOS ⁽¹⁹⁾	
Senador Elmano Férrer ⁽²⁰⁾	1. Senador Styvenson Valentim ⁽²⁰⁾

Notas:

- Em 13.02.2019, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 09/2019-GLIDPSL).
- Em 13.02.2019, os Senadores Izalci Lucas, Plínio Valério e Soraya Thronicke foram designados membros titulares; e os Senadores Mara Gabrielli e Rodrigo Cunha, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 18/2019-GLPSDB).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jaques Wagner e Zenaide Maia foram designados membros titulares; e os Senadores Jean Paul Prates e Humberto Costa, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 13/2019-BLPRD).
- Em 13.02.2019, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- Em 13.02.2019, os Senadores Chico Rodrigues e Zequinha Marinho foram designados membros titulares; e o Senador Jorginho Mello, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- Em 13.02.2019, os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Randolfe Rodrigues e Eliziane Gama foram designados membros titulares; e os Senadores Leila Barros e Flávio Arns, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 9/2019-GLBSI).
- Em 13.02.2019, os Senadores Lucas Barreto e Omar Aziz foram designados membros titulares; e os Senadores Angelo Coronel e Otto Alencar, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 8/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Izalci Lucas Presidente deste colegiado (Mem. 1/2019-CDR).
- Em 13.02.2019, o Senador Mecias de Jesus foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 12-A/2019-GLMDB).
- Em 13.02.2019, os Senadores Marcelo Castro e Dário Berger foram designados membros titulares; e o Senador Eduardo Gomes, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 12/2019-GLMDB).
- Em 19.02.2019, o Senador Fernando Bezerra Coelho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Mecias de Jesus, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 25/2019-GLMDB).
- Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu a Senadora Zenaide Maia para Vice-Presidente deste colegiado (Mem. 02/2019-CDR).
- Em 21.02.2019, a Senadora Daniella Ribeiro, designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, deixou de compor a comissão (Of. nº 06/2019-BPUB).



14. Em 27.02.2019, o Senador Fabiano Contarato foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, em substituição ao Senador Flávio Arns, para compor a comissão(Memo. nº 54/2019-GLBSI).
15. Em 12.03.2019, o Senador Flávio Arns foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Fabiano Contarato, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 58/2019-GLBSI).
16. Em 02.04.2019, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 09/2019-BLUNIDB).
17. Em 9.4.2019, o Senador Weverton foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a Comissão (Memo. 70/2019-GLBSI).
18. Em 12.06.2019, a Senadora Leila Barros, designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, deixou de compor a comissão(Memo. nº 95/2019-GLBSI).
19. Em 09.07.2019, o PODEMOS deixa de compor o Bloco Parlamentar PSDB/PODEMOS/PSL (Of. s/n de 02.07.2019)
20. Em 13.02.2019, o Senador Elmano Ferrer foi designado membro titular, e o Senador Capitão Styvenson, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 4/2019-GABLID).
21. Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).

Secretário(a): Marcus Guevara Sousa de Carvalho

Reuniões: Quartas-Feiras 14:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-4282

Fax: 3303-1627

E-mail: cdr@senado.gov.br



9.1) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA USINA DE BELO MONTE

Finalidade: Subcomissão criada pelo REQ nº 12/2019-CDR, do Senador Zequinha Marinho, para acompanhamento das obras da Usina de Belo Monte.

Número de membros: 3 titulares e 3 suplentes

PRESIDENTE: Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽²⁾

VICE-PRESIDENTE: Senador Elmano Férrer (PODEMOS-PI) ⁽²⁾

RELATOR: Senador Lucas Barreto (PSD-AP) ⁽³⁾

Instalação: 15/05/2019

TITULARES	SUPLENTES
Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽¹⁾	1. Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ⁽¹⁾
Senador Elmano Férrer (PODEMOS-PI) ⁽¹⁾	2. Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽¹⁾
Senador Lucas Barreto (PSD-AP) ⁽¹⁾	3. Senador Plínio Valério (PSDB-AM) ⁽¹⁾

Notas:

- Em 08.05.2019, os Senadores Zequinha Marinho, Elmano Férrer e Lucas Barreto foram designados membros titulares; e os Senadores Eliziane Gama, Chico Rodrigues e Plínio Valério, membros suplentes, para compor a comissão (Memo. nº09/2019-CDR).
- Em 15.05.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Zequinha Marinho e o Senador Elmano Férrer, a Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Memo. 01/2019-CDRUBM).
- Em 15.05.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Lucas Barreto a Relator deste colegiado (Memo. 02/2019-CDRUBM).

