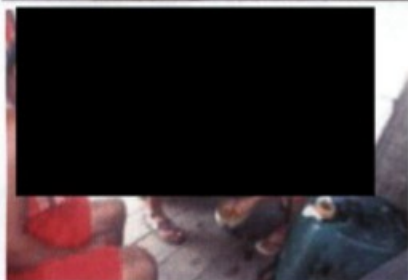




SECRETARIA DE INSPEÇÃO DO TRABALHO
Divisão de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário
Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário
Grupo Especial de Fiscalização Móvel do Trabalho Portuário e Aquaviário – GMPA



**RELATÓRIO DE AÇÃO FISCAL REALIZADA
PELO GRUPO ESPECIAL DE FISCALIZAÇÃO MÓVEL
DO TRABALHO PORTUÁRIO E AQUAVIÁRIO**
Rio Solimões (Amazônias) – novembro de 2012

OP. 129/2012



Local e Período da Ação

Estado: Amazonas

Período: de 26 a 30 de novembro de 2012

Audidores Fiscais Participantes

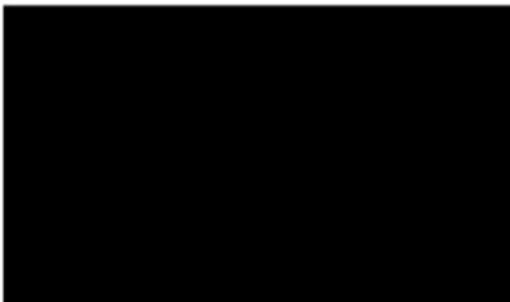
Equipe Nacional:



Equipe Local:



Efetivo da Polícia Militar Ambiental do Amazonas





Conteúdo

I – Introdução.....	5
II – Dos preparativos da ação móvel.....	6
III – Da estratégia da ação móvel.....	8
IV – Da Síntese da Fiscalização	9
V – Da Fiscalização	10
Dia 1 – Do Encontro das Águas a Manacapuru (102 Km).....	10
Primeiras Notificações	11
Itens irregulares frequentes observados no primeiro dia de operação.....	15
Conceito debatido: pesca de subsistência x pesca artesanal (comercial)	17
Conceito debatido: a “parceria” na pesca.....	17
Dia 2 - De Anori a Codajás (63 km)	18
VI – Resgate na embarcação PRINCESA DE COARI.....	21
“Parceria”	22
Jornada Exaustiva (Artigo 149 do Código Penal).....	22
Trabalho Degradante	23
Interdição	24
Autos de Infração	25
Concessão de Seguro-desemprego	26
Menor Afastado	26
Anexos	27
Autos de infração	27
Cálculo de Verbas Rescisórias	53
Termo e Laudo de interdição.....	54
Depoimentos	58
Afastamento do menor	74
Guias de Seguro-desemprego	78
VII – Resgate nas embarcações [REDACTED] /MEU GAROTO	82
“Parceria”	82
Trabalho Degradante.....	83
Interdição	84
Autos de Infração	84
Concessão de Seguro-desemprego	85
Anexos	87
Autos de infração	87
Laudo e Termo de Interdição	108
Cálculo das verbas rescisórias	111
Depoimentos	112
Guias de Seguro-desemprego	122



VIII – Resgate na embarcação com madeira ilegal	126
Trabalho Degradante.....	126
Interdição	127
Autos de Infração	128
Concessão de Seguro-desemprego.....	128
Anexos	130
Autos de infração	130
Termo e Laudo de Interdição	146
Depoimentos	149
Cálculo das verbas rescisórias.....	155
X - Interdição da Marcenaria	156
XI – Regresso a Manaus	157
XII – Do encerramento da ação deste Grupo Móvel	160
Não comparecimento de empresas.....	160
XIII – Características observadas do trabalho análogo a escravo na pesca	160
Da ausência de capacidade econômica dos parceiros outorgados.....	160
Das subordinações econômica, jurídica e estrutural	161
Dos vínculos empregatícios	163
Da caracterização do trabalho análogo a de escravo	165
Das condições degradantes de trabalho.....	166
Das condições nas áreas de vivência.....	167
Da supressão do direito de ir e vir e da Superexploração do trabalhador	172
XIV – Dados do Ministério da Pesca e Aquicultura	173
XV – Parâmetros de Trabalho Digno.....	175
XVI – Opinião do AFT [REDACTED] (Projeto Rural – Espírito Santo).....	178
XVII – Aspectos do resgate de trabalhadores na atividade pesqueira a serem considerados	179
XVIII - Clipping de notícias.....	180
XIX – Conclusão	183



I – Introdução

Após duas etapas do Projeto de Cooperação Técnica proposto pelo Ministério do Trabalho e Emprego junto ao *Ministerio de Trabajo e Inmigración* da Espanha, nos estados do Rio de Janeiro e Santa Catarina, cujo tema foi **A inspeção das condições de trabalho e segurança nos barcos de pesca**, e a realização de fiscalizações na atividade pesqueira do Nordeste, foram diagnosticados parâmetros abaixo do mínimo necessário para considerarmos o “trabalho decente” na pesca.

Desta forma, e a partir de relatos de trabalho degradante e realizado por menores colhidos pela equipe da Coordenação Regional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário do Amazonas (CORITPA/AM), a Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONITPA) estabeleceu como uma de suas prioridades, ainda no ano de 2012, a realização de uma ação do Grupo Especial de Fiscalização Móvel na Região Norte, com o objetivo de diagnosticar as condições de trabalho na pesca de água doce.

A estratégia da CONITPA para a montagem do grupo de auditores-fiscais da ação foi convidar auditores-fiscais do trabalho com experiência na fiscalização do trabalho rural, para agregar conhecimento específico sobre trabalho degradante e resgate de trabalhadores em condições análogas ao trabalho escravo.

A partir da definição do grupo, começou-se a discutir, entre os integrantes e por mensagens eletrônicas, a forma de atuação, a estratégia de resposta em caso da identificação de trabalho análogo a escravo e os possíveis desdobramentos da ação fiscal.

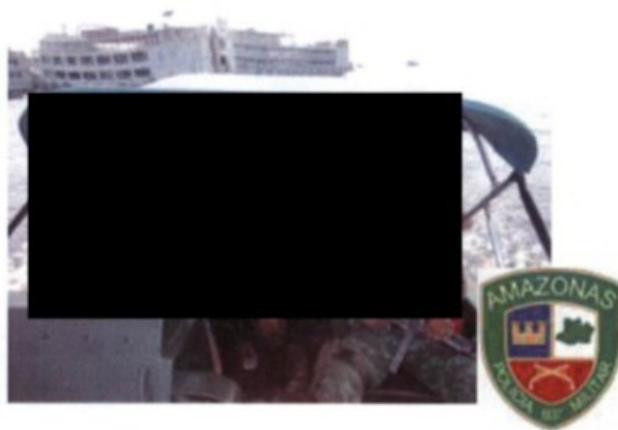
De acordo com o planejado, a fiscalização deu ênfase aos atributos registro e condições de saúde e segurança no trabalho.

Como será visto no relatório, foram resgatados 12 trabalhadores encontrados em condições de trabalho análogas à escravidão.



II – Dos preparativos da ação móvel

A preparação para este Grupo Especial de Fiscalização Móvel (GMPA) teve início em outubro, com a definição de que o apoio logístico e segurança da equipe seriam realizados pelo Batalhão de Policiamento Ambiental do Amazonas, uma vez que a corporação possuía experiência na navegação fluvial, na abordagem de embarcações de pesca e já havia passado denúncias de trabalho degradante na atividade à CORITPA/AM.



O GMPA contou com o apoio da PM Ambiental do Amazonas

A partir de relatos dos policiais, então foi traçada a rota onde provavelmente estariam os barcos pesqueiros irregulares: de Manaus a Coari, pelo rio Solimões, com distância total de 300 quilômetros a serem percorridos. Também ficou decidido que as equipes pernoitariam na embarcação.

Após, foram realizadas duas reuniões, com a participação do major [REDACTED], comandante do referido Batalhão, onde estabeleceu-se que a equipe do GMPA seria apoiada pelo barco "CMTE [REDACTED]" e pela lancha táctica "RIO SOLIMÕES", com efetivo de cinco policiais.



Embarcações cedidas pela PM Ambiental: o barco base e a lancha de abordagem



Também foi acertado haveria um cozinheiro fornecido pela Polícia Militar Ambiental para preparo das refeições. O profissional acabou não embarcando e um policial o substituiu sem problemas.

Em contrapartida, a CORITPA/AM iria fornecer alimentos ("rancho") e combustível (dois mil litros de diesel comum).

Com o acordo, foi realizado contato com a CONITPA e a Divisão de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário (DFTPA), que conseguiram a liberação dos recursos para o combustível (dois mil litros de óleo diesel x R\$ 2,25/l = R\$ 4.500,00) junto à Secretaria de Inspeção do Trabalho (por meio de cartão de abastecimento ECO FROTAS/GOOD). Abaixo, um resumo do que foi repassado pelo Ministério do Trabalho e Emprego para a operação:

"Rancho" (10 pessoas x 05 dias)	
Quantidade	Item
08	Kg de açúcar
06	Kg de arroz
04	Kg de feijão
08	Kg de farinha
01	Kg de café
02	Kg de leite em pó
01	Kg de frango (bandeja)
04	Kg de bolacha
10	Lt de suco
08	Kg de carne
04	Pt de água mineral
01	Kg de cebola
01	Kg de tomate
01	Kg de pimentão
200	Gramas de pimenta do reino
200	Gramas de colorau
02	Lt de óleo
01	Kg de sal
04	Dúzias de ovos*
40	Pães de sal*
Redes para descanso	
05	Com mosquiteiro
Combustível	
2.000	Lt de diesel comum



Com a possibilidade de caracterização de trabalho análogo a escravo (TAE), os auditores-fiscais do projeto rural sugeriram que fossem levados outros itens, relacionados a seguir:

Material relacionado ao resgate de trabalhadores em condições análogas a escravo	
02 Blocos de Formulário "Requerimento do Seguro-Desemprego do Trabalhador Resgatado"	Fornecido pelo AFT [REDACTED] (necessário ter cadastro junto à CEF para emissão)
25 Carteiras de Trabalho	Fornecidas pela Seção de Registro Profissional (SRTE/AM)
Material de papelaria	Fita adesiva, cola (para foto da CTPS), tesoura, almofada de carimbo, canetas, entre outros itens
Impressora	Cedida pelo AFT [REDACTED]

A equipe também dispunha dos contatos (endereços e telefones) de todas as gerências e agências do MTE no interior do Amazonas, bem como das unidades da Marinha.

III – Da estratégia da ação móvel

A partir do planejamento sugerido pela CONITPA, e com a contribuição do AF [REDACTED] coordenador de operações móveis na atividade rural por sete anos, foi traçada seguinte linha de ação:

No período de 26 a 28 de novembro:

I – Verificações e Inspeções "in locu" nas embarcações. Destas verificações e inspeções poderão ocorrer duas situações: ou a constatação do trabalho análogo a de escravo, ou a constatação de meras irregularidades, cujas decorrências constam do organograma abaixo.

II – Ao final de cada dia deverá ser realizada reunião para avaliações e ajuste do planejamento e para a lavratura de autos de infração e emissão de seguro-desemprego;





No dia 29 de novembro:

- I – Lavratura de Autos de Infração remanescentes;
- II – Emissão das Guias de Seguro-desemprego remanescentes;
- III – Entrega de Autos de Infração;
- IV – Entrega das Guias de Seguro-desemprego;
- V – Renotificação para pagamento de verbas rescisórias, obrigatoriamente após o período da operação, cuja data será definida pelos Auditores lotados em Manaus, em função de sua disponibilidade;
- VI – Encaminhamento das interdições às autoridades competentes (MTE/SRTE/AM, Capitania dos Portos, Polícia Ambiental, Ministério Público, entre outros).

Por ser uma ação nova, envolvendo uma rota ainda desconhecida pelo grupo e variáveis como as condições climáticas e do rio, o planejamento precisou sofrer ajustes conforme será observado no relatório.

IV – Da Síntese da Fiscalização

- **RESULTADO: PROCEDENTE A EXISTÊNCIA DE TRABALHO ANÁLOGO A DE ESCRAVO NOS TERMOS DO ARTIGO 149 DO CÓDIGO PENAL BRASILEIRO; CONDIÇÕES DE HIGIENE E DE SEGURANÇA INADEQUADAS, DEGRADAÇÃO DE ÁREAS DE VIVÊNCIA, JORNADA EXAUSTIVA E NÃO OBSERVÂNCIA DE PRECEITOS LEGAIS ESTATUÍDOS NA CLT.**
- **EMPREGADOS ALCANÇADOS: 25**
- **TRABALHADORES RESGATADOS: 12***
- **NÚMERO DE MULHERES: 00**
- **NÚMERO DE MENORES: 02****
- **NÚMERO DE CTPS EMITIDAS: 08**
- **NÚMERO DE RESCISÕES EFETUADAS: 12***
- **VALOR BRUTO DAS RESCISÕES: R\$ 30.856.56**
- **VALOR LÍQUIDO DAS RESCISÕES: R\$ 30.856.56**
- **NÚMERO DE AUTOS DE INFRAÇÃO: 29**
- **TERMOS DE EMBARGO E INTERDIÇÃO: 04**
- **NOTIFICAÇÃO PARA APRESENTAÇÃO DE DOCUMENTOS: 06**
- **MOTOSSERRAS APREENDIDAS: 01**
- **PRISÕES EFETUADAS: 01**
- **GUIAS DE SEGURO-DESEMPREGO EMITIDAS: 08**

*** OBS. 1: Três dos doze empregados resgatados deixaram as embarcações após chegarem a Manaus e não compareceram para receber as respectivas rescisões e os formulários de seguro-desemprego.**

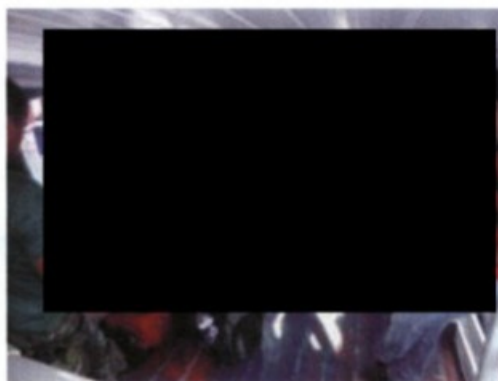
**** OBS. 2: Um dos menores tinha 15 anos de idade e foi afastado.**

DEFESO – A operação foi realizada durante o período de defeso (pesca proibida) do pescado, envolvendo pirarucu (durante o ano todo); tambaqui (até 31/03/13); matrinxã, pirapitinga, sardinha, pacu, aruanã e mapará (até 15/03/13).

V – Da Fiscalização

Dia 1 – Do Encontro das Águas a Manacapuru (102 Km)

As ações do **primeiro dia (26/11)** do Grupo Especial de Fiscalização Móvel tiveram início com o deslocamento, às 6 horas, dos auditores-fiscais até a região conhecida como Manaus Moderna, no Centro da capital. De lá, o grupo embarcou na lancha “Rio Solimões” até a embarcação “CMTE [REDACTED]”, cedida à Polícia Militar Ambiental, que serviu de base durante a operação. Após abastecimento dos barcos, na orla do rio Negro, as equipes puderam, às 10 horas, finalmente começar a viagem rumo ao rio Solimões.



O grupo de auditores partiu da região de Manaus Moderna.

À direita, a reunião de preparação entre as equipes da PM e do GMPA antes da partida do barco “CMTE [REDACTED]”.



Trajeto do barco de fiscalização no primeiro dia de viagem (Manaus-Manacapuru)

ENCONTRO DAS ÁGUAS - O Encontro das Águas é um fenômeno que acontece na confluência entre o rio Negro, de água negra, e o rio Solimões, de água barrenta, onde as águas dos dois rios correm lado a lado sem se misturar por uma extensão de mais de 6 km, devido à diferença entre a temperatura e densidade das águas e, ainda, à velocidade de suas correntezas: o rio Negro corre cerca de 2 km/h a uma temperatura de 28°C, enquanto que o Rio Solimões corre de 4 a 6 km/h a uma temperatura de 22°C.



