



RELATÓRIO

ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

NORMA REGULAMENTADORA N° 30 – SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO AQUAVIÁRIO

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Secretaria Especial de Previdência e Trabalho

Secretaria de Trabalho

Subsecretaria de Inspeção do Trabalho

Brasília, 2021



EXPEDIENTE

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Paulo Roberto Nunes Guedes

SECRETARIA ESPECIAL DE PREVIDÊNCIA E TRABALHO

Bruno Bianco Leal

SECRETARIA DE TRABALHO

Bruno Silva Dalcolmo

SUBSECRETARIA DE INSPEÇÃO DO TRABALHO

Romulo Machado e Silva

Coordenação-Geral de Segurança e Saúde no Trabalho

Marcelo Naegele

Coordenação de Normatização e Registros

Joelson Guedes da Silva

Coordenação-Geral de Integração Fiscal

José Carlos Scharmach

Serviço de Gestão da Informação

Flávia Carla Forner da Silveira

EQUIPE TÉCNICA - EXECUÇÃO

Mauro Costa Cavalcante Filho - **Coordenador**

Jeannine Ladeira Piacesi de Azevedo

Franklim Rabelo de Araújo

Emanuel Carvalho Lima

João Paulo Reis Ribeiro Teixeira

Magno Cavalcante da Silva

Sarah de Araújo Carvalho

Prefácio



O presente documento foi elaborado pela Subsecretaria de Inspeção do Trabalho (SIT) da Secretaria de Trabalho do Ministério da Economia. O desenvolvimento desta Análise de Impacto Regulatório (AIR) pela SIT tem como fim último o aprimoramento da qualidade regulatória no Brasil, por meio de um processo sistemático de análise baseada em evidências.

A partir de plano de trabalho apresentado à Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP) em novembro de 2017 e aprovado em março de 2018, foi implementado um processo de revisão das Normas Regulamentadoras (NR) de Segurança e Saúde no Trabalho (SST), tendo como pilar a publicação da Portaria SIT nº 787, de 27 de novembro de 2018, que dispõe sobre as regras de aplicação, interpretação e estruturação das NR.

Em 2019, a partir das diretrizes de harmonização, desburocratização e simplificação, foi apresentada, durante a 97ª Reunião Ordinária da CTPP, realizada em 04 e 05 de junho de 2019, uma agenda regulatória para revisão das NR. Nessa ocasião, a proposta de revisão e o respectivo calendário de implementação de 2019 foram aprovados pelas bancadas de trabalhadores e empregadores, incluindo a disponibilização dos textos de algumas normas para consulta pública.

No início desse processo concatenado de revisão de normas, além da publicação da Portaria SIT nº 787, de 2018, houve a revisão da Norma Regulamentadora nº 01 (NR 01), publicada pela Portaria SEPRT nº 6.730, de 09 de março de 2020, que lhe conferiu nova redação de forma a atualizar conceitos, positivar os requisitos quanto à capacitação e treinamento em segurança e saúde no trabalho e, especialmente, inserir os parâmetros para o Gerenciamento de Riscos Ocupacionais pelo empregador.

Ademais, destacam-se ainda as revisões da Norma Regulamentadora nº 07 (NR 07) e da parte principal da Norma Regulamentadora nº 09 (NR 09), cujas redações foram alteradas, respectivamente, pelas Portarias SEPRT nº 6.734, de 09 de março de 2020, e nº 6.735, de 10 de março de 2020.

Em razão dessas publicações, tornou-se necessário harmonizar e atualizar a Norma Regulamentadora nº 30 (NR 30) face à estruturação prevista na Portaria SIT nº 787, de 2018, e aos novos conteúdos dessas normas, caracterizadas como normas gerais e estruturantes para a aplicabilidade de todas as demais.

O processo desta AIR vem contribuir para que a revisão do texto normativo da NR 30 atenda aos procedimentos para a elaboração e revisão de normas regulamentadoras relacionadas à segurança e saúde no trabalho e às condições gerais de trabalho, descritas na metodologia de regulamentação adotada pela Portaria SEPRT n.º 6.399, de 31 de maio de 2021, e pelo Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

Este documento, portanto, representa passo relevante nesse processo de elaboração de AIR, em observância aos parâmetros exigidos pelo Decreto nº 10.411, de 2020, bem como pela Portaria SEPRT nº 6.399, de 2021.