Secretário(a): Marcus Guevara Sousa de Carvalho

Reuniões: Quartas-Feiras 14:00 horas -

Telefone(s): 61 3303-4282

Fax: 3303-1627

E-mail: cdr@senado.gov.br



10) COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA - CRA

Número de membros: 17 titulares e 17 suplentes

PRESIDENTE: Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽¹²⁾**VICE-PRESIDENTE:** Senador Luis Carlos Heinze (PP-RS) ⁽¹²⁾

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Dário Berger (MDB-SC) ⁽⁹⁾	1. Senador Marcio Bittar (MDB-AC) ^(9,19)
Senador Jader Barbalho (MDB-PA) ⁽⁸⁾	2. Senador Esperidião Amin (PP-SC) ⁽¹¹⁾
Senador José Maranhão (MDB-PB) ⁽⁸⁾	3. Senadora Mailza Gomes (PP-AC) ⁽¹³⁾
Senador Luis Carlos Heinze (PP-RS) ⁽¹⁰⁾	4. Senador Marcelo Castro (MDB-PI) ⁽¹⁷⁾
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽⁶⁾	1. Senadora Mara Gabrielli (PSDB-SP) ⁽⁵⁾
Senador Lasier Martins (PODEMOS-RS) ⁽⁷⁾	2. Senadora Rose de Freitas (PODEMOS-ES) ⁽⁷⁾
Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ⁽¹⁴⁾	3. Senador Eduardo Girão (PODEMOS-CE) ⁽¹⁶⁾
Senador Izalci Lucas (PSDB-DF) ⁽¹⁵⁾	4.
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ⁽²⁾	1. Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB) ⁽²⁾
Senadora Kátia Abreu (PDT-TO) ⁽²⁾	2.
Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ⁽²⁾	3.
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Jean Paul Prates (PT-RN) ⁽⁴⁾	1. Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽⁴⁾
Senador Paulo Rocha (PT-PA) ⁽⁴⁾	2. Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽⁴⁾
PSD	
Senador Lucas Barreto ⁽¹⁾	1. Senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG) ^(1,20,21)
Senador Sérgio Petecão ⁽¹⁾	2. Senador Angelo Coronel ^(1,18)
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽³⁾	1. Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽³⁾
Senador Jayme Campos (DEM-MT) ⁽³⁾	2. Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽³⁾

Notas:

- Em 13.02.2019, os Senadores Lucas Barreto e Sérgio Petecão foram designados membros titulares; e os Senadores Nelsinho Trad e Otto Alencar, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 11/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, os Senadores Acir Gurgacz, Kátia Abreu e Eliziane Gama foram designados membros titulares; e o Senador Veneziano Vital do Rêgo, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 10/2019-GLBSI).
- Em 13.02.2019, os Senadores Chico Rodrigues e Jayme Campos foram designados membros titulares; e os Senadores Zequinha Marinho e Wellington Fagundes, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jean Paul Prates e Paulo Rocha foram designados membros titulares; e os Senadores Telmário Mota e Zenaide Maia, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 17/2019-BLPRD).
- Em 13.02.2019, a Senadora Mara Gabrielli foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 15/2019-GLPSDB).
- Em 13.02.2019, a Senadora Soraya Thronicke foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 09/2019-GLIDPSL).
- Em 13.02.2019, o Senador Lasier Martins foi designado membro titular, e a Senadora Rose de Freitas, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 9/2019-GABLID).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jarbas Vasconcelos e José Maranhão foram designados membros titulares, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 14-A/2019-GLMDB).
- Em 13.02.2019, o Senador Dário Berger foi designado membro titular; e o Senador Mecias de Jesus, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 14/2019-GLDPP).
- Em 13.02.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- Em 13.02.2019, o Senador Esperidião Amin foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- Em 14.02.2019, a Comissão reunida elegeu a Senadora Soraya Thronicke e o Senador Luis Carlos Heinze o Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CRA).
- Em 15.02.2019, a Senadora Mailza Gomes foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 17/2019-GLDPP).