Primeiras Notificações

Durante a primeira etapa da viagem, com previsão de chegada no início da noite em Manacapuru, o grupo abordou quatro embarcações, para iniciar o diagnóstico das condições de trabalho na pesca. Foram adotadas as seguintes providências no ato da inspeção (dinâmica da abordagem):

- A) Identificação dos responsáveis pelo vínculo empregatício
- B) Notificação para Apresentação de Documentos
- C) Registro fotográfico
- D) Oitiva de tripulantes
- E) Obtenção de elementos probatórios da possível condição de trabalho análogo a de escravo, bem como para a descaracterização da parceria

Para a abordagem, a embarcação base continuaria seu percurso pelo rio Solimões e o grupo de auditores iria de lancha (mais rápida) aos barcos escolhidos.

Todos os baços abordados (4) foram notificados a apresentar os seguintes documentos na Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Amazonas (Manaus):

- Cartão CNPJ/CPF ;
- Livro de Registro de Empregados ou Ficha de empregados;
- Livro de Inspeção do Trabalho;
- Recibos de salários dos três últimos meses ou comprovante do crédito bancário;
- Guias de Recolhimento do FGTS (inclusive Rescisório) desde a primeira admissão, com respectivas Relações de Empregados;
- Comprovar a concessão de folga semanal (Escala de revezamento de folga; Acordo de folga, Instrumento Coletivo; Equipe de folguista);
- Lista de pessoal embarcado (*crew list*);
- Cartão de Tripulação de Segurança;
- Carteira dos marítimos (CIR) – constando folha de rosto e data de último embarque;
- Atestados de Saúde Ocupacional de todos trabalhadores – ASO (NR 30.5.1);
- Comprovar o fornecimento de EPI, adequado ao risco da atividade (bota e fardamento);
- Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional;
- Comprovação de vacinação antitetânica.

Foram, então, inspecionadas as seguintes embarcações:

1 - BARCO FRIGORÍFICO RIO JORDÃO (COMERCIAL ERISSON LTDA. – CNPJ 16.561.054/0001-66)

No barco, havia sete empregados, sendo um deles do sexo feminino. Os trabalhadores informaram receber cerca de R\$ 500 por viagem. Ao conversarmos com o comandante, ficou constatado se tratar de uma embarcação de empresa constituída. A bordo, foram checados os equipamentos de proteção individual e as condições da área de vivência. As principais irregularidades encontradas foram: falta de água potável (a água existente era do rio e utilizada para beber, cozinhar e higiene), falta de separação de ambientes de descanso por sexo, falta de registro dos empregados, ausência de abafador na casa de máquinas e presença de um botijão de gás liquefeito na área interna da embarcação.



O AFT [redacted] fez contato com o armador. Ao lado, a única água disponível, retirada do rio Solimões



A partir da esquerda: Botijão de gás no interior da embarcação (irregularidade à norma) e farda utilizada pelos empregados para trabalho na área frigorificada do barco

PONTOS DE DEBATE – Ao abordarmos a embarcação surgiram os primeiros pontos para debate no grupo:

- **Apreensão de documentos:** a ideia inicial era a apreensão de documentação dos barcos até que houvesse comparecimento à unidade determinada pela fiscalização para apresentação dos itens solicitados, porém, o grupo desistiu da medida, uma vez que a embarcação poderia ser retida pela Capitania dos Portos na chegada a Manaus;
- **Interdição:** o fato da embarcação não ter água potável chamou a atenção do grupo, mas concluímos que apenas essa irregularidade, ou irregularidades passíveis de fácil regularização não seriam motivo de interdição. No máximo, seriam autuadas;
- **Autuação na hora:** pela dificuldade de estabelecermos um local para entrega de documentos ou autos de infração, já que não sabíamos exatamente os pontos de parada, ficou decidido que tentaríamos realizar a autuação logo após a verificação física;
- **Divisão de tarefas:** a primeira abordagem também foi fundamental para o grupo começar a definir a divisão de tarefas durante a inspeção (checagem de documentos, verificação de itens de saúde e segurança, contato com o responsável pelo barco, entre outros itens).



2 - BARCO [REDACTED] E BALSA "SERENA" (I. A. BARROS NAVEGAÇÃO -CNPJ 01.782.697/0001-53)

Tratava-se de uma embarcação que transportava seixo em direção a Manaus. Havia cinco trabalhadores a bordo. Foram identificadas algumas irregularidades, tais como: falta de registro dos empregados (alguns disseram trabalhar no barco há oito anos), falta de água potável a bordo e falta de equipamentos de proteção individual (EPI).



Trabalhadores sem EPI no barco [REDACTED]

3 - BARCO COMANDANTE [REDACTED] L [REDACTED] - CPF [REDACTED]

Na terceira embarcação abordada, ainda na tarde do primeiro dia do GMPA, o grupo começou a observar indícios mais evidentes da "parceria" na pesca. No barco acima citado, havia oito pescadores que se apresentaram como "autônomos".

Após a oitiva dos trabalhadores, ficou constatado que todos dividiam as despesas, sendo que o responsável pela embarcação, o Sr. [REDACTED] que se apresentou como [REDACTED] e vereador eleito da cidade de Itapaua (AM), ficava com parte maior dos ganhos.

A embarcação também apresentava irregularidades já constatadas em outros barcos, como falta de registro dos empregados, ausência de itens de primeiros socorros, falta de água potável a bordo, inexistência de abafador na casa de máquinas e falta de áreas de descanso separadas por sexo. Na embarcação, havia famílias inteiras dormindo no mesmo espaço, em redes.

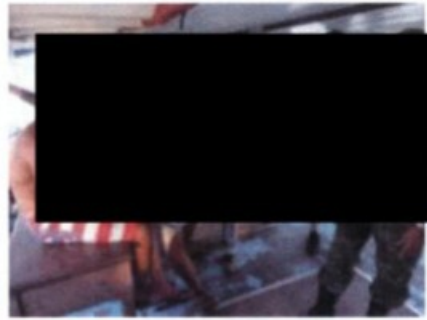
Também em conversa com os pescadores, foi dito que a pesca acontecia inclusive à noite, suprimindo o intervalo interjornada mínimo.



Embarcação estava com pescado a ser vendido em Manaus



O "patrão" da pesca era vereador eleito da comunidade do Amazonas



Pescadores a bordo foram entrevistados pela fiscalização

4 - PRINCESA [REDACTED] – CPF [REDACTED] 4)

Os três empregados do barco também não possuíam registro, não havia água potável a bordo e faltavam equipamentos de proteção individual.

Ao anoitecer, o barco base da operação passou pelo porto de Manacapuru e continuou viagem. O grupo de auditores-fiscais encerrou o primeiro dia de trabalho debatendo o que havia sido visto nas embarcações abordadas.



Equipe do GMPA e da PM durante patrulha em busca de embarcações no rio Solimões

Itens irregulares frequentes observados no primeiro dia de operação

- **FALTA DE ÁGUA POTÁVEL:** irregularidade presente em todas as abordagens. Os barcos possuem água retirada do próprio rio ou baldes grandes, abertos, com água adquirida nos portos pelo trajeto, sem nenhum comprovante da potabilidade ou procedência do líquido.

De acordo com o Anexo I (Pesca Comercial e Industrial) da Norma Regulamentadora 30 – Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário, cabe ao armador garantir o abastecimento de víveres e água potável em quantidade suficiente, de acordo com o número de pescadores profissionais e outros trabalhadores a bordo, a duração, a natureza da viagem e as situações de emergência (item 4.4, alínea “f”).

- **FALTA DE EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL:** não há equipamentos para todos. Não havia proteção contra ruídos (abafadores) e para o frio (casacos e botas) dos compartimentos frigoríficos.

De acordo com o Anexo I (Pesca Comercial e Industrial) da Norma Regulamentadora 30 – Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário, cabe ao armador fornecer os equipamentos de proteção individual necessários (item 4.4, alínea “e”).

- **FALTA DE ÁREA DE DESCANSO SEPARADA POR SEXO:** foi constatado que mulheres dividem o mesmo espaço (limitado) das embarcações, dormindo em redes junto aos demais tripulantes. Em alguns casos, existem famílias dividindo o mesmo espaço.



Exemplos de famílias dividindo espaços pequenos nas embarcações

Ao traçar um paralelo ao trabalho rural, verificamos que a Norma Regulamentadora nº 31 – Saúde e Segurança do Trabalho na Agricultura possui o item 31.23.5.1 – alínea “e”, pelo qual os alojamentos devem ser separados por sexo. Na referida NR, há ainda o item 31.23.11.3, que proíbe a existência de moradia coletiva de família.

Já o Anexo I da Norma Regulamentadora nº 30 possui os seguintes itens sobre o tema: 8.3.6.1 (“Nos barcos com comprimento total igual ou superior a 26,5 m ou Arqueação Bruta igual ou superior a 100, os dormitórios devem ser separados por sexo”); e 8.3.6.2 (“Nos barcos menores, os dormitórios devem ser administrados de modo a proporcionar aos homens e mulheres a bordo um nível adequado de privacidade”).



- **CARACTERÍSTICAS DE BARCOS DE PESCA:** além do fato de todos dormirem em redes – costume local – os barcos têm áreas internas de baixa altura, o que vai contra a NR 30 (8.1.2. As áreas de vivência a bordo devem possuir altura livre adequada).

Rede: o Apêndice II (Disposições Mínimas de Segurança e Saúde Aplicáveis aos Barcos de Pesca Existentes) do Anexo I da NR 30 registra no item 8.1.4.1: Consideradas as características regionais, a autoridade competente poderá autorizar o uso de redes individuais no lugar das camas.

Altura: o Apêndice I (Disposições Mínimas de Segurança e Saúde Aplicáveis aos Barcos de Pesca Novos) do Anexo I da NR 30 registra os itens:

7.1.1. As zonas de manuseio do pescado devem ser suficientemente espaçosas no que diz respeito à altura e à área de trabalho, considerando o número de pescadores profissionais exigidos na operação.

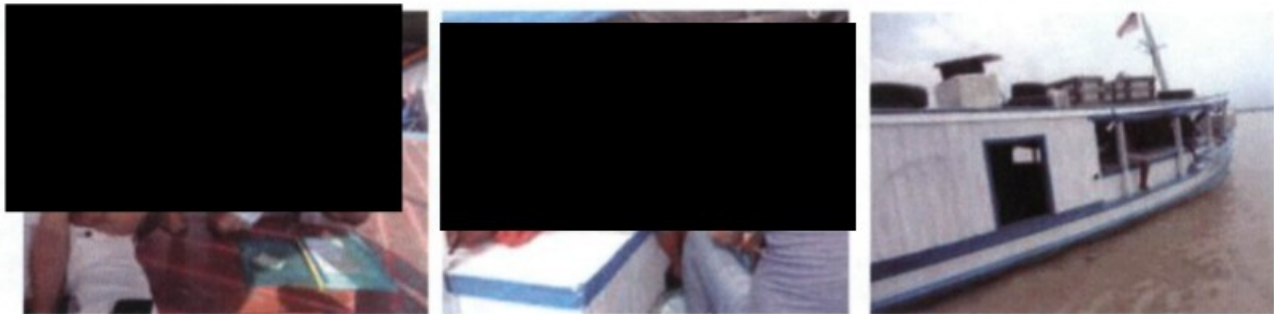
8.1.2. As áreas de vivência a bordo devem possuir altura livre adequada.

8.1.2.1. Nos locais em que os trabalhadores devam permanecer em pé por períodos prolongados, a altura não pode ser inferior a 1,9 m.

8.1.2.2. Nos barcos com comprimento total igual ou superior a 26,5 m ou Arqueação Bruta igual ou superior a 100, a altura livre nas áreas de vivência não pode ser inferior a 2,0 m.

8.1.2.3. A autoridade marítima pode permitir redução da altura livre nas áreas de vivência, se razoável e se não resultar em desconforto para os pescadores profissionais.

Já o Apêndice II registra: 7.1.1. As zonas de manuseio do pescado devem ser suficientemente espaçosas no que diz respeito a altura e área de trabalho, considerando o número de pescadores profissionais exigidos na operação.



Áreas de armazenamento do pescado (porões) influenciam a altura do espaço interno dos barcos

FALTA DE REGISTRO E ASOS – A falta de registro em CTPS também é geral nos barcos, cujos pescadores confundem o registro com a carteira de marítimo e o registro no Ministério da Pesca e Aquicultura ou em colônias de pescadores.

EMBARCAÇÕES SEM DOCUMENTAÇÃO – Grande parte das embarcações também não possuía documentação regularizada junto à Capitania dos Portos e os condutores não tinha, em sua maioria, a carteira de marítimo.

Tais situações se enquadram como irregularidades, uma vez que o armador tem a obrigação, por norma, de adotar as medidas necessárias para que os barcos sejam utilizados de forma a não comprometer a segurança e a saúde dos trabalhadores nas condições meteorológicas previsíveis (item 3.1 alínea “a” do Anexo I da NR 30).

FALTA DE MEIOS DE SALVAMENTO – Todos os barcos não tinham extintores, boias e, a grande maioria, estava sem coletes, o que fere a norma.



É também obrigação do armador manter a bordo dos barcos os meios de salvamento e de sobrevivência apropriados, em bom estado de funcionamento e em quantidade suficiente, de acordo com as normas da autoridade marítima (item 4.4 alínea "c" do Anexo I da NR 30).

As irregularidades apresentadas começaram a suscitar no grupo o debate entre os costumes e a cultura local "versus" as normas regulamentadoras.

Conceito debatido: pesca de subsistência x pesca artesanal (comercial)

Fontes utilizadas: apresentação do AFT [REDACTED] e relatório do GMPA realizado no RJ (set/2012)

A Lei da Pesca (11.959/2009), que rege a pesca no Brasil, diferencia a pesca do pescador. São dois conceitos diferentes. Conforme consta na lei acima, pesca artesanal é um tipo de pesca comercial. O leigo costuma associar tal conceito a pesca de subsistência, que é pesca não comercial, face aos meios e mecanismos de pesca empregados, que às vezes, podem ser semelhantes.

A pesca, mesmo nos casos em que estejam presentes os requisitos que a caracterizem como artesanal, deve obedecer às normas de segurança e saúde, em especial o anexo I da Norma Regulamentadora 30 - NR 30, no que couber, para as embarcações menores que 12 metros ou com arqueação bruta inferior a 10AB, e necessariamente nas embarcações acima das referidas medidas. Assim, há uma preocupação da fiscalização do trabalho brasileira em garantir condições mínimas de segurança e saúde a serem seguidas em embarcações pesqueiras.

A arqueação bruta (ou tonelagem bruta) de uma embarcação, que é expressa em AB, define a sua capacidade de estocagem, e serve de parâmetro de classificação das embarcações em grande (acima de 100AB), médio (entre 20 e 100AB) e pequeno porte (abaixo de 20 AB). A Lei 11.959/09 estabelece que a pesca artesanal só pode ser desenvolvida em embarcações de pequeno porte. Isto não quer dizer, como pensam alguns (principalmente entre armadores e pescadores), que toda pesca realizada em embarcações de pequeno porte é artesanal.

Conceito debatido: a "parceria" na pesca

Fontes utilizadas: apresentação do AFT [REDACTED] e relatório do GMPA realizado no RJ (set/2012)

O contrato de "parceria" é mencionado por muitos armadores como o elemento substitutivo da anotação de carteira dos pescadores, mas não existe norma legal que regule a sua forma de aplicação. A Lei 11.959/09 tentou fazê-lo nos artigos 14 a 17, que, entretanto, foram inteiramente vetados. Dessa forma, embora haja a previsibilidade do contrato de parceria no artigo 8º da citada lei, tanto para a pesca artesanal como para a industrial, não há regulamentação de como seria o mesmo. De qualquer forma, a "parceria" não pode ser substitutiva do contrato de trabalho, pelo que se depreende das razões apresentadas no veto dos artigos 14 a 17. Assim, independentemente do porte de embarcação, a fiscalização do trabalho se guia pelo contrato realidade e pelos elementos caracterizadores do vínculo empregatício, elencados no artigo 3º da CLT: pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação.