ÍNDICE

Prefácio	2
Sumário	10
I. Sumário executivo	11
Capítulo II - Problema Regulatório	15
II. Identificação do problema regulatório	16
II.1 Introdução	16
II.2 Contexto histórico da regulamentação da NR 30.....	18
II.3 Acidentes de trabalho no setor aquaviário	21
II.4 Principais não conformidades identificadas pela Inspeção do Trabalho	29
II.5 Caracterização do problema regulatório	37
Capítulo III – Agentes Afetados	41
III. Identificação dos agentes afetados	42
III.1 Introdução	42
III.2 Empregadores.....	44
III.3 Empregados	45
Capítulo IV –Fundamentação Legal	49
IV. Identificação da fundamentação legal.....	50
Capítulo V – Definição dos Objetivos	57
V. Definição dos objetivos a serem alcançados	58
Capítulo VI – Descrição das Alternativas.....	62
VI. Descrição das alternativas possíveis ao enfrentamento do problema regulatório identificado	63
Capítulo VII –Impacto das Alternativas	65
VII. Exposição dos possíveis impactos das alternativas identificadas	66

Capítulo VIII – Participação Social.....	74
VIII. Considerações referentes às informações e às manifestações recebidas para a AIR em eventuais processos de participação social	75
Capítulo IX – Experiência Internacional	76
IX. Experiência Internacional.....	77
Capítulo X – Efeitos e Riscos.....	79
X. Identificação e definição dos efeitos e riscos decorrentes da edição, da alteração ou da revogação do ato normativo	80
Capítulo XI – Comparação das Alternativas.....	84
XI. Comparação das alternativas consideradas para a resolução do problema regulatório identificado	85
XI.1 Estruturação da metodologia AHP.....	87
XI.2 Critérios	88
XI.3 Avaliação das alternativas e critérios.....	95
XI.4 Conclusão	100
Capítulo XII – Estratégia de Implementação.....	103
XII. Indicação da estratégia para implementação da alternativa sugerida	104
Capítulo XIII – Referências.....	108
XIII. Referências	109

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - ACIDENTES TÍPICOS E ADOECIMENTOS OCUPACIONAIS, POR ANO	22
FIGURA 2- ACIDENTES TÍPICOS E ADOECIMENTOS OCUPACIONAIS EM 2019, POR UF	22
FIGURA 3 - ACIDENTES TÍPICOS E ADOECIMENTOS EM 2019 COM MAIS DE 15 DIAS	23
FIGURA 4 - ACIDENTES POR CAPÍTULO DA CID.....	24
FIGURA 5 - PARTES DO CORPO ATINGIDA	25
FIGURA 6 - AGENTES CAUSADORES	26
FIGURA 7 - SITUAÇÃO GERADORA.....	26
FIGURA 8 - NATUREZA DA LESÃO	27
FIGURA 9 – NÚMERO DE FISCALIZAÇÕES, POR ANO – SETOR AQUAVIÁRIO	31
FIGURA 10 – NÚMERO DE FISCALIZAÇÕES EM 2019, POR UF – SETOR AQUAVIÁRIO.....	32
FIGURA 11 – IRREGULARIDADES TRABALHISTAS DETECTADAS EM 2019, POR UF.....	33
FIGURA 12 – IRREGULARIDADES DA NR 30 DETECTADAS EM 2019, POR UF	34
FIGURA 13 - NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS NO SETOR POR ANO	44
FIGURA 14 – NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS POR UF	45
FIGURA 15 – NÚMERO DE EMPREGADOS POR ANO.....	46
FIGURA 16 - NÚMERO DE TRABALHADORES POR UF.....	46
FIGURA 17 - TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA	48