Secretaria Legislativa do Senado Federal (55 61 3303-4554 / 3303-2059)
<http://www.senado.leg.br/ordiasf>



14. Em 18.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 5/2019-GSEGIRÃO).
15. Em 19.02.2019, o Senador Izalci Lucas foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 22/2019-GLPSDB).
16. Em 20.02.2019, o Senador Eduardo Girão foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 1/2019-GSADIA).
17. Em 12.3.2019, o Senador Marcelo Castro foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 39/2019-GLMDB).
18. Em 21.05.2019, o Senador Angelo Coronel foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Otto Alencar, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 106/2019-GLPSD).
19. Em 23.05.2019, o Senador Márcio Bittar foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, em substituição ao Senador Mecias de Jesus, para compor a comissão (Of. nº 159/2019-GLMDB).
20. Em 28.05.2019, o Senador Nelsinho Trad deixou de compor a comissão, pelo PSD, cedendo a vaga de suplente ao Partido Democratas - DEM. (Of. nº 109/2019-GLPSD).
21. Em 29.05.2019, o Senador Rodrigo Pacheco foi designado membro suplente, pelo PSD, em vaga cedida ao Partido Democratas - DEM, para compor a comissão. (Of. nº 40/2019-BLVANG).

Secretário(a): Pedro Glukhas Cassar Nunes

Reuniões: Quartas-Feiras 11:00 horas -

Telefone(s): 3303 3506

E-mail: cra@senado.gov.br



10.1) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA

Finalidade: Subcomissão criada pelos REQs nºs 3 e 7/2019-CRA, do Senador Acir Gurgacz, com o objetivo de debater a implementação da Regularização Fundiária das áreas rurais no Brasil.

Número de membros: 5 titulares e 5 suplentes

PRESIDENTE: Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ⁽²⁾

RELATORA: Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽²⁾

Instalação: 17/04/2019

Prazo final: 20/12/2019

TITULARES	SUPLENTES
Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ⁽¹⁾	1. Senador Luis Carlos Heinze (PP-RS) ⁽¹⁾
Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ⁽¹⁾	2. Senador Izalci Lucas (PSDB-DF) ⁽¹⁾
Senador Paulo Rocha (PT-PA) ⁽¹⁾	3. VAGO ^(1,3)
Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽¹⁾	4. Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽¹⁾
Senadora Soraya Thronicke (PSL-MS) ⁽¹⁾	5. Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽¹⁾

Notas:

- Em 27.03.2019, os Senadores Juíza Selma, Acir Gurgacz, Paulo Rocha, Chico Rodrigues e Soraya Thronicke foram designados membros titulares; e os Senadores Luis Carlos Heinze, Izalci Lucas, Nelsinho Trad, Wellington Fagundes e Telmário Mota, membros suplentes, para compor a comissão (Of. nº26/2019-CRA).
- Em 17.04.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Acir Gurgacz Presidente do colegiado, que designou a Senadora Soraya Thronicke, Relatora (Of. 32/2019-CRA)
- Em 28.05.2019, o Senador Nelsinho Trad deixa de compor a Subcomissão, em decorrência de sua saída da Comissão. (Of. nº 109/2019-GLPSD).