Ocorre, portanto, que a "parceria" se resume numa fraude não apenas por conta da falta de capacidade econômica dos parceiros outorgados para assumirem o ônus e os riscos da atividade econômica, mas,



sobretudo, em razão dos pressupostos da relação de emprego, que são visíveis; das escandalosas remunerações que percebem os parceiros outorgados, dentre outros fatores acima elencados.

Dia 2 - De Anori a Codajás (63 km)

Quando amanheceu o segundo dia de operação (27/11/2012), o barco base "CMTE [REDACTED]" encontrava-se próximo à cidade de Anori (234 km de Manaus), rumo a Codajás.



Ilustração do trajeto seguido pelos barcos

Logo no início do patrulhamento com a lancha rápida pelo rio Solimões, na tentativa de abordagem de mais embarcações, a equipe de auditores-fiscais acompanhou os policiais militares na localização de um foco de extração ilegal de madeira, na floresta. Havia muitas árvores já cortadas, sendo que a motosserra do infrator foi apreendida, bem como o acampamento foi destruído pela PM Ambiental.



As equipes avistaram um desmatamento no meio da floresta



A motosserra foi apreendida pela PM Ambiental e o acampamento, destruído

Durante a operação, havia um trabalhador, que disse ter recebido R\$ 50 do madeireiro para ajudá-lo a carregar a madeira em uma pequena embarcação.

Após, foi feita a primeira abordagem de embarcação do dia:

1 - EMBARCAÇÃO "NOSSO BARCO II" [REDACTED] - CPF [REDACTED]

Na embarcação, havia o proprietário e dois pescadores, que informaram receber até cerca de R\$ 800, também utilizando a "parceria" nos gastos e ganhos. Questionado sobre o fato de não saber se teria uma remuneração certa, o Sr. [REDACTED] chegou a afirmar: "Como você sabe, a pesca é uma aventura".

Da mesma forma como nos barcos anteriores, não havia meios de salvamento, kit de primeiros socorros, equipamento de proteção individual, entre outros itens. O proprietário da embarcação foi então notificado a apresentar documentos na SRTE/AM.



Água sem controle de potabilidade estocada com outros alimentos no barco



Trabalhador acessa o porão de armazenamento de pescado sem calçado apropriado (EPI)



O "patrão" de pesca foi notificado a apresentar documentos na SRTE/AM

Após, no trajeto a Codajás, foram inspecionadas mais duas embarcações, uma delas proveniente do Pará. Em ambos os casos, a equipe optou pela orientação, uma vez que havia poucos pesadores a bordo.

Ao final do segundo dia de operação, com as equipes baseadas em Codajás, foi abordado o barco Princesa de Coari, dando início ao resgate de trabalhadores. Para a ação, foi utilizado o seguinte procedimento:

- A) Identificação dos responsáveis pelo vínculo empregatício
- B) Notificação para Apresentação de Documentos
- C) Notificação para Resgate de Trabalhadores. Nesta notificação deverá constar a informação ou determinação de que todos os tripulantes pescadores devem comparecer no local assinalado na notificação para que recebam as Guias de Seguro-desemprego
- D) Registro fotográfico
- E) Oitiva de tripulantes
- F) Obtenção de outros elementos probatórios da condição de trabalho análogo a de escravo, bem como para a descaracterização da parceria
- G) Interdição da embarcação para o uso na atividade pesqueira, com a utilização de mão-de-obra assalariada
- H) Entrega de planilha de cálculos com os valores das rescisões dos tripulantes pescadores. Sugere-se que a base de cálculo seja o salário regional ou costumeiro pago a tripulantes pescadores com vínculo empregatício formalizado.



VI – Resgate na embarcação PRINCESA DE COARI (12,8m de comprimento e AB=10)

No início da noite do segundo dia de operação (27/11/2012), o grupo de auditores-fiscais inspecionou a embarcação PRINCESA DE COARI, nas proximidades da cidade de Codajás (240km de Manaus).

Durante a conversa com os cinco pescadores do barco, foi constatado que a embarcação não possuía documentação e era de propriedade de [REDACTED], conhecido como "[REDACTED]", que não estava presente e não foi localizado durante a ação, por, segundo os trabalhadores, residir em Boca do Catuá, uma comunidade remota.



A embarcação foi abordada no início da noite: famílias alojadas em pouco espaço

O barco foi então retido em Codajás, onde as equipes pernoveram, para que os procedimentos do resgate fossem efetivados. De acordo com o planejamento, no dia seguinte, o grupo retornaria a Manaus para conclusão da operação.



Trabalhadores recebem orientações sobre o resgate

DIVISÃO DE TAREFAS – Durante o resgate de trabalhadores, os membros do GMPA foram divididos por tarefa: emissão de guia de Seguro-desemprego e CTPS, depoimentos, lavratura de autos de infração, produção de release para assessoria de imprensa, cálculo das verbas rescisórias e contato com a Capitania dos Portos.



"Parceria"

Pelas informações apuradas em depoimentos (ver anexo), as relações de trabalho estavam sob o manto "da parceria", a qual, à vista da fiscalização, era, na verdade, falsa parceria, que será analisada adiante, cabendo 30% do lucro obtido com a venda do pescado ao Sr. [REDACTED] após serem descontadas, entre os trabalhadores, as despesas com diesel, gelo, comida, gás, material de pesca, entre outras surgidas durante a viagem.

O restante então era dividido entre os pescadores, cabendo "uma parte e meia" a um dos presentes, o Sr. [REDACTED] identificado como encarregado e responsável pelo recrutamento dos demais trabalhadores e pelas decisões a bordo.



Trabalhadores são entrevistados e prestam depoimento aos integrantes do GMPA

Segundo apurado, havia no barco cerca de uma tonelada e meia de pescado (Curimatá, Tucunaré, Piranha, Cará, entre outros), que seria vendida no terminal pesqueiro da "Feira da Panair", na capital amazonense.

Em depoimento, os trabalhadores afirmaram que recebiam cerca de R\$ 300 por "viagem", a cada 20 a 25 dias, período que compreendia a pesca e a venda do peixe na cidade de Manaus.

Jornada Exaustiva (Artigo 149 do Código Penal)

Os trabalhadores declararam, espontaneamente, que durante o trajeto do barco a jornada de trabalho se estendia, no mínimo, por 12 horas por dia e que, durante o exercício da atividade de captura do pescado propriamente dita, a jornada de trabalho era de até 24 horas, ininterruptamente. Tal fato ocorria principalmente quando as canoas utilizadas na captura encontravam um grande cardume, ocasião em que se deslocavam várias vezes desse local até o ponto onde o barco ficava fundeado. A jornada exaustiva punha em risco a segurança do trabalhador que, em virtude das condições de trabalho e do esgotamento físico, potencializava o risco do acidente de trabalho.

No momento da fiscalização, havia cinco pescadores a bordo [REDACTED]

[REDACTED] (15 anos), este menor, afastado durante a ação do GMPA.



Viajam ainda no barco a Sra. [REDACTED] mãe de [REDACTED] que estava indo a Manaus em carona com outros dois filhos pequenos. Foi constatado que os trabalhadores não possuíam registro em Carteira de Trabalho e três dos quatro pescadores maiores de idade eram registrados na Colônia de Pescadores de Coari.

Trabalho Degradante

Na embarcação, foi possível avaliar as condições relacionadas à saúde e segurança do trabalhador, concluindo-se pela completa inadequação, uma vez que sujeitam o trabalhador a viver em condições subumanas e degradantes.

Os auditores-fiscais do trabalho constataram ausência de limpeza da embarcação e do conjunto de instalações, de modo a manter condições adequadas de higiene e segurança (item 4.4 "b" da NR 30): o convés, o espaço destinado à cozinha, ao armazenamento de alimentos e a instalação sanitária encontravam-se em precário estado de limpeza e conservação, sem higienização e com grau de sujeidade acentuado, com infestação de insetos e baratas.



*No sanitário do barco, havia sujeira e uma tartaruga.
Já na despensa (à direita), havia botijões, alimentos abertos e utensílios de cozinha sujos*



O fogão apresentava falta de higiene



Não havia também água potável a bordo (infração ao item 4.4 "c" da NR 30). A água consumida na embarcação para saciar a sede dos trabalhadores e para preparo das refeições e banho era coletada diretamente do rio Solimões, sem nenhuma espécie de tratamento para torná-la potável.



A única águas disponível a bordo havia sido coletada diretamente do rio

O barco não possuía ainda meios de salvamento e sobrevivência apropriados (item 4.4 "c" da NR 30), sem boias, coletes salva-vidas e botes, o que inviabilizava a navegação com a segurança mínima necessária aos trabalhadores. Não havia também extintores de incêndio, imprescindível uma vez que no local era armazenado combustível para o funcionamento do motor e do grupo gerador. O comando da embarcação era atribuído ao pescador [REDACTED] que exercia as funções de patrão de pesca e motorista, sem a formação profissional especializada exigida pela autoridade marítima (infração ao item 6.3 da NR 30)

Interdição

Em face às irregularidades constatadas e, com base no artigo 161 da CLT c/c a Norma Regulamentadora nº 03 da Portaria nº 3214/78 e Portaria 31/2011 da SRTE/AM, o grupo decidiu interditar a embarcação para os efeitos exclusivos da atividade pesqueira com a participação de mão-de-obra assalariada. Foi então lavrado o Termo de Interdição nº 001/12-031356 – 2012, anexado ao Laudo Técnico de Interdição nº 001/12-031356 – 2012 (ver anexo).



Fiação exposta no barco PRINCESA DE COARI



Autos de Infração

Foram lavrados 11 (onze) Autos de Infração; dos quais, 05 (cinco) em face de infrações relativas à legislação trabalhista, propriamente dita, e outros 06 (seis) por infrações relacionadas às Normas de Segurança e Saúde do Trabalhador. Por não conseguirmos localizar o proprietário ainda durante a móvel, os autos serão enviados via postal.

As circunstâncias efetivamente constatadas durante esta fiscalização encontram-se relatadas, com mais detalhes, no corpo dos respectivos instrumentos. O grupo de auditores decidiu por autuar todas as questões envolvidas com o trabalho degradante, incluindo auto de infração referente ao art. 444 da CLT (Manter empregado trabalhando sob condições contrárias às disposições de proteção ao trabalho), conforme a planilha a seguir:

RELAÇÃO DE AUTOS DE INFRAÇÃO – FRANCISCO SANTOS DE MACEDO

Nº do AI	Ementa	Descrição	Capitulação
02126026-5	130143-8	Deixar de garantir o abastecimento de alimentos e água potável em quantidade suficiente.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 4.4, alínea "f", do Anexo I da NR-30, com redação da Portaria nº 36/2008.
02126027-3	130140-3	Deixar de manter a bordo dos barcos os meios de salvamento e de sobrevivência apropriados, em bom estado de funcionamento e em quantidade suficiente, de acordo com as normas da autoridade marítima.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 4.4, alínea "c", do Anexo I da NR-30, com redação da Portaria nº 36/2008.
02126028-1	130123-3	Deixar de manter sempre desimpedidas as vias e saídas a serem utilizadas no caso de emergência.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 4.1, alínea "a", do Apêndice I do Anexo I da NR-30, com redação da Portaria nº 36/2008.
02126029-0	206024-8	Deixar de fornecer aos empregados, gratuitamente, equipamento de proteção individual adequado ao risco, em perfeito estado de conservação e funcionamento.	art. 166 da CLT, c/c item 6.3 da NR-6, com redação da Portaria nº 25/2001.
02126030-3	130552-2	Deixar de manter em conformidade com a NR-10 as instalações elétricas e equipamentos elétricos fixos ou móveis, equipamentos de comunicação, ferramentas e similares utilizadas em áreas classificadas, e os dispositivos de proteção contra descargas atmosféricas.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 16.7.1 do anexo II da NR-30, com redação da Portaria SIT nº 183/2010.
00112233-5	001427-3	Manter em serviço trabalhador com idade inferior a 16 (dezesseis) anos.	art. 403, caput, da Consolidação das Leis do Trabalho.
02126032-0	000010-8	Admitir ou manter empregado sem o respectivo registro em livro, ficha ou sistema eletrônico competente.	art. 41, caput, da Consolidação das Leis do Trabalho.
02126033-8	000018-3	Prorrogar a jornada normal de trabalho, além do limite legal de 2 (duas) horas diárias, sem qualquer justificativa legal.	art. 59, caput c/c art. 61, da Consolidação das Leis do Trabalho.
02126034-6	000074-4	Pagar salário inferior ao mínimo vigente.	art. 76 da Consolidação das Leis do Trabalho.
02126035-4	130326-0	Deixar de manter a cozinha e/ou a despensa e/ou o local para preparo de alimentos em boas condições de higiene.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 8.6.5 do Apêndice I do Anexo I da NR-30, com redação da Portaria nº 36/2008.
02126036-2	001396-0	Manter empregado trabalhando sob condições contrárias às disposições de proteção ao trabalho.	art. 444 da Consolidação das Leis do Trabalho.



Concessão de Seguro-desemprego

Do barco PRINCESA DE COARI, de [REDACTED], foram retirados 05 (cinco) trabalhadores que estavam em situação análoga à de escravos.

As correspondentes guias para concessão do seguro-desemprego foram emitidas e entregues aos trabalhadores.

O valor líquido das verbas rescisórias, incluído foi de R\$ 21.758,75 (vinte e um mil, setecentos e cinquenta e oito reais e setenta e cinco centavos), calculadas pelo AFT [REDACTED]

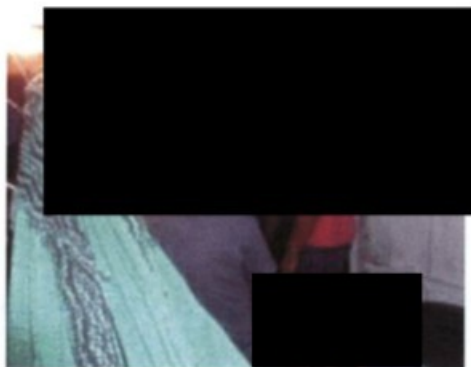
As cópias das guias de seguro-desemprego emitidas, nesta fiscalização, integram o presente relatório.

A seguir, relação dos trabalhadores para os quais foram entregues as guias do Seguro-desemprego:

Nome	Adm	Saída
[REDACTED]	16/05/11	27/11/12
	05/11/12	27/11/12
	27/07/12	27/11/12
	16/05/11	27/11/12

Menor Afastado

Durante a operação, o menor [REDACTED] de 15 anos, foi afastado do trabalho na pesca (ver anexo) e não recebeu Seguro-desemprego, em virtude da idade.



Menor (de boné) foi afastado durante fiscalização e resgate de trabalhadores



VII – Resgate nas embarcações [REDACTED] /MEU GAROTO (12m de comprimento e AB=07)

Após pernoitar embarcado na cidade de Codajás, para conclusão do resgate no barco PRINCESA DE COARI, a equipe do GMPA abordou, no início da manhã do dia **28/11/2012** (terceiro dia de operação) as embarcações [REDACTED] /MEU GAROTO, que navegavam amarradas, lado a lado. Foi verificado, inclusive, que tal disposição dos barcos é irregular para a Capitania dos Portos.



A embarcação MEU GAROTO viajava amarrada no barco [REDACTED]

Durante a conversa com os quatro pescadores do barco, foi constatado que a embarcação era de propriedade do Sr. [REDACTED], presente à atividade.