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - ALTERNATIVA NORMATIVA: ATUALIZAÇÃO DA NR 30 COM ELIMINAÇÃO DE CONFLITO NORMATIVO COM AS NR 01, 07 E 34	67
TABELA 2 – ALTERNATIVA NÃO NORMATIVA: criação do Manual de Aplicação da NR 30; fiscalização do setor aquaviário; e Plano de comunicação sobre NR 30	69
TABELA 3 – ALTERNATIVA NORMATIVA + ALTERNATIVAS NÃO NORMATIVAS.	70
TABELA 4 – CLASSIFICAÇÃO DOS NÍVEIS DE IMPACTO.....	73
TABELA 5 – NÍVEL DE CONTRIBUIÇÃO DAS ALTERNATIVAS.....	73
TABELA 6 - RISCOS E POSSÍVEIS MEDIDAS DE MITIGAÇÃO.....	83
TABELA 7 – ESCALA DE COMPARAÇÃO AHP.....	87
TABELA 8 – CRITÉRIOS.....	88
TABELA 9 – TABELA DE COMPARAÇÃO DE CRITÉRIOS	89
TABELA 10 –MATRIZ DE COMPARAÇÃO DE CRITÉRIOS	89
TABELA 11 – NORMALIZAÇÃO DA MATRIZ – PRIMEIRA ETAPA.....	90
TABELA 12 – NORMALIZAÇÃO DA MATRIZ – SEGUNDA ETAPA	90
TABELA 13 – CÁLCULO DO VETOR DE PRIORIDADE	91
TABELA 14 – TABELA MATRIZ COMPARATIVA DE CRITÉRIOS.....	91
TABELA 15 – TABELA DE PESOS DE CADA UM DOS CRITÉRIOS	92
TABELA 16 – CÁLCULO DE VALOR PRINCIPAL DE EIGEN.....	92
TABELA 17 – ÍNDICE DE CONSISTÊNCIA ALEATÓRIA	94
TABELA 18 – ALTERNATIVAS	95
TABELA 19 – TABELA DE COMPARAÇÃO: ALTERNATIVAS X PROTEÇÃO À SAÚDE E À VIDA ..	95
TABELA 20 – TABELA DE MATRIZ COMPARATIVA DE ALTERNATIVAS COM O CRITÉRIO: PROTEÇÃO A SAÚDE E À VIDA.....	96
TABELA 21 – PESOS DE CADA UMA DAS ALTERNATIVAS PARA O CRITÉRIO PROTEÇÃO A SAÚDE E A VIDA.....	96
TABELA 22 – TABELA DE COMPARAÇÃO: ALTERNATIVAS X CUSTOS.....	97
TABELA 23 – TABELA DA MATRIZ COMPARATIVA DE ALTERNATIVAS COM O CRITÉRIO CUSTOS	97
TABELA 24 – TABELA COM OS PESOS DAS ALTERNATIVAS EM RELAÇÃO AO CRITÉRIO CUSTOS	98
TABELA 25 – TABELA DE COMPARAÇÃO ALTERNATIVAS X SEGURANÇA JURÍDICA.....	99
TABELA 26 – TABELA DA MATRIZ COMPARATIVA DE ALTERNATIVAS COM O CRITÉRIO SEGURANÇA JURÍDICA.....	99

TABELA 27 – PESOS DE CADA UMA DAS ALTERNATIVAS EM RELAÇÃO AO CRITÉRIO SEGURANÇA JURÍDICA.....	100
TABELA 28 – RESULTADO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERANDO OS CRITÉRIOS ANALISADOS	101
TABELA 29 – PRIORIDADE GLOBAL.....	101

Sumário



I. Sumário executivo

(inciso I do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

Os quadros abaixo apresentam o resumo dos principais elementos da análise: definição do problema, objetivos, alternativas regulatórias consideradas, alternativa sugerida.

Qual o problema regulatório se pretende solucionar?

O problema regulatório que se pretende solucionar é a **exposição dos trabalhadores a bordo de embarcações a perigos decorrente da falta de uma gestão abrangente dos riscos ocupacionais.**

O referido problema se insere no contexto dos direitos fundamentais, especialmente os relacionados à proteção à saúde e à vida, bens jurídicos tutelados constitucionalmente pelo Estado Brasileiro, e deve ser analisado sob o prisma das políticas públicas necessárias para sua efetivação e para a mitigação de riscos inaceitáveis.

O problema regulatório tem caráter multifacetado, possuindo múltiplas causas e consequências. As principais consequências do problema regulatório são os acidentes e adoecimentos ocupacionais e as infrações administrativas à norma.

Em relação às causas relacionadas ao problema regulatório, destacam-se:

a) falta de harmonização da NR 30 com outras normas de SST e Portarias;

b) lacuna nos requisitos de proteção; e

c) conflito com o campo de aplicação da Norma Regulamentadora nº 34 (NR 34) – Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção, Reparação e Desmonte Naval.

Quais objetivos se pretende alcançar?

O **objetivo fundamental** para o enfrentamento do problema principal é implementar um sistema de gestão abrangente dos riscos ocupacionais no trabalho aquaviário.

Quanto aos **objetivos específicos**, elencam-se:

- reduzir número de acidentes;
- ajustar campo de aplicação e objetivo da norma;
- harmonizar a NR 30 com outras normas e regulamentos;
- adequar comandos normativos específicos;
- estender a norma para todos os trabalhadores do setor; e
- ajustar comandos normativos em face da detecção de problemas.