Secretário(a): Pedro Glukhas Cassar Nunes

Reuniões: Quartas-Feiras 11:00 horas -

Telefone(s): 3303 3506

E-mail: cra@senado.gov.br



**11) COMISSÃO DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA,
INOVAÇÃO, COMUNICAÇÃO E INFORMÁTICA - CCT**

Número de membros: 17 titulares e 17 suplentes

PRESIDENTE: Senador Vanderlan Cardoso (PP-GO) ⁽¹⁾

VICE-PRESIDENTE: Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ⁽¹⁴⁾

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Renan Calheiros (MDB-AL) ⁽¹⁰⁾	1. Senador Confúcio Moura (MDB-RO) ⁽¹⁰⁾
Senador Eduardo Gomes (MDB-TO) ⁽¹⁰⁾	2. Senador Dário Berger (MDB-SC) ⁽¹⁰⁾
Senadora Daniella Ribeiro (PP-PB) ⁽⁷⁾	3. Senador Luiz do Carmo (MDB-GO) ⁽¹⁰⁾
Senador Vanderlan Cardoso (PP-GO) ⁽¹¹⁾	4. Senadora Mailza Gomes (PP-AC) ^(6,16)
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senador Izalci Lucas (PSDB-DF) ⁽⁹⁾	1. Senadora Mara Gabrielli (PSDB-SP) ⁽⁹⁾
Senador Rodrigo Cunha (PSDB-AL) ⁽⁹⁾	2. Senador Plínio Valério (PSDB-AM) ⁽⁹⁾
Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ⁽²⁰⁾	3. Senador Major Olimpio (PSL-SP) ⁽²¹⁾
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA-SE) ^(4,12,17)	1. Senador Flávio Arns (REDE-PR) ^(4,13)
Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ^(4,23)	2. Senadora Kátia Abreu (PDT-TO) ⁽⁴⁾
Senador Weverton (PDT-MA) ⁽⁴⁾	3. Senador Acir Gurgacz (PDT-RO) ⁽¹⁷⁾
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Jean Paul Prates (PT-RN) ⁽⁸⁾	1. Senador Fernando Collor (PROS-AL) ^(8,15,22)
Senador Paulo Rocha (PT-PA) ⁽⁸⁾	2. Senador Rogério Carvalho (PT-SE) ⁽⁸⁾
PSD	
Senador Arolde de Oliveira ⁽²⁾	1. Senador Carlos Viana ^(2,3)
Senador Angelo Coronel ^(2,3)	2. Senador Sérgio Petecão ⁽²⁾
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Chico Rodrigues (DEM-RR) ⁽⁵⁾	1. Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽²⁴⁾
Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽⁵⁾	2.
PODEMOS ⁽¹⁸⁾	
Senador Oriovisto Guimarães ⁽¹⁹⁾	1. Senador Styvenson Valentim ⁽¹⁹⁾

Notas:

- Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Vanderlan Cardoso para Presidente deste colegiado (Memo. 1/2019-CCT).
- Em 13.02.2019, os Senadores Arolde de Oliveira e Carlos Viana foram designados membros titulares; e os Senadores Ângelo Coronel e Sérgio Petecão, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº6/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, o Senador Ângelo Coronel passou a ocupar vaga de titular, em substituição ao Senador Carlos Viana, que passou a ocupar vaga de suplente, pelo PSD, na comissão (Of. nº 23/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jorge Kajuru, Marcos do Val e Weverton foram designados membros titulares; e os Senadores Fabiano Contarato e Kátia Abreu, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 11/2019-GLBSI).
- Em 13.02.2019, os Senadores Chico Rodrigues e Wellington Fagundes foram designados membros titulares, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- Em 13.02.2019, o Senador Ciro Nogueira foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- Em 13.02.2019, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jean Paul Prates e Paulo Rocha foram designados membros titulares; e os Senadores Fernando Collor e Rogério Carvalho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 11/2019-BLPRD).
- Em 13.02.2019, os Senadores Izalci Lucas e Rodrigo Cunha foram designados membros titulares; e os Senadores Mara Gabrielli e Plínio Valério, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 16/2019-GLPSDB).
- Em 13.02.2019, os Senadores Renan Calheiros e Eduardo Gomes foram designados membros titulares; e os Senadores Confúcio Moura, Dário Berger e Luiz do Carmo, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 11/2019-GLMDB).
- Em 13.02.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- Em 19.02.2019, o Senador Jorge Kajuru deixou de compor, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, a CCT (Memo. nº 17/2019-GLBSI).