“Parceria”

Pelas informações prestadas pelos trabalhadores (ver anexo), as relações de trabalho estavam também sob o manto “da parceria”, cabendo 30% do lucro obtido com a venda do pescado ao patrão, após serem descontadas, entre os trabalhadores, as despesas. O restante era dividido entre os pescadores, incluindo novamente o Sr. [REDACTED]. Segundo apurado, havia no barco cerca de três toneladas de peixe, que seriam vendidas também na “Feira da Panair”, na capital amazonense.



O auditor-fiscal do trabalho [REDACTED] conversa com os pescadores a bordo



Em depoimento, os trabalhadores afirmaram que “esperavam receber” entre R\$ 400 a R\$ 500 por “viagem”, a cada 30 ou 40 dias, período que compreendia a pesca e a venda do peixe na cidade de Manaus.

No momento da fiscalização, havia quatro pescadores a bordo (todos resgatados):

estava indo a Manaus em carona com outros dois filhos pequenos. Foi constatado que os trabalhadores não possuíam registro em Carteira de Trabalho.

Trabalho Degradante

Na embarcação, foi possível avaliar as condições relacionadas à saúde e segurança do trabalhador, concluindo-se também pela completa inadequação, uma vez que sujeitam o trabalhador a viver em condições subumanas e degradantes.

Os auditores-fiscais do trabalho constataram ausência de limpeza da embarcação e do conjunto de instalações, de modo a manter condições adequadas de higiene e segurança (item 4.4 “b” da NR 30): o convés, o espaço destinado à cozinha, ao armazenamento de alimentos e a instalação sanitária encontravam-se em precário estado de limpeza e conservação, sem higienização e com grau de sujeidade acentuado, com infestação de insetos e baratas. O sanitário de uma das embarcações estava inclusive interditado, sendo utilizado como armário.



*A altura do espaço interno de uma das embarcações não permitia que os trabalhadores ficassem de pé.
À direita, um dos sanitários que servia de armário, inclusive com um botijão armazenado (proibido).*



O fogão estava sem higiene, e havia outros botijões de gás na despensa, também suja



Não havia também água potável a bordo (infração ao item 4.4 "c" da NR 30). A água consumida na embarcação para saciar a sede dos trabalhadores e para preparo das refeições e banho era coletada diretamente do rio Solimões, sem nenhuma espécie de tratamento para torná-la potável.

O barco não possuía ainda meios de salvamento e sobrevivência apropriados (item 4.4 "c" da NR 30), sem boias e botes, o que inviabilizava a navegação com a segurança mínima necessária aos trabalhadores. Não havia também extintores de incêndio.



O único sanitário disponível estava sujo, sem papel e sem descarga.
Trabalhadores, à direita, mexendo na área frigorificada com chinelos e sem luva.

O comando da embarcação era atribuído ao patrão Acácio, que exercia as funções de patrão de pesca e motorista, sem a formação profissional especializada exigida pela autoridade marítima (infração ao item 6.3 da NR 30).

Interdição

Em face às irregularidades constatadas e, com base no artigo 161 da CLT c/c a Norma Regulamentadora nº 03 da Portaria nº 3214/78 e Portaria 31/2011 da SRTE/AM, o grupo decidiu interditar a embarcação para os efeitos exclusivos da atividade pesqueira com a participação de mão-de-obra assalariada. Foi então lavrado o Termo de Interdição nº 002/12-031356 – 2012, anexado ao Laudo Técnico de Interdição nº 002/12-031356 – 2012 (ver anexo).

Autos de Infração

Foram lavrados 09 (nove) Autos de Infração; dos quais, 03 (três) em face de infrações relativas à legislação trabalhista, propriamente dita, e outros 06 (seis) por infrações relacionadas às Normas de Segurança e Saúde do Trabalhador.

As circunstâncias efetivamente constatadas durante esta fiscalização encontram-se relatadas, com mais detalhes, no corpo dos respectivos instrumentos. O grupo de auditores decidiu por autuar todas as questões envolvidas com o trabalho degradante, incluindo o auto de infração referente ao art. 444 da CLT (Manter empregado trabalhando sob condições contrárias às disposições de proteção ao trabalho), conforme a planilha a seguir:



RELAÇÃO DE AUTOS DE INFRAÇÃO – ACÁCIO CEZÁRIO CARVALHO

Nº do AI	Ementa	Descrição	Capitulação
02124711-0	130143-8	Deixar de garantir o abastecimento de víveres e água potável em quantidade suficiente.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 4.4, alínea "f", do Anexo I da NR- 30, com redação da Portaria nº 36/2008.
02124712-9	130326-0	Deixar de manter a cozinha e/ou a despensa e/ou o local para preparo de alimentos em boas condições de higiene.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 8.6.5 do Apêndice I do Anexo I da NR-30, com redação da Portaria nº 36/2008.
02124713-7	206025-6	Deixar de exigir o uso dos equipamentos de proteção individual.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 6.6.1, alínea "b", da NR-6, com redação da Portaria nº 25/2001.
02124714-5	130140-3	Deixar de manter a bordo dos barcos os meios de salvamento e de sobrevivência apropriados, em bom estado de funcionamento e em quantidade suficiente, de acordo com as normas da autoridade marítima.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 4.4, alínea "c", do Anexo I da NR-30, com redação da Portaria nº 36/2008.
02124715-3	000010-8	Admitir ou manter empregado sem o respectivo registro em livro, ficha ou sistema eletrônico competente.	Verificação física, entrevista dos empregados e empregador.
02124716-1	001396-0	Manter empregado trabalhando sob condições contrárias às disposições de proteção ao trabalho.	art. 444 da Consolidação das Leis do Trabalho.
02124717-0	130552-2	Deixar de manter em conformidade com a NR-10 as instalações elétricas e equipamentos elétricos fixos ou móveis, equipamentos de comunicação, ferramentas e similares utilizadas em áreas classificadas, e os dispositivos de proteção contra descargas atmosféricas.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 16.7.1 do Anexo II da NR-30, com redação da Portaria SIT nº 183/2010.
02124718-8	000074-4	Pagar salário inferior ao mínimo vigente.	art. 76 da Consolidação das Leis do Trabalho.
02124719-6	130123-3	Deixar de manter sempre desimpedidas as vias e saídas a serem utilizadas no caso de emergência.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 4.1, alínea "a", do Apêndice I do Anexo I da NR-30, com redação da Portaria nº 36/2008.

Concessão de Seguro-desemprego

Do barco [REDACTED] L/MEU GAROTO, de [REDACTED], foram retirados 04 (quatro) trabalhadores que estavam em situação análoga à de escravos. As correspondentes guias para concessão do seguro-desemprego foram emitidas e entregues aos trabalhadores.



*Integrantes do GMPA produzindo documentos do resgate no barco base.
Ao lado, trabalhadores recebem orientações ainda em Codajás.*



O valor líquido das verbas rescisórias, incluído foi de R\$ 5.005,76 (cinco mil e cinco reais e setenta e seis centavos), calculadas pelo AFT [REDACTED]

As cópias das guias de seguro-desemprego emitidas, nesta fiscalização, integram o presente relatório.

A seguir, relação dos trabalhadores para os quais foram entregues as guias do Seguro-desemprego:

Nome	Adm	Saída
[REDACTED]	20/11/12	28/11/12
	06/11/12	28/11/12
	19/11/12	28/11/12
	06/11/12	28/11/12

No início da tarde do terceiro dia (28/11/2012), as equipes começaram a retornar a Manaus, prevendo a entrega de autos, pagamento das verbas rescisórias e entrega das guias de seguro-desemprego no dia seguinte.

LISTA TIP – Ao verificarmos a Lista das Piores Formas de Trabalho Infantil (Lista TIP), relacionada à Convenção 182 da Organização Internacional do Trabalho – OIT, verificamos que, no item dedicado à pesca, o trabalho seria proibido para menores de dezoito anos somente nas atividades de: cata de iscas aquáticas, cata de mariscos, mergulho (com ou sem equipamento) e em condições hiperbáricas. O menor, com 16 anos, não foi afastado, mas o grupo entendeu, entretanto, que a atividade da pesca em si envolveria os mesmos riscos ocupacionais, como trabalho noturno; exposição à radiação solar, umidade, frio e a animais carnívoros ou peçonhentos; e afogamento.

CERTIDÃO DE NASCIMENTO - O trabalhador [REDACTED] informou, no primeiro momento, ter 15 anos. O grupo, porém, verificou que o pescador havia feito aniversário no dia anterior à fiscalização, completando 16 anos. Tal fato era ignorado pelo menor.

ANEXO AUTO DE INFRAÇÃO: 021247129

EMBARCAÇÃO ISRAEL

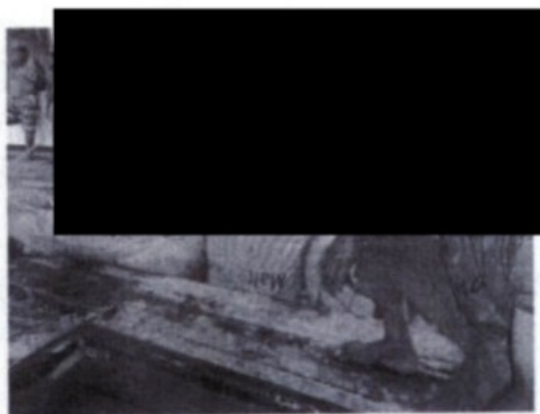






ANEXO AO AUTO DE INFRAÇÃO: 021247137

EMBARCAÇÃO [REDACTED]

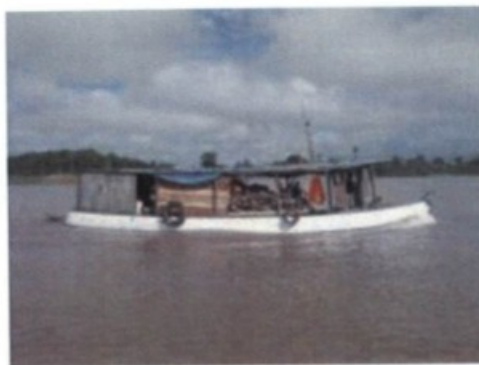






VIII – Resgate na embarcação com madeira ilegal

Depois de mais uma noite na embarcação, na manhã do dia 29/11/2012, a Polícia Militar Ambiental abordou um barco desprovido de documentos que carregava grande quantidade de madeira ilegal. Surgiu então a oportunidade da equipe do GMPA entrevistar os trabalhadores e verificar as condições de trabalho a bordo.



O barco com madeira ilegal foi abordado durante o regresso a Manaus

Durante a conversa com os trabalhadores da embarcação, foi constatado que a embarcação era de propriedade do Sr. [REDACTED], presente à atividade.

De acordo com os depoimentos (ver anexo), havia no barco madeira extraída na comunidade de Cunhanã que seria vendida em Manacapuru. Em depoimento, os trabalhadores afirmaram que receberiam R\$ 100 pela viagem, de 3 a 4 dias.

As redes para descanso, bem como o frango para alimentação foram adquiridos pelos próprios empregados.

No momento da fiscalização, havia três trabalhadores a bordo (todos resgatados): [REDACTED]
[REDACTED] Foi constatado que todos não possuíam registro em Carteira de Trabalho.

Trabalho Degradante

Na embarcação, foi possível avaliar as condições relacionadas à saúde e segurança do trabalhador, concluindo-se também pela completa inadequação, uma vez que sujeitam o trabalhador a viver em condições subumanas e degradantes.

Os auditores-fiscais do trabalho constataram ausência de limpeza da embarcação e do conjunto de instalações, de modo a manter condições adequadas de higiene e segurança (item 4.4 “b” da NR 30): o convés, o espaço destinado à cozinha, ao armazenamento de alimentos e a instalação sanitária encontravam-se em precário estado de limpeza e conservação, sem higienização e com grau de sujidade acentuado, com infestação de insetos e baratas. Havia grandes tábuas de madeira que impediam a circulação pelo interior do barco.



A partir da esquerda: água do rio armazenada, trabalhadores comem em panela coletiva e mesa suja



Botijão no interior da cozinha e barco sem área interna para circulação dos trabalhadores

Não havia também água potável a bordo (infração ao item 4.4 "c" da NR 30). A água consumida na embarcação para saciar a sede dos trabalhadores e para preparo das refeições e banho era coletada diretamente do rio Solimões, sem nenhuma espécie de tratamento para torná-la potável.

O barco não possuía ainda meios de salvamento e sobrevivência apropriados (item 4.4 "c" da NR 30), sem boias e botes, o que inviabilizava a navegação com a segurança mínima necessária aos trabalhadores. Não havia também extintores de incêndio.

O comando da embarcação era atribuído pelo proprietário Dário, que exercia as funções de patrão de pesca e motorista, sem a formação profissional especializada exigida pela autoridade marítima (infração ao item 6.3 da NR 30)

Interdição

Em face às irregularidades constatadas e, com base no artigo 161 da CLT c/c a Norma Regulamentadora nº 03 da Portaria nº 3214/78 e Portaria 31/2011 da SRTE/AM, o grupo decidiu interditar a embarcação para os efeitos exclusivos da atividade com a participação de mão-de-obra assalariada. Foi então lavrado o Termo de Interdição nº 003/12-031356 – 2012, anexado ao Laudo Técnico de Interdição nº 003/12-031356 – 2012 (ver anexo).



Autos de Infração

Foram lavrados 06 (seis) Autos de Infração; dos quais, 02 (dois) em face de infrações relativas à legislação trabalhista, propriamente dita, e outros 04 (quatro) por infrações relacionadas às Normas de Segurança e Saúde do Trabalhador.

As circunstâncias efetivamente constatadas durante esta fiscalização encontram-se relatadas, com mais detalhes, no corpo dos respectivos instrumentos. O grupo de auditores decidiu por autuar todas as questões envolvidas com o trabalho degradante, incluindo o auto de infração referente ao art. 444 da CLT (Manter empregado trabalhando sob condições contrárias às disposições de proteção ao trabalho), conforme a planilha a seguir:

RELAÇÃO DE AUTOS DE INFRAÇÃO - DÁRIO PEREIRA RUIS

Nº do AI	Ementa	Descrição	Capitulação
02124720-0	130143-8	Deixar de garantir o abastecimento de viveres e água potável em quantidade suficiente.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 4.4, alínea "f", do Anexo I da NR-30, com redação da Portaria nº 36/2008.
02124721-8	130326-0	Deixar de manter a cozinha e/ou a despensa e/ou o local para preparo de alimentos em boas condições de higiene.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 8.6.5 do Apêndice I do Anexo I da NR-30, com redação da Portaria nº 36/2008.
02124722-6	130123-3	Deixar de manter sempre desimpedidas as vias e saídas a serem utilizadas no caso de emergência.	art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 4.1, alínea "a", do Apêndice I do Anexo I da NR-30, com redação da Portaria nº 36/2008.
02124723-4	206024-8	Deixar de fornecer aos empregados, gratuitamente, equipamento de proteção individual adequado ao risco, em perfeito estado de conservação e funcionamento.	art. 166 da CLT, c/c item 6.3 da NR-6, com redação da Portaria nº 25/2001.
02124724-2	001396-0	Manter empregado trabalhando sob condições contrárias às disposições de proteção ao trabalho.	art. 444 da Consolidação das Leis do Trabalho.
02124725-0	000010-8	Admitir ou manter empregado sem o respectivo registro em livro, ficha ou sistema eletrônico competente.	art. 41, caput, da Consolidação das Leis do Trabalho.

Concessão de Seguro-desemprego

Do barco de Dario Ruis foram retirados 03 (três) trabalhadores que estavam em situação análoga à de escravos. As correspondentes guias para concessão do seguro-desemprego foram emitidas, porém não foram entregues, uma vez que, ao chegar em Manaus e, mesmo recebendo as orientações sobre o seguro-desemprego, os trabalhadores deixaram o barco.



Os empregados foram convidados a prestar depoimento no barco base do GMPA



O valor líquido das verbas rescisórias, incluído foi de R\$ 4.092,05 (quatro mil e noventa e dois reais e cinco centavos), calculadas pelo AFT Lucas Reis.

As cópias das guias de seguro-desemprego emitidas, nesta fiscalização, foram então inutilizadas.