Espera-se alcançar os seguintes resultados: 1) redução dos acidentes de trabalho; 2) redução dos incidentes; 3) redução dos custos decorrentes dos acidentes e incidentes para a sociedade, governo e organizações.

Quais alternativas foram consideradas para a solução do problema regulatório?

Além da “não ação”, que deve ser obrigatoriamente considerada, foram

consideradas mais duas alternativas: soluções normativas e soluções não normativas.

NORMATIVAS

- Revisão da NR 30 com a eliminação de conflito normativo com as NR 01, 07 e 34.

NÃO NORMATIVAS

- Desenvolver um manual ou guia de orientações sobre a aplicabilidade da NR 30 e a interpretação das mudanças normativas.
- Aumentar a ação direta do Governo Federal, por meio da fiscalização pela Auditoria-Fiscal do Trabalho do cumprimento das disposições da NR 30.
- Elaborar plano de comunicação para ampliar a conscientização acerca da NR 30.

Qual a melhor alternativa apontada para resolver o problema e por quê?

Para atender esse objetivo, não existe um método que possa ser mais bem aplicado a todas as situações, e sim métodos mais adequados conforme as especificidades de cada caso, a disponibilidade de dados e de tempo e a necessidade de se realizar uma análise proporcional.

Na elaboração desta análise, foi adotada a metodologia da Análise Multicritério (AMC) para aferição da razoabilidade do impacto econômico. A AMC é considerada uma técnica quali-quantitativa, que agrega características de técnicas qualitativas, como a utilização de grupos de discussão e técnicas de

brainstorming, e de técnicas quantitativas, como a utilização de escalas e pesos para os diferentes indicadores do modelo.

Entre as diversas técnicas de AMC que podem ser utilizadas para identificação da melhor opção regulatória, será adotada para esse fim a metodologia de Processo de Hierarquia Analítica (*Analytic Hierarchy Process - AHP*) para mapear os impactos de sua atuação regulatória.

Cumprido destacar que o AHP é uma técnica para a comparação dos impactos das opções regulatórias que auxilia o tomador de decisão a lidar com problemas complexos em um contexto com muitas incertezas, sendo uma alternativa viável aos métodos quali-quantitativos de AIR, uma vez que permite uma aproximação sistemática para a aplicação de critérios, subjetivos ou qualitativos, para a tomada de decisão, em um ambiente com uma grande quantidade de informações complexas.

Assim, foi utilizada a análise multicritério, nos termos do inciso I, do art. 7º do Decreto nº 10.411, de 2020, com a definição de critérios para comparação das alternativas e a consequente avaliação e comparação entre as alternativas selecionadas.

Nesse sentido, concluiu-se que o critério que melhor atende aos objetivos propostos é o critério de Proteção à Saúde e à Vida, sendo que a alternativa recomendada é uma combinação das alternativas normativa (revisão da NR 30) e não normativa.

Capítulo II - Problema Regulatório



II. Identificação do problema regulatório

(inciso II do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

II.1 Introdução

Neste capítulo, será apresentado o problema regulatório que se pretende solucionar, com a apresentação de suas possíveis causas e extensão.