13. Em 20.02.2019, o Senador Flávio Arns foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, em substituição ao Senador Fabiano Contarato, para compor a comissão (Memo. nº 20/2019-GLBSI).
14. Em 26.02.2019, a Comissão reunida elegeu a Senadora Selma Arruda para Vice-Presidente deste colegiado (Memo. 3/2019-CCT).
15. Em 09.04.2019, a Senadora Renilde Bulhões foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Fernando Collor, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 43/2019-BLPRD).
16. Em 09.04.2019, a Senadora Mailza Gomes foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, em substituição ao Senador Ciro Nogueira, para compor a comissão (Of. nº 11/2019-BLUNIDB).
17. Em 02.07.2019, o Senador Alessandro Vieira foi designado membro titular; e o Senador Acir Gurgacz, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 99/2019-GLBSI).
18. Em 09.07.2019, o PODEMOS deixa de compor o Bloco Parlamentar PSDB/PODEMOS/PSL (Of. s/n de 02.07.2019)
19. Em 13.02.2019, o Senador Oriovisto Guimarães foi designado membro titular, e o Senador Capitão Styvenson, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 12/2019-GABLID).
20. Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).
21. Em 14.02.2019, o Senador Major Olimpio foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 07/2019-GLIDPSL).
22. Em 06.08.2019, o Senador Fernando Collor foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Renilde Bulhões, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 70/2019-BLPRD).
23. Em 27.08.2019, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão, em substituição ao Senador Marcos do Val (Memo. nº 115/2019-GLBSI).
24. Em 23.09.2019, o Senador Zequinha Marinho foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 66/2019-BLVANG).

Secretário(a): Leomar Diniz

Reuniões: Quartas-Feiras 10:00 horas -

Telefone(s): 61 33031120

E-mail: cct@senado.leg.br



12) COMISSÃO SENADO DO FUTURO - CSF**Número de membros:** 11 titulares e 11 suplentes**PRESIDENTE:** Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS-RR) ⁽⁶⁾**VICE-PRESIDENTE:** Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ⁽⁶⁾

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS-RR) ⁽⁴⁾	1. Senador Marcelo Castro (MDB-PI) ⁽⁷⁾
Senador Confúcio Moura (MDB-RO) ^(7,8,9)	2.
	3.
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
VAGO	1. VAGO
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ⁽¹²⁾	1.
Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA-GO) ⁽¹²⁾	2.
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Rogério Carvalho (PT-SE) ⁽³⁾	1. Senadora Zenaide Maia (PROS-RN) ⁽³⁾
PSD	
Senador Irajá ⁽¹⁾	1. Senador Arolde de Oliveira ⁽¹⁾
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) ^(2,5)	1. Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ⁽⁵⁾
PODEMOS ⁽¹⁰⁾	
Senador Alvaro Dias ^(11,13)	1. Senador Eduardo Girão ⁽¹¹⁾

Notas:

*. A 11ª vaga de titular e suplente deste colegiado é compartilhada pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática e pelo PSD.

- Em 13.02.2019, o Senador Irajá foi designado membro titular; e o Senador Arolde de Oliveira, membro suplente, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 30/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- Em 13.02.2019, o Senador Rogério Carvalho foi designado membro titular; e a Senadora Zenaide Maia, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-BLPRD).
- Em 13.02.2019, o Senador Mecias de Jesus foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 18/2019-GLMDB).
- Em 19.02.2019, o Senador Zequinha Marinho foi designado membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, que passa a atuar como suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 15/2019).
- Em 26.02.2019, a Comissão reunida elegeu os Senadores Mecias de Jesus e Zequinha Marinho o Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CSF).
- Em 26.02.2019, o Senador Marcio Bittar foi designado membro titular, e o Senador Marcelo Castro, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 35/2019-GLMDB).
- Em 06.06.2019, o Senador Marcio Bittar, membro titular, deixou de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (Of. nº 163/2019-GLMDB).
- Em 21.06.2019, o Senador Confúcio Moura foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a Comissão (Of. nº 181/2019-GLMDB).
- Em 09.07.2019, o PODEMOS deixa de compor o Bloco Parlamentar PSDB/PODEMOS/PSL (Of. s/n de 02.07.2019)
- Em 14.02.2019, o Senador Capitão Styvenson foi designado membro titular; e o Senador Eduardo Girão, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 19/2019).
- Em 27.08.2019, a Senadora Eliziane Gama e o Senador Jorge Kajuru foram designados membros titulares, pelo Bloco Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 116/2019-GLBSI).
- Em 10.09.2019, o Senador Alvaro Dias foi designado membro titular em substituição ao Senador Styvenson Valentim, pelo PODEMOS, para compor a comissão (Of. nº 100/2019-GLPODEMOS).