A seguir, relação dos trabalhadores para os quais foram emitidas as guias do Seguro-desemprego:

Nome	Adm	Saída
	26/11/12	29/11/12
	26/11/12	29/11/12
	08/10/12	29/11/12



ANEXO DO AUTO 021247226



ASSINATURA DO EMPREGADO



ANEXO DO AUTO 021247234

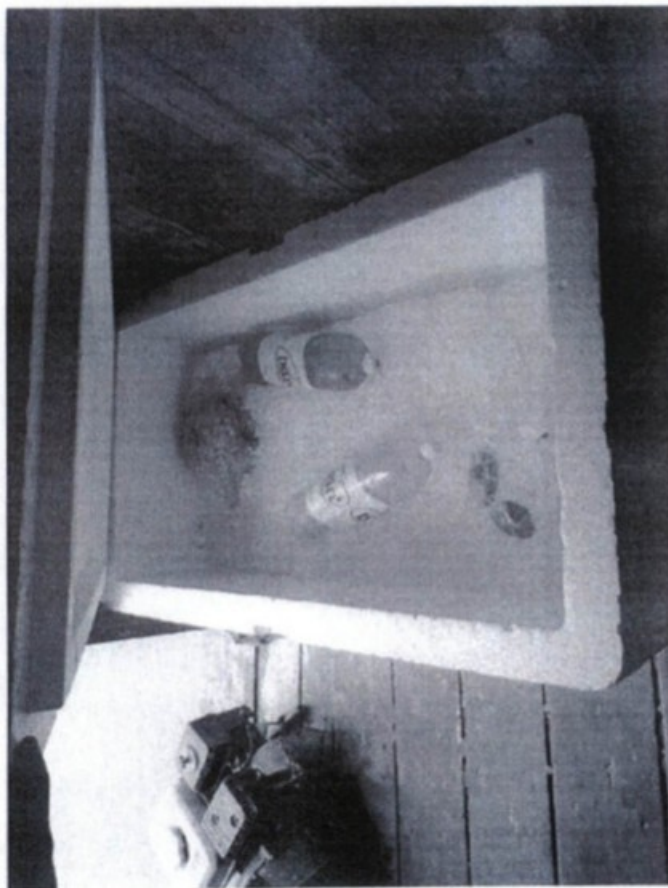


ASSINATURA DO EMPREGADO

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

ANEXO DO AUTO 021247200



Água do rio armazenada

ASSINATURA DO EMPREGADOR

[Redacted signature area]



X - Interdição da Serralheria

Antes do retorno do grupo - com os trabalhadores resgatados e as embarcações apreendidas - a Manaus, o GMPA recebeu uma denúncia, em Codajás, de que haveria uma serralheria, no bairro Laguinho, com cerca de dez trabalhadores sem registro e máquinas desprotegidas.

Parte dos auditores-fiscais do trabalho então foram ao local e, após constatarem as irregularidades, interditaram o local e notificaram a empresa [REDACTED] CPF 8 [REDACTED]



O AFT [REDACTED] fazendo levantamento dos empregados sem registro



A empresa providenciou as proteções para as máquinas, conforme exemplo de ANTES-DEPOIS



XI – Regresso a Manaus

As três embarcações cujos trabalhadores (12) encontrados em condições de trabalho análogo a escravo foram então retidas pela fiscalização e pela Polícia Militar Ambiental, sendo acompanhadas até Manaus para que o resgate fosse concluído.



Barcos foram acompanhados pelo grupo até Manaus

A chegada ocorreu às 15h30 do dia 29/11/2012, na base fluvial José Alencar, da Polícia Militar Ambiental do Amazonas. Já havia sido feito contato com as assessorias de imprensa da PM e da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Amazonas, bem como com a assessoria do Ministério do Trabalho e Emprego, por meio da CONITPA.



Audidores do GMPE desembarcando na balsa fluvial da PM

Sendo assim, veículos de imprensa regionais aguardavam a chegada do grupo e dos barcos apreendidos, gerando matérias nas TVs, jornais e rádios locais, além das redes sociais e internet (ver anexo).

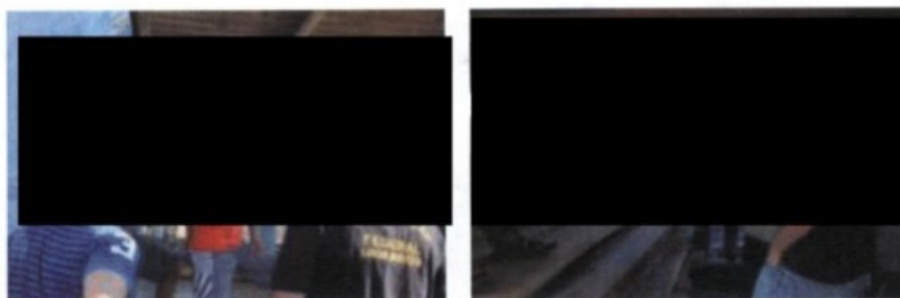


Veículos de imprensa produziram matérias sobre a operação

Também durante a viagem de regresso, foi feito contato com a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, para que os barcos, sem documentação completa ou atualizada, fossem apreendidos e retidos até que as verbas e demais procedimentos em relação aos trabalhadores estivessem concluídos.

Após a chegada, o GMPA encaminhou-se à SRTE/AM para impressão de autos, conclusão das Carteiras de Trabalho e das guias de Seguro-Desemprego.

Durante a conclusão do resgate, os trabalhadores resgatados foram reunidos e orientados a permanecer na base fluvial da PM Ambiental até o retorno dos auditores-fiscais do trabalho, com autos prontos, Carteiras de Trabalho, guias de seguro-desemprego.



Trabalhadores foram orientados a aguardar o retorno do grupo de auditores

O retorno do grupo à base fluvial ocorreu às 20h30, quando todos receberam o material acima descrito, com exceção dos três trabalhadores do barco de madeira ilegal, que decidiram ir embora, apesar de orientados pelos auditores-fiscais do trabalho.



Trabalhadores receberam as guias do Seguro-desemprego e as Carteiras de Trabalho na balsa da PM, onde os barcos estavam retidos

Outro detalhe a ser observado é que o Sr. [REDACTED] da embarcação [REDACTED] Meu [REDACTED] se recusou a assinar os autos de infração.

Na mesma noite, os responsáveis dos barcos foram orientados sobre a necessidade de pagamento das verbas rescisórias, sendo apresentadas as planilhas de cálculo. O dono da embarcação de madeira ilegal informou que não pagaria a quantia. Já os demais pediram o prazo até o dia 04/12/12 para o pagamento, uma vez que dependiam da venda do pescado, na "Feira da Panair", para quitar as verbas.

No dia acertado, a equipe local da CORITPA/AM deslocou-se à base fluvial da PM Ambiental, onde o Sr. [REDACTED] proprietário da embarcação "Princesa de Coari", finalmente localizado, aguardava para negociar o pagamento das verbas rescisórias.

Na presença de representantes da PM Ambiental e do Sr. [REDACTED], encarregado da embarcação, a fiscalização tentou mediar e chegar a uma maneira de ressarcimento dos trabalhadores, sem sucesso. Foi informado, então, que o resultado do GMPA seria encaminhado ao Ministério Público do Trabalho e que o proprietário seria provavelmente convocado para esclarecimentos. Ao final, o Sr. [REDACTED] mostrou-se favorável a uma nova mediação. Após o término da negociação, a fiscalização dirigiu-se a "Feira da Panair", por meio de lancha da PM Ambiental, para acompanhar o pagamento das verbas rescisórias do barco [REDACTED] Meu Garoto", o que foi efetivamente realizado.



O Sr. [REDACTED] dono do barco [REDACTED] EL/MEU GAROTO, pagou verbas rescisórias conforme cálculos elaborados pela fiscalização do trabalho



XII – Do encerramento da ação deste Grupo Móvel

O último dia de atividades deste Grupo Móvel (**30/11**) foi reservado para planejamento do Relatório de Atividades, na SRTE/AM. Ainda durante o quinto e último dia da operação, os auditores-fiscais do trabalho da equipe nacional retornaram às cidades onde estão lotados.

Será encaminhado relatório da ação ao Ministério Público do Trabalho da 11ª. Região, bem como à Capitania dos Portos e a Polícia Militar Ambiental do Amazonas.

• comparecimento de empresas

... apenas para registro: das 6 (seis) empresas notificadas a apresentar documentos em Manaus, metade não compareceu, sem apresentar justificativas. Todas as empresas foram autuadas, conforme a tabela abaixo:

Nº do AI	Autuado	Ementa	Descrição	Capitulação
02126052-4	Manoel Gomes dos Santos	001168-1	Deixar de apresentar documentos sujeitos à inspeção do trabalho no dia e hora previamente fixados pelo AFT.	art. 630, § 4º, da Consolidação das Leis do Trabalho.
02126053-2	Jildomar Paz Barbosa	001168-1	Deixar de apresentar documentos sujeitos à inspeção do trabalho no dia e hora previamente fixados pelo AFT.	art. 630, § 4º, da Consolidação das Leis do Trabalho.
02126054-0	Nazário Soares de Freitas	001168-1	Deixar de apresentar documentos sujeitos à inspeção do trabalho no dia e hora previamente fixados pelo AFT.	art. 630, § 4º, da Consolidação das Leis do Trabalho.

O mesmo resultado de comparecimento tem sido verificado nas fiscalizações em barcos de pesca realizados pela CORITPA/AM, o que comprova a necessidade de autuação imediata.

XIII – Características observadas do trabalho análogo a escravo na pesca

Fontes utilizadas: relatórios do AFT [REDACTED] e do AFT [REDACTED]

Da ausência de capacidade econômica dos parceiros outorgados

Em sua acepção mais corriqueira, o vocábulo parceiro significa: “Que tem poucas diferenças em relação a outro = parêlo, par, semelhante” (Dicionário Priberam da Língua Portuguesa).

A parceria na pesca, no entanto, prevista mas não regulamentada na legislação pertinente como já visto, demonstra que os parceiros outorgados não possuem condições plenas de exercer, com autonomia e independência, a atividade econômica, objeto do contrato.

Ele deveria trazer para este tipo de vínculo jurídico, não apenas a força de seu trabalho, mas também certo aporte financeiro, conhecimento técnico, know-how, novas práticas comerciais e administrativas, ou seja, tudo o mais que possa alavancar o negócio.



E não por acaso, mas por força da lógica e da necessidade, que o parceiro outorgante ao decidir partilhar parte de sua atividade econômica, obviamente buscará no parceiro outorgado alguém que some e que tenha real capacidade de, autônoma e independentemente, dar continuidade a um projeto empresarial.

Pode-se afirmar, então, que o parceiro outorgante, ao partilhar sua atividade econômica, tem a clara intenção (*animus contrahendi*) de ombrear-se com um terceiro que reúna efetivas condições de ser empreendedor, sendo óbvio que se o parceiro outorgante visa, apenas e tão somente, o ingresso da força de trabalho (mão-de-obra) não estaremos diante de um contrato de parceria e sim de um contrato de trabalho.

Sendo assim, se fortalece a tese de que o parceiro outorgado há que demonstrar idoneidade econômica para que o contrato de parceria seja considerado legítimo, porquanto, no caso de infortúnio da atividade empresarial desenvolvida, além de possuir capacidade para manter-se a si mesmo e a sua família, deverá, também, arcar com parte do prejuízo, ou seja, com o ônus da atividade econômica.

Esta não foi a situação contemplada pela Auditoria do Trabalho, durante a fiscalização.

A própria condição miserável na qual vivem esses pretensos parceiros já denuncia que não estão no mesmo patamar em que se encontra o proprietário do barco.

Outros indícios reforçam a penúria econômica demonstrada pelos pretensos parceiros outorgados e que se manifestam, por exemplo: 1)pela parca alimentação de que dispõem para o seu sustento; 2)pela privação das condições mínimas de cidadania; 3)pela abstenção forçada do gozo de direitos fundamentais e elementares; 4)por serem mantidos em condições degradantes. Todos estes fatores, enfim, falam em desfavor dos contratos de parceria, ora avaliados, pois neles figuram partes extremamente frágeis (parceiros outorgados), repita-se - desprovidas de capacidade econômica – e, por isso, incapazes de serem investidas na qualidade de mantenedoras de atividade empresarial.

Durante a fiscalização foi apurado que os parceiros outorgados, quando não estão ocupados com a pesca propriamente dita, trabalham “para a embarcação”, realizando várias tarefas como armazenamento do pescado, preparo de refeições, limpeza do barco, entre outras.

À primeira vista nada de incomum, a não ser pelo fato de que parceiros legítimos, concluída a pesca, certamente estariam ocupados com as atividades e etapas subsequentes, tais como a comercialização da produção, ao invés de se sujeitarem, unicamente, ao trabalho braçal.

Das subordinações econômica, jurídica e estrutural

Não apenas a questão da idoneidade econômica descredencia os parceiros outorgados nos contratos com os “patrões” de pesca, e induz à falsa parceria; os descredencia, também, os aspectos que caracterizam a subordinação econômica, a subordinação jurídica e, também, a subordinação estrutural.

Os parceiros outorgados dependem exclusivamente dos pagamentos relativos às atividades laborais que prestam ora na qualidade de parceiros, em viagens que duram de 20 a 40 dias.



É que, não dispondo de outros meios ou fontes que lhes garantam a satisfação das necessidades básicas, os pretensos parceiros outorgados dependem, exclusivamente, dos ganhos que auferem com o seu trabalho, nas embarcações.

Apesar de ser circunstancial, a dependência financeira entre parceiros, outorgante e outorgados, é absolutamente clara e demonstra uma relação de subordinação econômica, incompatível com os conceitos e objetivos da parceria.

Com efeito, a subordinação econômica dos parceiros é consequência direta da ausência de idoneidade econômica dos primeiros, o que, de resto, já foi abordada no item acima e que, no mesmo sentido, leva à conclusão da falsa parceria.

Mas não é apenas a subordinação econômica que vincula os parceiros desta relação. Vincula-os, também, a subordinação jurídica, um dos pressupostos clássicos do vínculo empregatício.

E a subordinação jurídica manifesta-se nitidamente neste caso, pois o “patrão” é quem estabelece o cronograma das viagens, atitude diametralmente contrária à independência e à autonomia que devem caracterizar a relação entre outorgante e outorgados, quando em contrato de parceria.

Ora, no mesmo instante em que se subtrai do parceiro outorgado a liberdade de estabelecer a conveniência e a oportunidade de decidir sobre as questões atinentes ao quinhão que lhe cabe; se lhe impõe a subordinação jurídica.

O poder de gestão sobre o trabalho alheio significa subordinação jurídica, pressuposto clássico do vínculo empregatício, característica incompatível com o contrato de parceria o que reforça, mais uma vez, a tese da falsa parceria.

Tão vigorosa quanto os outros dois tipos de subordinação – a econômica e a jurídica – vislumbrou-se, também, neste caso, a subordinação estrutural.

Conquanto a teoria da subordinação estrutural tenha sido gestada para responder questões pertinentes às terceirizações ilícitas, o seu campo de aplicação, certamente, não se restringe àquela hipótese, sendo certo que sempre será de grande valia, quando o vínculo empregatício estiver sob suspeita, de resto, como no caso, ora avaliado.

O professor Maurício Godinho Delgado destaca que; **“estrutural é, pois, a subordinação que se manifesta pela inserção do trabalhador na dinâmica do tomador de seus serviços, independentemente de receber ou não suas ordens diretas, mas acolhendo, estruturalmente, sua dinâmica de organização e funcionamento”**.

De fato, os trabalhadores alçados à condição de parceiros na embarcação, na verdade, encontram-se inseridos na dinâmica e no funcionamento da estrutura do tomador de serviços, neste caso o falso parceiro outorgante, patrão da pesca.

Normalmente, estes trabalhadores – falsos parceiros outorgados - recebem parte do que foi auferido com o pescado e assumem a responsabilidade pela produção. Todavia, usualmente, para a realização deste



objetivo contribuem apenas com sua própria força de trabalho, restando ao trabalhador apenas as tarefas braçais.