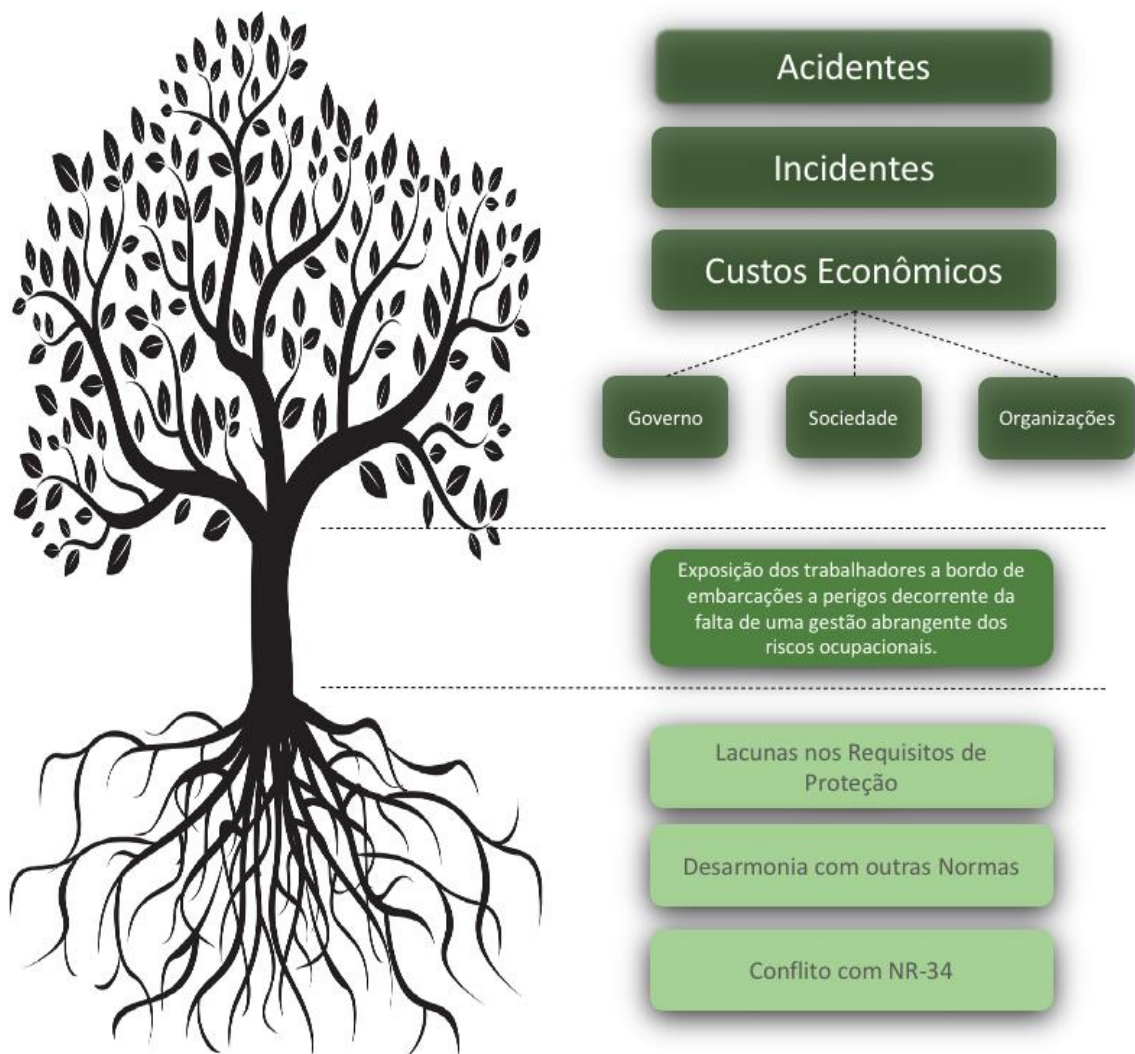
Por meio de uma construção analítica, busca-se apresentar a compreensão do problema, sendo que a primeira etapa da análise de impacto regulatório consiste na identificação e análise do problema regulatório, de forma a permitir uma melhor compreensão das suas causas e consequências.

Nesse sentido, o problema regulatório foi diagnosticado a partir dos subsídios reunidos de diferentes fontes, a fim de garantir seu amparo em evidências, conforme as seguintes abordagens:

- Apresentação do histórico da NR 30: a primeira publicação, suas atualizações, suas defasagens e as experiências regulatórias internacionais.
- Apresentação dos cenários de acidente de trabalho, indicando a quantidade, características dos acidentes e, quando possível, a causa mais comum.
- Apresentação dos principais riscos identificados para o setor: quais os riscos tratados pela NR, quais faltam ser mais bem desenvolvidos, as inovações tecnológicas envolvidas, dentre outros aspectos.
- Apresentação das principais não conformidades identificadas a partir dos Relatórios de Inspeção da fiscalização trabalhista: Autos de

Infração lavrados, fiscalizações, regularizações, dentre outros aspectos.

Como resultado das análises realizadas, chegou-se à construção do seguinte diagrama (árvore do problema), sendo o problema regulatório principal definido como a “exposição dos trabalhadores a bordo de embarcações a perigos decorrente da falta de uma gestão abrangente dos riscos ocupacionais”.



II.2 Contexto histórico da regulamentação da NR 30

A NR 30 foi originalmente aprovada pela Portaria SIT nº 34, de 04 de dezembro de 2002, tendo sido concebida para suprir uma lacuna importante na legislação nacional de SST em relação ao trabalho aquaviário.