Secretário(a): Andréia Mano**Telefone(s):** 61 3303-4488**E-mail:** csf@senado.leg.br

**13) COMISSÃO DE TRANSPARÊNCIA, GOVERNANÇA,
FISCALIZAÇÃO E CONTROLE E DEFESA DO CONSUMIDOR - CTFC**

Número de membros: 17 titulares e 17 suplentes

PRESIDENTE: Senador Rodrigo Cunha (PSDB-AL)

VICE-PRESIDENTE: Senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG) ⁽¹⁰⁾

TITULARES	Suplentes
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP, REPUBLICANOS)	
Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) ⁽⁶⁾	1. Senador Renan Calheiros (MDB-AL) ⁽⁷⁾
Senador Dário Berger (MDB-SC) ^(6,13)	2. Senador Eduardo Braga (MDB-AM) ⁽⁶⁾
Senador Marcio Bittar (MDB-AC) ⁽⁶⁾	3. VAGO ^(6,12)
Senador Ciro Nogueira (PP-PI) ⁽⁹⁾	4.
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Senador Rodrigo Cunha (PSDB-AL) ⁽⁵⁾	1. Senador Izalci Lucas (PSDB-DF) ⁽⁵⁾
Senador Roberto Rocha (PSDB-MA) ^(5,14)	2. Senadora Mara Gabrielli (PSDB-SP) ^(5,14)
Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ⁽²¹⁾	3. Senador Major Olimpio (PSL-SP) ⁽²²⁾
Bloco Parlamentar Senado Independente (PDT, CIDADANIA, REDE, PSB, PATRIOTA)	
Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA-GO) ⁽²⁾	1. Senador Fabiano Contarato (REDE-ES) ^(2,11)
Senador Weverton (PDT-MA) ⁽²⁾	2. Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ⁽²⁾
Senador Cid Gomes (PDT-CE) ⁽²⁾	3. Senador Randolfe Rodrigues (REDE-AP) ⁽²⁾
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
Senador Humberto Costa (PT-PE) ⁽⁴⁾	1. Senador Paulo Rocha (PT-PA) ⁽⁴⁾
Senador Telmário Mota (PROS-RR) ⁽⁴⁾	2. Senador Rogério Carvalho (PT-SE) ⁽⁴⁾
PSD	
Senador Angelo Coronel ⁽¹⁾	1. VAGO ^(1,23)
Senador Otto Alencar ⁽¹⁾	2. Senador Omar Aziz ⁽¹⁾
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG) ⁽³⁾	1. Senador Jorginho Mello (PL-SC) ⁽⁸⁾
Senador Wellington Fagundes (PL-MT) ^(3,8)	2. Senador José Serra (PSDB-SP) ^(15,16,17)
PODEMOS ⁽¹⁸⁾	
Senador Reguffe ^(19,24)	1. Senadora Rose de Freitas ^(19,20)

Notas:

- Em 13.02.2019, os Senadores Ângelo Coronel e Otto Alencar foram designados membros titulares; e os Senadores Carlos Viana e Omar Aziz, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 14/2019-GLPSD).
- Em 13.02.2019, os Senadores Jorge Kajuru, Weverton e Cid Gomes foram designados membros titulares; e os Senadores Leila Barros, Eliziane Gama e Randolfe Rodrigues, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 13/2019-GLBSI).
- Em 13.02.2019, os Senadores Rodrigo Pacheco e Jorginho Mello foram designados membros titulares, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- Em 13.02.2019, os Senadores Humberto Costa e Telmário Mota foram designados membros titulares; e os Senadores Paulo Rocha e Rogério Carvalho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 8/2019-BLPRD).
- Em 13.02.2019, os Senadores Rodrigo Cunha e Mara Gabrielli foram designados membros titulares; e os Senadores Izalci Lucas e Roberto Rocha, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 19/2019-GLPSDB).
- Em 13.02.2019, os Senadores Fernando Bezerra Coelho, José Maranhão e Márcio Bittar foram designados membros titulares; e os Senadores Eduardo Braga e Eduardo Gomes, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 15-A/2019-GLMDB).
- Em 13.02.2019, o Senador Renan Calheiros foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 15/2019-GLDPP).
- Em 14.02.2019, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular; e o Senador Jorginho Mello, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 11/2019).
- Em 20.02.2019, o Senador Ciro Nogueira foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 21/2019-GLDPP).
- Em 26.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Rodrigo Pacheco o Vice-Presidente deste colegiado (Memo. 3/2019-CTFC).
- Em 12.03.2019, o Senador Fabiano Contarato foi designado membro suplente, em substituição a Senadora Leila Barros, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 59/2019-GLBSI).

Secretaria Legislativa do Senado Federal (55 61 3303-4554 / 3303-2059)
<http://www.senado.leg.br/ordiasf>



12. Em 20.03.2019, o Senador Dário Berger foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Eduardo Gomes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 78/2019-GLMDB).
13. Em 02.04.2019, o Senador Dário Berger foi designado membro titular, em substituição ao Senador José Maranhão, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 138/2019-GLMDB).
14. Em 20.05.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado membro titular para compor a Comissão, em substituição à Senadora Mara Gabrilli, que passou a ocupar vaga de suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 76/2019-GLPSDB).
15. Em 04.07.2019, o Bloco Parlamentar Vanguarda cedeu, provisoriamente, a segunda vaga de suplência ao Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 46/2019-BLVANG).
16. Em 09.07.2019, o Bloco Parlamentar Vanguarda cedeu, provisoriamente, a segunda vaga de suplência ao Bloco Parlamentar PSDB/PSL, ficando seu efeito a cessão do Of. nº 46/2019-BLVANG (Of. nº 48/2019-BLVANG).
17. Em 10.07.2019, o Senador José Serra foi designado membro suplente para compor a Comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, que cedeu a vaga de suplência ao Bloco Parlamentar PSDB/PSL (Of. nº 86/2019-GLPSDB).
18. Em 09.07.2019, o PODEMOS deixa de compor o Bloco Parlamentar PSDB/PODEMOS/PSL (Of. s/n de 02.07.2019)
19. Em 13.02.2019, o Senador Eduardo Girão foi designado membro titular, e o Senador Oriovisto Guimarães, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 13/2019-GABLID).
20. Em 20.02.2019, a Senadora Rose de Freitas foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, em substituição ao Senador Oriovisto Guimarães, para compor a comissão (Memo. nº 16/2019-GABLID).
21. Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).
22. Em 14.02.2019, o Senador Major Olimpio foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 07/2019-GLIDPSL).
23. Em 03.09.2019, o Senador Carlos Viana, membro suplente pelo PSD, deixou de compor a comissão (Of. nº 134/2019-GLPSD).
24. Em 24.09.2019, o Senador Reguffe foi designado membro titular, pelo PODEMOS, em substituição ao Senador Eduardo Girão, para compor a comissão (Of. nº 108/2019-GLPODEMOS).

Secretário(a): Oscar Perné do Carmo Júnior

Reuniões: Terças-feiras 11:30 horas -

Telefone(s): 61 33033519

E-mail: ctfc@senado.leg.br



13.1) SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A QUALIDADE DOS GASTOS PÚBLICOS E COMBATE À CORRUPÇÃO

Finalidade: Subcomissão criada pelo REQ 04, de 2019-CTFC, com a finalidade de debater e avaliar a qualidade dos gastos públicos e as medidas de governança e combate à corrupção.

Número de membros: 3 titulares e 3 suplentes

PRESIDENTE: Senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP) ⁽²⁾

Instalação: 03/09/2019

Prazo final: 10/07/2020

TITULARES	SUPLENTES
Senadora Juíza Selma (PODEMOS-MT) ⁽¹⁾	1. VAGO ^(1,3)
Senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP) ⁽¹⁾	2. Senador Izalci Lucas (PSDB-DF) ⁽¹⁾
Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA-MA) ⁽¹⁾	3.