Essa é a logística do empreendimento, na qual os parceiros outorgados foram inseridos e passaram simplesmente a integrar, a ser peça de um mecanismo há muito ordenado e que os absorve.

E nem podia ser diferente. Cite-se, a título de ilustração, a absoluta falta de penetração, conhecimento e preparo destas pessoas para transitarem nos meios e ambientes onde há a comercialização do peixe.

Dos vínculos empregatícios

O vínculo empregatício se aperfeiçoa desde que presentes os requisitos enumerados nos artigos 2º e 3º da CLT, cuja redação é a seguinte:

Art. 2º Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviços.

Art. 3º Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

A doutrina trabalhista perfila posicionamento sólido no que tange à natureza do contrato de trabalho, principalmente em face de seu inato caráter de “contrato realidade”, característica ímpar que o distingue dos demais contratos disciplinados no plano do direito civil.

É que não importa a nomenclatura que lhe seja atribuída, tampouco o propósito manifestado no instrumento firmado entre o tomador e o prestador do serviço, senão a forma realística de como se desenvolve e se executa tal contrato. Presentes as características descritas nos dispositivos legais, em relevo, de plano, opera-se o vínculo empregatício e os consectários dele decorrente.

Divise-se, a pretexto de ilustração, o que ensina, sobre a matéria em foco, o Professor Arnaldo Süssekind:

“O Contrato de trabalho pode ser ajustado verbalmente (expressa ou tacitamente) ou por escrito (art. 443 da CLT); e desde que se configure a relação de emprego em face dos elementos descritos nos precitados arts. 2º e 3º considera-se celebrado o contrato (art. 442 da CLT), qualquer que seja o nomen juris que se lhe dê. Esses dois dispositivos, ao contrário do que alguns entenderam, ou ainda entendam, procuram despir o contrato de trabalho de formalidades exigidas para outros negócios jurídicos, ao mesmo tempo que afirmam sua existência sempre que a relação fática de trabalho revele os elementos caracterizadores da condição de empregador e da de empregado. Adotou, assim, a teoria do contrato realidade, hoje amplamente consagrada pela doutrina e pela jurisprudência.”



No caso específico, restou sobejamente comprovado o vínculo empregatício entre o “patrão” e trabalhadores encontrados na embarcação, incluídos aí os falsos parceiros; quer pela identificação da pessoa que se favorece diretamente com o resultado do trabalho realizado (art. 2º da CLT); quer pela assunção dos riscos empresariais; quer pela configuração dos demais pressupostos da relação de emprego: subordinação, não eventualidade, onerosidade e pessoalidade (art. 3º da CLT), senão vejamos.

A prestação dos serviços é individualizada, uma vez que o trabalho é desempenhado apenas pelos empregados recrutados especialmente para a realização das tarefas, objeto da contratação, os quais contraíram obrigação de fazer, de caráter personalíssimo, por isso intransferível a terceiros, o que destaca o caráter “*intuitu personae*” do contrato, ou seja: **a pessoalidade**.

Pessoalidade que se encerra no fato de os trabalhadores a serviço (nominalmente citados na planilha de cálculos) não se revestirem do poder de se auto - substituírem por outros trabalhadores a quem pudessem, unilateralmente, entregar o serviço que lhes fora confiado pelo empregador.

O trabalho é **não eventual**, já que as tarefas e atividades concretizadas pelos empregados são habituais e contínuas, e representam um real interesse em face da atividade finalística do empreendimento.

Registre-se que os empregados da referida listagem, foram entrevistados pela fiscalização nos momentos em que estavam efetivamente trabalhando, ocasião em que declinaram nomes, datas de início da prestação de serviços, bem como outras informações atinentes ao trabalho realizado.

A **subordinação jurídica** também restou caracterizada, pois referidos empregados recebiam diretamente dos encarregados ou donos dos barcos determinações específicas de como, onde e quando deveriam realizar as tarefas.

Bem ilustra a situação fática observada pela fiscalização, os ensinamentos de Evaristo de Moraes Filho no seu “Tratado Elementar de Direito do Trabalho” ao reproduzir as considerações de Paul Colin:

“... por subordinação jurídica entende-se um estado de dependência real criado por um direito, o direito do empregador de comandar, dar ordens onde nasce a obrigação correspondente para o empregado de se submeter a essas ordens. Eis a razão pela qual se chamou a esta subordinação jurídica, para opô-la principalmente à subordinação econômica e à subordinação técnica que comporta também uma direção a dar aos trabalhos do empregado, mas direção que emanaria apenas de um especialista. Trata-se, aqui, ao contrário, do direito completamente geral de supertender atividade de outrem, de interrompê-la ou de sustá-la à vontade, de fixar-lhe limites, sem que para isso seja necessário controlar continuamente o valor técnico dos trabalhos efetuados. Direção e fiscalização, tais são então os dois pólos da relação jurídica”

Além disso, os contratos formados entre empregador e empregados eram **onerosos**, porque havia promessa de pagamento pela atividade desenvolvida.



Em que pese perfeitamente caracterizado o vínculo empregatício, os empregadores não providenciaram o registro e a anotação das Carteiras de Trabalho e Previdência Social de seus empregados, contrariando, desta forma, a determinação contida no artigo 41 da Consolidação das Leis do Trabalho.

Da caracterização do trabalho análogo a de escravo

Conquanto a doutrina ainda não tenha equacionado de forma clara e decisiva o novo panorama colocado em face da alteração do artigo 149 do Código Penal Brasileiro e a jurisprudência, acerca do tema, ainda se mostre bastante incipiente e relutante, não há como deixar de enfrentar a questão, mormente quando a fiscalização é acionada para apurar denúncias que dão conta da prática tipificada no dispositivo legal em referência.

No “caput” do artigo 149 do Código Penal Brasileiro há quatro fórmulas que levam à caracterização da conduta definida como trabalho análogo à de escravo, a saber: **1) quando o trabalhador é submetido a trabalhos forçados; 2) quando o trabalhador é submetido a jornadas exaustivas; 3) quando se sujeita o trabalhador a condições degradantes de trabalho e; 4) quando se restringe a locomoção do trabalhador em razão de dívida.**

O dispositivo legal é complementado por dois incisos que descrevem outras três modalidades equiparadas ao tipo previsto no “caput”.

No inciso I a conduta tipificada consiste no ***cerceamento ao uso de qualquer meio de transporte por parte do trabalhador, com o fim de retê-lo no local de trabalho.***

O inciso II, apresenta duas outras condutas que levam igualmente à caracterização do crime: **1) manter vigilância ostensiva no local de trabalho; e 2) apoderar-se de documentos e objetos pessoais do trabalhador.** Em ambos os casos, o tipo penal é complementado pela expressão: ***com o fim de retê-lo no local de trabalho.***

Desde logo cumpre observar que as quatro fórmulas previstas no “caput” do artigo 149 e as outras três condutas definidas nos incisos I e II são independentes entre si. Vale dizer: a ocorrência de quaisquer delas, conjunta ou isoladamente, tem o condão de configurar a prática do ilícito penal.

Nos dois incisos e no “caput” do artigo 149 percebe-se a presença de elementos normativos e subjetivos que demandam o exercício de interpretação de termos jurídicos e extrajurídicos, no sentido de se averiguar o exato ajuste do fato ao tipo penal.

É importante, todavia, ter em mente que a aceitação de certas circunstâncias, com a justificativa de que são toleradas por força do costume, pode desencadear a falta de efetividade da lei, na medida em que os termos nela previstos se banalizam e passam a ser letra morta. Aliás, deve sempre ser lembrado que o costume contrário à lei não prevalece em nosso ordenamento jurídico.

Por oportuno cumpre argumentar, desde logo, que o crime previsto no artigo 149 do Código Penal, além da liberdade ambulatoria, visa proteger outro bem jurídico, tão importante quanto o direito de ir e vir. Trata-se da dignidade do trabalhador que, em determinadas circunstâncias, é solapada de forma tão completa e vil que o indivíduo perde seus mais basilares direitos, sendo, desta forma, rebaixado e tratado como mero objeto, como



coisa, destituído de sua personalidade e de seus direitos, enfim desconsiderado como ser – humano; como cidadão.

Pois bem, no caso sob lume, o trabalho análogo ao de escravo caracterizou-se por sujeição dos empregados **a condições degradantes de trabalho**.

Das condições degradantes de trabalho

A Legislação Penal Brasileira elevou à condição de trabalho análogo a de escravo qualquer trabalho realizado em condições degradantes.

O ambiente pode estar degradado devido a inúmeros fatores, desde os mais óbvios até os mais sutis; mas, em qualquer caso, a consequência gerada pelo ambiente de trabalho impróprio à manutenção do emprego é uma só, qual seja: a violação da dignidade do trabalhador.

Isso porque são os trabalhadores que sofrem, diretamente, as consequências da degradação.

As condições de trabalho na pesca em questão estão inseridas na Norma Regulamentadora do Trabalho Aquaviário.

O empregador prefere, no entanto, sujeitar seus empregados a condições subumanas, justificando tal atitude sob o manto dos usos e costumes, ao invés de efetuar gastos com as precauções atinentes a instalação de um ambiente de trabalho seguro, sadio e higiênico. E aqui vale o argumento reacionário e preconceituoso segundo o qual o empregador não teria obrigação de oferecer condições dignas ao trabalhador que, em seu próprio lar, não dispõe de sanitários, chuveiros, água potável, instalações higienicamente cuidadas e estruturalmente conservadas.

A degradação se manifesta com mais ênfase através do ambiente de trabalho, todavia, para avaliá-la de forma completa e abrangente, necessário se faz sopesar todas as circunstâncias que lhe dão causa, e não apenas àquelas relacionadas com a área de vivência, as quais, diga-se de passagem, são as que primeiramente denunciam o ambiente impróprio ao trabalho.

É lógico que os aspectos relacionados com a área de vivência por si só podem definir o estado de degradação, porém a dignidade do trabalhador pode ser atingida por diversas outras formas, que igualmente, caracterizam a condição degradante no ambiente de trabalho.

O corpo e, por decorrência, a saúde do trabalhador sofrem os efeitos da degradação quando os aspectos relacionados à área de vivência são negligenciados. Quando, por exemplo, não há condições de higiene adequadas e, por conta disso, os trabalhadores são expostos a moléstias, doenças e todos os males advindos de um meio-ambiente comprometido. A seguir descreve-se a situação fática encontrada nas embarcações, devidamente registrada através de fotos e de filmagem.

Das condições nas áreas de vivência

Foram vistoriadas: cozinha, instalação sanitária e outros compartimentos e equipamentos que compõem os barcos. Os pescadores, bem como os demais passageiros, estavam alojados no centro da embarcação, sendo que todos descansavam em redes.

As embarcações, ao serem visitadas, já demonstravam claramente a deterioração das condições de higiene e má conservação.

A ausência de manutenção, cuidado e higiene destas instalações é evidente ante o mau aspecto e a sujeira que perdura nos locais inspecionados. E antes de imputar ao desleixo dos ocupantes o atual estado das residências, é bom que se diga que não há como manter limpo, higiênico e asseado um local já destruído pelo tempo e pelo uso.

A instalação sanitária (privada) existente não possuía descarga, sendo os dejetos eliminados com a ajuda de um balde. Uma das embarcações, como já apontado, estava com um banheiro "interditado", sendo o espaço utilizado como armário. Os fogões estavam sujos, com a presença frequente de botijões de gás no interior da embarcação.



Sanitário e fogão do barco PRINCESA DE COARI

Constatou-se ainda instalações elétricas caóticas. Não existem quadros de distribuição, disjuntores ou outros mecanismos de regulação da energia utilizada. Com isso o risco de choque elétrico e de incêndios é expandido, resultando em uma área de vivência insegura e propícia ao acidente.

Não há armários para a acomodação e arrumação dos pertences dos trabalhadores que no mais das vezes estendem suas roupas improvisam varais para acondicionar objetos pessoais.



Balde utilizado como "descarga" do sanitário e ausência de armários

O conjunto de circunstâncias observado contribui para a formação de ambiente insalubre e perigoso, contrário ao atual conceito de trabalho digno e tem potencial para afetar a saúde dos trabalhadores que usam as habitações disponibilizadas, tendo em vista os riscos decorrentes da sujeira, da ausência de manutenção, asseio e conservação. Em decorrência do exposto, conclui-se que os locais de alojamento acima descritos não ofereciam mínimas condições de conforto, de habitabilidade e de segurança.

A) ÁGUA USADA PELOS TRABALHADORES

A água usada pelos trabalhadores da para todos os fins era proveniente do rio Solimões. Segundo depoimento colhido, não havia ao menos cloro para purificar a água utilizada para cozinhar, beber, limpeza e para a higiene pessoal.



Trabalhador tomando banho de rio no barco PRINCESA DE COARI

B) JORNADA EXAUSTIVA

Na atividade da pesca as condições também são precárias.

As atividades laborais são realizadas a céu aberto e os empregados recebiam luvas e chapéus para a atividade de pesca, sendo que os equipamentos eram incluídos nas despesas do barco na hora do acerto.



A atividade é braçal e os métodos de trabalho arcaicos, não havendo a menor preocupação com a ergonomia.

Registre-se, outrossim, que não foi disponibilizado aos empregados material de primeiros socorros para o atendimento de emergências ocorridas em casos de ferimentos, picadas de animais peçonhentos e outros acidentes em decorrência do trabalho ou mesmo na embarcação, bem como não havia coletes e meios de salvamento.

C) CONCLUSÃO SOBRE AS CONDIÇÕES DE HIGIENE, ASSEIO E CONSERVAÇÃO DAS ÁREAS DE VIVÊNCIA

Todos os fatos acima narrados conduzem à inexorável conclusão de que a área de vivência e, por consequência, o ambiente de trabalho vigente na frente de trabalho encontravam-se em completo estado de degradação. Degradação esta que tem potencial para atingir a saúde e a integridade física dos trabalhadores.



Alimento guardado sem condições adequadas em uma das embarcações interditadas

Apenas para ilustrar a discrepância entre o que existia, o ser, e o preconizado, o dever ser, enumera-se algumas diretrizes definidas na NR-30, anexo I, consideradas patamares mínimos de decência e dignidade:

APÊNDICE II

Disposições Mínimas de Segurança e Saúde Aplicáveis aos Barcos de Pesca Existentes

3.1. Instalações elétricas

3.1.1. As instalações elétricas devem ser mantidas de modo seguro, garantindo:

- a) a proteção da tripulação e do barco contra os perigos elétricos;
- b) o funcionamento correto dos equipamentos necessários para manutenção do barco nas condições normais de operação e de habitabilidade, sem que se recorra a uma fonte de energia elétrica de emergência; e
- c) o funcionamento dos aparelhos elétricos essenciais à segurança em situações de emergência.

4. Vias e saídas de emergência

4.1. As vias e saídas a serem utilizadas no caso de emergência devem:

- a) permanecer sempre desimpedidas;
- b) ser de fácil acesso; e



c) conduzir o mais diretamente possível ao nível superior ou a uma zona de segurança e desse ponto, às embarcações de salvamento, de modo que os trabalhadores possam evacuar os locais de trabalho e de alojamento rapidamente e em condições de máxima segurança.

4.1.1. O número, a distribuição e as dimensões das vias e saídas devem estar de acordo com o número máximo de pessoas que possam estar nesses locais.

5. Detecção e combate a incêndios

5.1. Os alojamentos e os lugares de trabalho fechados, incluindo praça de máquinas e porões de pesca, devem ter dispositivos adequados de combate a incêndio e, se necessário, detectores de incêndio e sistema de alarme, de acordo com as dimensões e a utilização do barco, os equipamentos de que é dotado, as características físicas e químicas das substâncias a bordo e o número máximo de pessoas que possam estar a bordo.

6.2. Pisos, anteparas e tetos

6.2.1. Todos os locais aos quais os trabalhadores tenham acesso devem possuir pisos antiderrapantes ou dispositivos contra quedas e estar livres de obstáculos.