Notas:

- Em 02.07.2019, as Senadoras Juíza Selma, Mara Gabrilli e Eliziane Gama foram designadas membros titulares; e os Senadores Eduardo Girão e Izalci Lucas, membros suplentes, para compor o Colegiado (Memorando nº 29/2019-CTFC)
- Em 03.09.2019, a Subcomissão reunida elegeu a Senadora Mara Gabrilli presidente do colegiado (Of. 34/2019-CTFC)
- Em 25.09.2019, o Senador Eduardo Girão, membro suplente, deixou de compor o Colegiado, pois não pertence mais ao quadro da CTFC (Memorando nº 05/2019-CTFCGPCC)

Secretário(a): Oscar Perné do Carmo Júnior

Reuniões: Terças-feiras 11:30 horas -

Telefone(s): 61 33033519

E-mail: ctfc@senado.leg.br



CONSELHOS e ÓRGÃOS**1) CORREGEDORIA PARLAMENTAR**
(Resolução do Senado Federal nº 17, de 1993)

SENADORES	CARGO
Senador Roberto Rocha (PSDB-MA)	CORREGEDOR
	CORREGEDOR SUBSTITUTO
	CORREGEDOR SUBSTITUTO
	CORREGEDOR SUBSTITUTO

Atualização: 27/06/2017**Notas:**

1. Eleito na Sessão do Senado Federal de 18 de setembro de 2019.

SECRETARIA-GERAL DA MESA

Secretaria de Apoio a Órgãos do Parlamento (SAOP)

Endereço: Senado Federal - Edifício Principal - Térreo**Telefone(s):** 3303-5258**E-mail:** saop@senado.leg.br

2) CONSELHO DE ESTUDOS POLÍTICOS
(Ato da Comissão Diretora nº 21, de 2006, Portaria do Presidente nº 7, de 2019)

PRESIDENTE: Senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG)

MEMBROS
DEM
Senador Rodrigo Pacheco (MG)
PSD
Senador Irajá (TO)
PSDB
Senador Antonio Anastasia (MG)



3) PROCURADORIA ESPECIAL DA MULHER
(Resolução do Senado Federal nº 9, de 2013)

SENADOR	CARGO
Senadora Rose de Freitas (PODEMOS-ES)	PROCURADORA

Atualização: 03/02/2017

SECRETARIA GERAL DA MESA

Secretaria de Apoio a Conselhos e Órgãos do Parlamento

Endereço: Senado Federal - Anexo II - Térreo

Telefone(s): (61) 3303-5255

Fax: (61) 3303-5260

E-mail: scop@senado.leg.br



4) OUVIDORIA DO SENADO FEDERAL

(Resolução do Senado Federal nº 01, de 2005, regulamentada pelo Ato da Comissão Diretora nº 05, de 2005)

SENADOR	CARGO
Senador Marcio Bittar (MDB-AC)	OUVIDOR-GERAL

Atualização: 26/02/2019

Notas:

1. Designação por meio de Ato do Presidente do Senado Federal nº6, de 2019.

SECRETARIA-GERAL DA MESA

Secretaria de Apoio a Órgãos do Parlamento (SAOP)

Endereço: Senado Federal - Edifício Principal - Térreo

Telefone(s): 3303-5255

E-mail: saop@senado.leg.br



5) COMENDA DE INCENTIVO À CULTURA LUÍS DA CÂMARA CASCUDO
(Resolução do Senado Federal nº 7, de 2018)

PRESIDENTE:
VICE-PRESIDENTE:



6) CONSELHO EDITORIAL DO SENADO FEDERAL
(Portaria do Presidente Nº 10, 2019)

Número de membros: 1 titulares

PRESIDENTE: Senador Randolfe Rodrigues (REDE-AP)

MEMBROS

REDE

Senador Randolfe Rodrigues (AP)



Fale com o Senado
0800 61 2211

 /senadofederal
 @senadofederal

Secretaria-Geral da Mesa
Secretaria de Atas e Diários

SENADO
FEDERAL