6.2.2. As superfícies dos pisos, das anteparas e dos tetos devem ser de fácil higienização.

6.4. Vias de circulação e zonas perigosas

6.4.3.1. Os guarda-corpos devem ter altura mínima de 1,20 m.

7. Segurança nas operações

7.1. As áreas de trabalho devem estar preparadas para sua finalidade e, na medida do possível, oferecer proteção adequada aos trabalhadores contra quedas a bordo ou no mar.

7.1.1. As zonas de manuseio do pescado devem ser suficientemente espaçosas no que diz respeito a altura e área de trabalho, considerando o número de pescadores profissionais exigidos na operação.

7.2. O controle dos motores deve ser instalado em lugar separado, com isolamento acústico e térmico.

8.1. Alojamentos

8.1.1. Os alojamentos dos trabalhadores devem ser protegidos das intempéries, do calor e do frio excessivos e adaptados de forma a minimizar ruído, vibrações, efeitos dos movimentos e das acelerações e emanções provenientes de outros locais, quando tecnicamente possível.

8.1.1.1. Deve-se instalar iluminação adequada nos alojamentos.

8.1.2. O número de trabalhadores por dormitório não pode ser superior a seis.

8.1.4. Os pescadores profissionais devem dispor de camas individuais de dimensões apropriadas e com colchões confeccionados com materiais adequados.

8.1.4.1. Consideradas as características regionais, a autoridade competente poderá autorizar o uso de redes



8.1.7. A cozinha e o refeitório devem:

- a) ter dimensões adequadas;*
- b) ser suficientemente iluminados e ventilados; e*
- c) ser de fácil limpeza.*

8.1.8. Devem estar disponíveis refrigeradores ou outros meios de armazenamento de alimentos a baixa temperatura, assim como utensílios e meios adequados para preparo das refeições.

8.2. Instalações Sanitárias

8.2.1. Os barcos que disponham de alojamento devem ser dotados de instalações sanitárias contendo pias, privadas e chuveiros protegidos contra oxidação.

8.2.1.1. As instalações sanitárias devem:

- a) ser protegidas contra escorregões e adequadamente ventiladas;*
- b) ser em número adequado à quantidade de trabalhadores; e*
- c) estar de acordo com as normas da autoridade marítima.*

8.3. Primeiros socorros

8.3.1. Todos os barcos deverão dispor de material de primeiros socorros, de acordo com as normas das autoridades marítima e sanitária.

APÊNDICE III

Meios de Salvamento e Sobrevivência

2. Os barcos de pesca devem dispor de meios adequados de salvamento e sobrevivência, incluindo os que permitam a retirada de trabalhadores da água e os determinados pelas normas da autoridade marítima.

3. Todos os meios de salvamento e sobrevivência devem estar em lugar apropriado e em bom estado de conservação, prontos para uso imediato.

4. O patrão de pesca ou pescador profissional por ele indicado deve verificar os meios de salvamento antes que o barco deixe o porto.

5. Os meios de salvamento e sobrevivência devem ser supervisionados regularmente, de acordo com as normas da autoridade marítima.

6. Todos os pescadores profissionais devem estar devidamente treinados e instruídos para o caso de emergências.

Acrescente-se, por outro lado, que os trabalhadores, sejam quais forem as circunstâncias, sempre são levados, eles próprios, por omissão do empregador, ou mesmo por sua determinação, a usarem as instalações existentes, mesmo aquelas já deterioradas e impróprias.

Destarte, no curso desta fiscalização, restou claro que o empregador tinha pleno conhecimento de todos os fatos até agora apresentados, ou seja: era conhecedor das precárias condições das moradias e do alojamento; da inexistência de instalações sanitárias nas áreas de vivência e frentes de trabalho.



Vale destacar que, na seara do direito do trabalho, vigora o princípio da indisponibilidade, segundo o qual o trabalhador não pode abrir mão de certos direitos, dentre os quais se incluem, por se tratar de disposição de ordem pública, os previstos nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego que visam à proteção da saúde e à integridade física.

O estado de degradação, no presente caso, restou caracterizado em face de todas as circunstâncias desvendadas ao longo desta fiscalização, a exemplo do tratamento desumano reservado aos trabalhadores que viviam em locais inadequados; sorviam água de qualidade duvidosa, e alimentação com grande risco de contaminação. Enfim, estes fatos, com certeza, ofendem a dignidade do ser humano, neste caso, a dos trabalhadores.

Enfatize-se que a Constituição Federal no Capítulo onde trata da Ordem Econômica e Financeira acentua que: **“A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social... (Artigo 170 C.F.)”**; demonstrando, assim, que o trabalho deve propiciar ao cidadão não apenas a satisfação de suas mais elementares necessidades, como comer; mas acima de tudo deve ser um trabalho qualitativamente satisfatório no sentido de garantir a existência digna de quem o exerce.

Por derradeiro, conclui-se que todos estes fatores somados demonstram inequivocamente a sujeição dos trabalhadores a condições degradantes de trabalho; condições estas que afrontam os mais basilares conceitos de dignidade humana de forma a contrariar as normas de caráter constitucional, acima destacadas, além de caracterizar a conduta tipificada no artigo 149 do Código Penal Brasileiro, vez que as circunstâncias inerentes à moradia, alimentação e higiene, asseguradas àqueles empregados não eram melhores que as dispensadas aos escravos da senzala.

Da supressão do direito de ir e vir e da Superexploração do trabalhador

Uma das faces da superexploração, constatada no curso desta operação, consiste na costumeira redução dos ganhos do trabalhador; seja através da fraude perpetrada em face de medições inexatas do trabalho realizado; seja pelo atrevimento de pagar ao trabalhador salário inferior ao mínimo; seja pela ousadia em simplesmente não pagar nada a quem produziu, ou seja, o calote salarial em sua versão mais exagerada.

A título de exemplo, observe-se a situação constatada pelo grupo de fiscalização rural no caso de dois trabalhadores identificados em um dos barcos, o “Princesa de Coari”:

NOME	TEMPO/DIAS	RECEBIDO
[REDACTED]	25	R\$300,00
	25	R\$300,00

*VALORES EXTRAÍDOS DE ENTREVISTAS COM OS TRABALHADORES E DEPOIMENTOS PRESTADOS.

Assim, a conclusão é única: são valores surreais e não é difícil avaliar porque isto ocorre principalmente, quando se observa a condição específica dos pescadores, pessoas humildes, iletradas, subservientes, desenganadas profissional e socialmente, sem perspectivas, sem esperança, sem cidadania.



Eles perdem a condição de seres humanos e, pelas circunstâncias da vida, se transformam em coisas, em massa de manobra, em peças descartáveis a serviço de uma engrenagem opressiva, que nada enxerga a não ser a oportunidade de explorar.

Por conseguinte, tem-se configurada a superexploração do trabalhador através do calote salarial que, dadas as circunstâncias, caracteriza sim situação de degradância no ambiente de trabalho; porquanto representam particularidades com potencial para causar danos à saúde do empregado, além de produzirem consequências econômicas indesejáveis.

XIV – Dados do Ministério da Pesca e Aquicultura

Segundo dados do último BOLETIM ESTATÍSTICO DA PESCA editado pelo Ministério da Pesca e Aquicultura, com dados consultados entre fevereiro e outubro de 2011, a produção mundial de pescado (proveniente tanto da pesca extrativa quanto da aquicultura) atingiu aproximadamente 146 milhões de toneladas em 2009 e 142 milhões de toneladas em 2008. Os maiores produtores em 2009 foram a China com aproximadamente 60,5 milhões de toneladas, a Indonésia com 9,8 milhões de toneladas, a Índia com 7,9 milhões de toneladas e o Peru com cerca de 7 milhões de toneladas. O Brasil, neste contexto, contribuiu com 1.240.813 t em 2009, representando 0,86% da produção mundial de pescado. Assim, o Brasil ganhou quatro posições e passou a ocupar o 18º lugar no ranking geral dos maiores produtores de pescado do mundo.



*Boletim Estatístico da Pesca – disponível em
www.mpa.gov.br*

A produção de pescado do Brasil, para o ano de 2010, foi de 1.264.765 t, registrando-se um incremento de 2% em relação a 2009, quando foram produzidas 1.240.813 t de pescado. A pesca extrativa marinha continuou sendo a principal fonte de produção de pescado nacional, sendo responsável por 536.455 t (42,4% do total de



pescado), seguida, sucessivamente, pela aquicultura continental (394.340 t; 31,2%), pesca extrativa continental (248.911 t; 19,7%) e aquicultura marinha (85.057 t; 6,7%).

Em 2010, a Região Nordeste foi novamente a que assinalou a maior produção de pescado do país, com 410.532 t, respondendo por 32,5% da produção nacional. As regiões sul, norte, sudeste e centro-oeste, vieram logo em seguida nesta mesma ordem, registrando-se 311.700 t (24,6%), 274.015 t (21,7%), 185.636 t (14,7%) e 82.881 t (6,6%), respectivamente. A análise da produção nacional de pescado por Unidade da Federação para o ano de 2010 demonstrou que o Estado de Santa Catarina continua sendo o maior polo produtor de pescado do Brasil, com 183.770 t.

PANORAMA GERAL DA PESCA EXTRATIVA NO BRASIL

A Região Norte, novamente, liderou o cenário da pesca extrativa continental em 2010, sendo responsável por 55,7% da produção pesqueira de água doce brasileira, a qual foi fortemente impulsionada pelos estados do Amazonas (70.896 t) e do Pará (50.949 t), que somados foram responsáveis por, praticamente, a metade da produção pesqueira continental do Brasil (49% do total capturado). O Estado do Amazonas, em 2010, assim como nos anos de 2008 e 2009, foi o maior produtor de pescado de água doce do Brasil com 70.896 t (28,5% do total capturado), seguido pelos estados do Pará (50.949 t) e do Maranhão (22.944 t).

Segundo dados do Registro Geral da Atividade Pesqueira (RGP) do MPA, até 31/12/2010 estavam registrados e ativos 853.231 pescadores profissionais, distribuídos nas 27 Unidades da Federação. A Região Nordeste concentra o maior número de pescadores, com 372.787 registros, que representa 43,7% do total do país, seguida pela Região Norte, com 330.749 registros (38,8%), juntas, essas regiões, respondem por 72,4% do universo de pescadores profissionais do Brasil.

Considerando-se a questão de gênero, 59,15% (504.678) dos pescadores registrados no RGP são do sexo masculino, e 40,85% (348.553) do sexo feminino. Em termos regionais, o Nordeste apresenta a proporção mais igualitária entre os gêneros, com 172.327 mulheres, representando 46,3% do total, contra 200.460 homens, referente a 53,7%. A proporção mais desigual entre os gêneros está na Região Sudeste, com 74.925 registros de pescadores profissionais, sendo que 74,5% são homens, e apenas 25,5% são mulheres. O Estado do Pará apresentou o maior número de pescadoras do país, num total de 95.181 mulheres.

O crescimento de registros de pescadores de 2009 para 2010 foi de apenas 2,40%, ou seja, 20.026 registros. Ressalta-se, no ano de 2010, a aplicação das políticas de intercâmbio de informação entre os RGP e os Ministérios da Previdência e Trabalho, que resultaram no cancelamento de 78.440 registros de pescadores. Os principais motivos de cancelamentos foram: por receber benefícios continuados, com 23,64%; e por possuir vínculo empregatício em atividades não relacionada a pesca, com 63,57%.



Avaliando esta informação, é visível a mobilidade social no Brasil nos últimos anos, que permitiu que os trabalhadores do sexo masculino obtivessem novas oportunidades em outras áreas e por consequência as mulheres passaram a ocupar uma maior parcela na categoria de pescadores profissionais.

No que tange à distribuição etária dos pescadores profissionais, nota-se que a faixa de 30 a 39 anos foi a que apresentou o maior número de registros, com 242.683 pescadores, correspondendo a 28,44% do total do país. A segunda faixa etária com maior número de pescadores foi a de 40 a 49 anos de idade, com 220.443, referente a 25,84% do total nacional. Além disso, observa-se também uma expressiva quantidade de pescadores nas faixas de idade entre 50 e 59 anos, com 158.201, e entre 20 e 29 anos, com 187.984, respondendo por 18,54% e 22,03%, respectivamente, do total desses profissionais do país.

Em 2010, as proporções das faixas-etárias mantiveram-se estáveis, exceto na classe de entrada de novos trabalhadores. O número de pescadores profissionais com menos de 20 anos, ou seja, com 18 e 19 anos, apresentou uma queda de 0,56% de representatividade, passando de 9.152 para 4.635 registros.

Como observado para o ano de 2009, verifica-se em 2010 que tanto na Região Norte quanto na Região Nordeste, predominaram os trabalhadores com menos de 40 anos, apresentando 57,4% (189.873) e 52,4% (195.293), respectivamente. Já nas Regiões Centro-Oeste, Sudeste, e Sul, as proporções são inversas, uma vez que a predominância foi de profissionais com 40 anos ou mais: 67,1% (10.969), 66,9% (50.125) e 65,8% (38.465), respectivamente.

XV – Parâmetros de Trabalho Digno

No GMPA do Rio de Janeiro, realizado em setembro de 2012, ocorreu um debate para que o grupo de auditores-fiscais definisse parâmetro mínimos de trabalho digno em barcos de pesca, uma vez que foi observada a precarização em relação ao ambiente de trabalho nas embarcações visitadas durante a operação.

Desta forma, o grupo definiu os seguintes parâmetros mínimos a serem exigidos para o trabalho digno na pesca:

Item	Descrição	Exigências	Legislação
GARANTIR O APROVISIONAMENTO DE ÁGUA A BORDO SUFICIENTE PARA TODA A VIAGEM	A embarcação deverá ter água a bordo suficiente para toda a viagem, tanto para beber, quanto para cozinhar e higiene pessoal.	<p>ÁGUA PARA BEBER: O barco deverá comprovar que possui galões de água potável ou que a água armazenada é potável, por meio de certificado de potabilidade.</p> <p>ÁGUA PARA COZINHAR E HIGIENE PESSOAL: O barco deverá comprovar o armazenamento da água ou meios de extração.</p>	<p>- NR-30, Anexo I, item 4.4, alínea f: garantir o abastecimento de víveres e água potável em quantidade suficiente, de acordo com o número de pescadores profissionais e outros trabalhadores a bordo, a duração, a natureza da viagem e as situações de emergência</p> <p>- NR-30, Anexo I item 8.4.1.1, alínea d: dispor de água doce, quente e fria, em quantidade suficiente para assegurar higiene adequada aos trabalhadores durante todo o período que</p>



		<p>Nos dois itens, deverá ser comprovado que a quantidade de água é suficiente para toda a viagem, por meio da relação abaixo:</p> <p><i>Volume de água x dias de viagem x n° de trabalhadores</i></p>	<p>permaneçam a bordo.</p> <p>-NR-30, Anexo I item 8.6.7: Deve ser previsto aprovisionamento suficiente de víveres e água potável em quantidade, qualidade, variedade e valor nutritivo, levando em consideração o número de pescadores a bordo, suas exigências religiosas e práticas culturais em relação à alimentação, assim como a duração e natureza da viagem.</p> <p>-NR-30, Anexo I item 8.6.7.1: A autoridade competente pode estabelecer requisitos mínimos quanto ao valor nutricional dos alimentos e às quantidades mínimas de alimentos e água que devem ser levadas a bordo.</p> <p>-NR-30, Anexo I item 9.1.1: As inspeções periódicas devem verificar se o barco dispõe de alimentos e água potável em quantidade suficiente e em bom estado de conservação.</p>
SANITÁRIOS	Toda embarcação deve possuir pelo menos um sanitário, com privada, ducha, porta e válvula de descarga.	<p>Será solicitado um laudo técnico, elaborado por engenheiro naval, com anotação de responsabilidade técnica, a respeito da instalação e perfeitas condições do sanitário, conforme o exigido pela fiscalização.</p> <p>Caso necessário, será concedido prazo para melhoria das instalações.</p>	<p>- NR-30, Anexo I item 8.4.1: Os barcos que disponham de dormitórios devem ser dotados de instalações sanitárias compostas de pias, privadas e chuveiros protegidos contra oxidação e escorregões, de fácil limpeza e em número adequado à quantidade de trabalhadores, de acordo com as normas das autoridades marítima e sanitária;</p> <p>- NR-30, Anexo I item 8.4.1.1: As instalações sanitárias devem: ser ventiladas com ar livre independente de qualquer outra parte das áreas de vivência; ser concebidas e operadas de maneira a eliminar o risco de contaminação de outras áreas do barco; permitir privacidade aos trabalhadores na sua utilização; e dispor de água doce, quente e fria, em quantidade suficiente para assegurar higiene adequada aos trabalhadores durante todo o período que permaneçam a bordo;</p>



			-NR-30, Anexo I item 8.4.1.2: Nos barcos com comprimento total igual ou superior a 26,5 m ou Arqueação Bruta igual ou superior a 100, os pescadores que ocupam dormitórios com instalações sanitárias privadas devem dispor de pelo menos uma ducha, um vaso sanitário e um lavatório para cada quatro pessoas.
COLCHÕES	Os colchões deverão ser confeccionados com material adequado.	Deve ser exigido colchão de correta densidade, além de revestidos de capa lavável.	-NR-30, Anexo I item 8.1.4: Os pescadores profissionais devem dispor de camas individuais de dimensões apropriadas e com colchões confeccionados com materiais adequados.
CONFORTO TÉRMICO E ACÚSTICO NOS DORMITÓRIOS	A sala de máquinas deverá ser separada dos dormitórios.	Não deve existir comunicação direta, devassada, entre o dormitório e a sala de máquinas. Caso isso ocorra, deve ser exigido o isolamento acústico e térmico do local de descanso dos trabalhadores.	- NR-30, Anexo I item 8.1.1: A localização, a estrutura, o isolamento acústico e térmico e a disposição das áreas de vivência a bordo, incluindo dormitórios, locais de alimentação, sanitários, áreas de lazer, lavanderia e meios de acesso aos mesmos, devem oferecer proteção adequada contra inclemências do tempo e do mar, vibrações, ruído e emissões provenientes de outras áreas, que possam perturbar os trabalhadores nos seus períodos de alimentação e repouso.
EPI	Todos os trabalhadores a bordo devem utilizar o correto equipamento de proteção individual para as funções que estiverem desempenhando.	Durante a inspeção física, verificar o uso do EPI, além de exigir o comprovante de fornecimento dos equipamentos e verificar a presença do material a bordo.	- NR-30, Anexo I item 4.4, alínea e: fornecer os equipamentos de proteção individual necessários, quando não for possível evitar ou diminuir suficientemente os riscos para a segurança e saúde dos trabalhadores com meios ou técnicas coletivas de proteção, de acordo com a Norma Regulamentadora n.º 6.
EXAUSTÃO DE GASES	O barco deve possuir a exaustão adequada de gases na sala de máquinas.	Durante a inspeção física, verificar o correto funcionamento da exaustão na sala de máquinas. Caso não ocorra ou não tenha a ventilação necessária, determinar prazo para as mudanças.	- NR-30, Anexo I item 6.1.1: Os locais de trabalho fechados devem dispor de ventilação suficiente, de acordo com os métodos de trabalho e as exigências físicas impostas aos trabalhadores. - NR-30, Anexo I item 6.1.1.1: A ventilação mecânica deve ser mantida em bom estado de funcionamento.
INSTALAÇÕES	As instalações elétricas	Realizar a inspeção física,	- NR-30, Anexo I item 3.1.1: As



ELÉTRICAS	devem ser mantidas de modo seguro.	verificando emendas nos fios, contato da fiação com a água, entre outros itens.	instalações elétricas devem ser mantidas de modo seguro, garantindo: a proteção da tripulação e do barco contra os perigos elétricos; o funcionamento correto dos equipamentos necessários para manutenção do barco nas condições normais de operação e de habitabilidade, sem que se recorra a uma fonte de energia elétrica de emergência; e o funcionamento dos aparelhos elétricos essenciais à segurança em situações de emergência.
PROTEÇÃO CONTRA PEÇAS MÓVEIS	Os equipamentos devem dispor de proteção fixa ou móvel.	Verificar se máquinas possuem proteção contra acidentes, principalmente as transmissões de força. Deve também ser observado se existem botões de parada de emergência.	NR-30, Anexo I item 7.8: Os riscos da movimentação a descoberto dos viradores, dos cabos de arrasto e das peças móveis do equipamento devem ser reduzidos ao mínimo por meio da instalação de mecanismos de proteção.
COMPARTIMENTO PARA VÍVERES PERECÍVEIS	Deve haver um compartimento lavável, fechado com tampa, para alimentos.	Verificar a existência do compartimento e se o mesmo possibilita a correta higienização. Sugerir materiais de alumínio revestidos com isopor.	- NR-30, Anexo I Apendice II item 8.1.8: Devem estar disponíveis refrigeradores ou outros meios de armazenamento de alimentos a baixa temperatura, assim como utensílios e meios adequados para preparo das refeições. - NR-30, Anexo I Apendice II, Item 8.6.4.1: Os barcos que não disponham de refrigeradores devem ser dotados de outros dispositivos que possam ser utilizados para se manter alimentos armazenados a baixa temperatura.

XVI – Opinião do AFT [REDACTED] (Projeto Rural – Espírito Santo)

“Trabalho rico em experiências e de resultados importantes, ainda que de alcance restrito. Entretanto, pelo fato de introduzir a necessária reflexão sobre o tema, já se mostra exitoso.

Teve o mérito, por exemplo, de descortinar um cenário no qual as relações de trabalho são primitivas e que, portanto, carece, urgentemente, de um choque de civilidade.

Os conceitos que informam o trabalho decente e fixam o patamar civilizatório, não são conquistas dos trabalhadores situados ao sul da linha do equador.



O trabalho será arduo, demorado e muitas vezes contestado não só porque os trabalhadores desconhecem seus mais basilares direitos, mas sobretudo, por conta da visão tosca e retrograda dos que alimentam a inércia e o continuísmo, abrigados sob o manto dos, diria eu, maus costumes.

Assim definiria o que foi a operação de fiscalização na atividade pesqueira, recém realizada no Amazonas, mais precisamente ao longo do Rio Solimões¹.

XVII – Aspectos do resgate de trabalhadores na atividade pesqueira a serem considerados

O resgate de trabalhadores em situação análoga a de trabalho escravo mostrou alguns diferenciais, são eles:

- **PESCADO:** as embarcações pesqueiras cujos trabalhadores foram resgatados estavam com carregamento de peixes, de aproximadamente 4,5 toneladas. Portanto, o resgate não gerou o afastamento imediato dos trabalhadores, que continuaram na embarcação até o destino final, onde o peixe seria vendido. Seria o caso de se ignorarmos o pescado, cuja renda pode ser utilizada inclusive para pagamento das verbas rescisórias?
- **AMBIENTE:** o trabalhador resgatado nasceu e foi criado no ambiente da pesca. Ao afastá-lo, provavelmente ele continuará convivendo com o “patrão” ou outros donos de barco e poderá voltar ao meio de trabalho.
- **PATRÃO:** o patrão não é alguém de posses ou influência. É uma pessoa com um pouco menos de recursos que o trabalhador.
- **RESGATE:** o trabalhador afastado precisa retornar a cidade de origem e geralmente o faz no barco ou precisa de recursos para hotel e passagem. Seriam pagos pelo empregador, que geralmente está em local ignorado?
- **AGREGADOS:** o barco possui além dos trabalhadores, agregados, parentes ou passageiros. O que fazer com essas pessoas quando o barco é apreendido ou os trabalhadores são resgatados.
- **SEGURO-DESEMPREGO / DEFESO:** muitos dos trabalhadores recebem seguro defeso. Eles podem também receber seguro-desemprego?

XVIII - Clipping de notícias

Jornal Diário do Amazonas – 30/11/12



PESCADORES

Trabalho escravo nos rios do AM

Operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental resgatou 12 trabalhadores em situação 'análoga ao trabalho escravo' em barcos

MARIA DORR

maria.dorr@critica.com.br

Santa Maria

10.11.2012

Dois pescadores, entre eles dois adolescentes, que vivem nessas condições análogas ao trabalho escravo foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.



Segunda polícia ambiental, a operação dos trabalhadores resgatados após a operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

trabalho escravo", disse Dorrr. Os pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Pescadores não sabiam do problema

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.

Os pescadores, resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental. Os dois pescadores foram resgatados de três barcos de pesca que estavam desativados no rio Negro, em Santa Maria, após uma operação conjunta do MTE e Polícia Ambiental.



Portal do MTE – 30/11/12

Trabalho
Ministério do Trabalho e Emprego

Acesso à Informação BRASIL

Imprensa

Portal do Trabalho e Emprego

Quarta-Feira, 19 de dezembro de 2012

Busca: digite aqui Mapa do Portal | Links

Página inicial » Imprensa

Notícia RSS

MTE resgata pescadores em situação análoga à escravidão no AM
Operação inédita na atividade pesqueira foi realizada no Rio Solimões

Brasília, 30/11/2012 - O Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) resgatou, nesta semana, 12 trabalhadores em situação análoga à escravidão em barcos, sobretudo pesqueiros, localizados nas proximidades da cidade de Codajás, a 450km de Manaus (AM). A ação, inédita na atividade de pesca, foi planejada durante dois meses.

A operação envolveu cinco auditores fiscais do trabalho de diferentes regiões do país. A partir de um diagnóstico que indicava péssimas condições de trabalho na pesca em algumas regiões, o grupo percorreu o Rio Solimões de Manaus a Codajás, com o apoio da Polícia Militar Ambiental do Amazonas, que disponibilizou o contingente e duas embarcações – um barco base e uma lancha de operação tática.


Em um dos barcos, o *Princesa de Coari*, foram libertados cinco trabalhadores. Já na embarcação *Israel I*, houve o resgate de outros quatro. O terceiro caso ocorreu em um meio de transporte ilegal de madeira. Nela, havia três trabalhadores em situação degradante (sem água potável, comendo no chão e na mesma panela).

Além dos autos de infração lavrados, a prática de trabalho análogo à escravidão é crime e pode levar à prisão dos proprietários das embarcações.

Há uma grande preocupação por parte da Inspeção do Trabalho em garantir condições de trabalho decente nas embarcações pesqueiras e após neste segmento continuarão a ser executadas com apoio das Coordenações Regionais de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário.

Assessoria de Comunicação do MTE

Novo TRCT
Termo de Rescisão do Contrato de Trabalho

 Acesso à Informação



XIX – Conclusão

O fato do Grupo Especial de Fiscalização Móvel ter conseguido diagnosticar condições de trabalho análogas à escravidão na pesca já reveste a ação de importância e reflete o planejamento e as demais ações ligadas ao tema que foram desenvolvidas pelo Ministério do Trabalho e Emprego ao longo do ano.

Entretanto, o que torna ainda mais especial este GMPA são as etapas que levaram ao resgate desses trabalhadores e tudo o que ainda há por acontecer sobre o tema.

Como já registrado no relatório, até que fosse decidido pelo resgate, o grupo de auditores-fiscais debateu inúmeros conceitos sobre a pesca, como a questão dos aspectos culturais e a temática da falsa parceria. Essa troca de ideias foi muito rica e gerou o conteúdo que registramos nesse documento.

Além disso, sabemos que a solução do problema não passa somente pela fiscalização, dada a extensão dos rios da região e o comportamento solidificado há décadas. Para que comece a mudar o cenário da pesca, é necessário a conscientização dos agentes ligados ao tema, seja na esfera pública, seja no campo dos pescadores e armadores.

Temos ciência de que o papel do Grupo foi cumprido, no sentido de diagnosticar e autuar as infrações (efeito pedagógico), mas é importante que o que foi feito gere o debate entre os envolvidos na atividade econômica da pesca.

É certo, portanto, que o mais importante da ação está por vir. O resgate não vai mudar a realidade, mas juntamente com um trabalho de inteligência que envolva conscientização e planejamento de ações, pode ter um bom resultado.

Durante os cinco dias de operação, por meio da nossa reflexão sobre a precarização das condições de trabalho na pesca brasileira, ficaram ainda mais evidentes as dificuldades e obstáculos existentes e a necessidade da Inspeção do Trabalho abordar o tema de uma nova maneira no Brasil.

Para que o trabalhador tenha seus direitos garantidos e esteja protegido, muitas vezes é necessário articular novas atitudes com os responsáveis pela produção, no caso o Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA), ou por quem fiscaliza a segurança das embarcações, a Marinha.

Nesse enfoque, pelo entendimento dos auditores-fiscais presentes a este GMPA, reforça-se o que já foi registrado na conclusão de outras ações. Sugere-se que a Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho intensifique entendimentos com o Ministério da Pesca e Aquicultura para o atendimento das seguintes necessidades de nossa fiscalização:

- que, na carteira dos pescadores, passe a constar apenas “PESCADOR PROFISSIONAL”, ao invés de “PESCADOR PROFISSIONAL ARTESANAL”. A supressão de uma palavra parece pouco, mas seria importante etapa para reduzirmos a confusão de conceitos entre os termos pesca e pescador. A pesca artesanal é uma espécie do gênero comercial e não fica à margem da fiscalização;



- que o seguro-defeso seja um direito dos pescadores empregados também. Com isso, busca-se a redução da informalidade no setor;

- que seja realizado um estudo sobre as aposentadorias especiais concedidas aos pescadores, analisando se o benefício do seguro-defeso, que não exige carências e apenas duas contribuições de valor baixo por ano, de fato auxilia os pescadores no término de suas vidas laborais ou se tem sido convertido para outros fins.

Outra providência a ser registrada é que o MTE concentre esforços e contatos para que o contrato de parceria, previsto na Nova Lei da Pesca e mencionado erroneamente por muitos armadores como o elemento substitutivo da anotação de carteira dos pescadores e do pagamento de remuneração mínima, seja finalmente regulamentado.

Vale ressaltar ainda o êxito do GMPA do Amazonas, com a troca constante de experiências entre auditores do projeto Portuário e Aquaviário com os do projeto Rural, que pode ser multiplicada em outras CORITPAs para a fiscalização da pesca.

Importante registrar também que não existe trabalhador mais abandonado que o pescador, que labora com precárias condições.

Por fim, vale ressaltar o valioso apoio dos colegas auditores-fiscais provenientes de outras Regionais. A generosidade, conhecimento e motivação deles fez a diferença.

Registre-se ainda a necessidade de manutenção das ações de fiscalização nos rios da região, a fim de aperfeiçoar o trabalho iniciado. É necessário que o grupo tenha mais estrutura para a operação, que possua – como ocorre no projeto rural – a possibilidade de um centro de custos. Conforme o colega Miguel Nin destacou na ocasião, o pescador fiscalizado tem o direito de exigir que as demais embarcações também sejam inspecionadas.

Também sugere-se que uma das próximas operações seja realizada na região da Boca do Badajós, onde estavam “escondidos” vários barcos de pesca que souberam da nossa operação.

Pela fácil comunicação entre as embarcações, via rádio, sugere-se utilizar barcos descaracterizados e, para talvez melhores resultados, que a operação seja realizada fora da época de defeso.

Registre-se também agradecimento à CONITPA, à DFTPA e à SRTE/AM e pela disponibilização de todos os meios necessários para que a ação ocorresse, bem como ao Batalhão de Policiamento Ambiental, sobretudo ao sargento Souza Andrade.

Será um longo caminho até o pescador mude seu conceito sobre o trabalho na pesca, deixando de considerá-lo uma aventura.

É o relatório.

**Grupo Especial de Fiscalização Móvel do Trabalho Portuário e Aquaviário
Amazonas – Novembro de 2012**

Os documentos relacionados à ação podem ser solicitadas pelo e-mail