A partir da ratificação pelo Brasil, em 1991, da Convenção nº 147 - Normas Mínimas de Marinha Mercante (1976) da Organização Internacional do Trabalho (OIT), iniciaram-se as discussões no âmbito do extinto Ministério do Trabalho, com a finalidade de elaboração de uma norma específica que regulasse as condições de segurança e saúde no trabalho a bordo de embarcações.

Cabe ressaltar que o Brasil é um dos países que mais ratificou convenções internacionais sobre o trabalho marítimo. No âmbito da OIT, já foram ratificadas 23 Convenções relacionadas ao trabalho no mar, quais sejam: 16, 22, 53, 58, 91, 92, 108, 113, 125, 126, 133, 137, 145, 146, 147, 152, 163, 164, 166, 138, 178, 182 e 185.

Recentemente, em maio de 2020, foi enviada carta de ratificação da Convenção nº 186 da OIT - Trabalho Marítimo, conhecida mundialmente como MLC 2006 (*Maritime Labour Convention 2006*), que estabelece requisitos mínimos para os trabalhadores marítimos que trabalham em navios, garantindo a proteção dos cerca de 1,5 milhões de trabalhadores marítimos em todo o mundo, bem como condições equitativas para os armadores.

No âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), o Brasil já ratificou as principais convenções marítimas (Ex. SOLAS, STCW, MARPOL), e na Organização das Nações Unidas (ONU) o Brasil é signatário da Convenção sobre o Direito no Mar, de 1982. Desta forma, após a ratificação da Convenção nº 186 da OIT, o Brasil terá um conjunto normativo que se convencionou chamar os quatro pilares na indústria marítima.

Inicialmente pensada para ser uma norma restrita ao trabalho marítimo, o escopo da NR 30 foi ampliado no curso de sua elaboração, incorporando-se o conceito relativo ao trabalho aquaviário, na esteira do que foi regulamentado na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, conhecida como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) e seu decreto regulamentador, e que relacionou seis tipos de trabalhadores aquaviários: marítimos, pescadores, fluviários, mergulhadores, práticos e agentes de manobra e docagem. Dessa forma, foram incorporadas no projeto da NR as atividades profissionais realizadas no mar e em águas interiores, tendo sido prevista a criação de anexos que contemplassem as atividades dos profissionais acima elencados.

De fato, após a elaboração do corpo da norma, foram incluídos dois anexos: o Anexo I, versando sobre a pesca comercial, aprovado pela Portaria SIT nº 36, de 29 de janeiro de 2008; e o Anexo II, dispendo sobre plataformas e instalações de apoio, aprovado pela Portaria SIT nº 183, de 11 de maio de 2010.

Para que as demais atividades relativas ao trabalho aquaviário fossem integralmente contempladas, haveria a necessidade ainda de dois anexos: um relativo ao trabalho fluviário e outro relativo ao trabalho de mergulho. Este tema (trabalho sob condições hiperbáricas) atualmente é abordado no Anexo nº 6 da Norma Regulamentadora nº 15 (NR 15) – Atividades e Operações Insalubres, publicado pela Portaria SSMT nº 05, de 09 de fevereiro de 1983.

Ressalta-se que, em alteração recente da Norma Regulamentadora nº 07 – NR 07 (que dispõe sobre Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional), foi inserido o Anexo IV relativo ao Controle Médico Ocupacional de Exposição a Condições Hiperbáricas. Apesar dessa recente publicação, verifica-se ainda carente a atualização dos procedimentos relativos à segurança do trabalho, que não são atualizados desde 1983.

Já com relação ao anexo referente ao trabalho em plataformas, o seu conteúdo foi convertido na Norma Regulamentadora nº 37 (NR 37) – Segurança e Saúde em Plataformas de Petróleo, publicada por meio da Portaria MTb nº 1.186, de 20 de dezembro de 2018.

Para a elaboração do texto inicial da NR 30, foi constituído um Grupo de Trabalho Tripartite (GTT), conforme previa a Portaria MTb nº 393, de 09 de abril de 1996, vigente à época, que tratava do procedimento de elaboração de NR. O texto foi concebido contemplando o modelo tripartite, com a participação de trabalhadores, empregadores e governo. Na composição da representação de governo no GTT, foram incorporados órgãos governamentais que possuem regulamentação na área aquaviária como o Ministério da Saúde e a Marinha do Brasil. O objetivo dessa participação teve como diretriz construir uma norma que não entrasse em choque com outros normativos existentes, evitando-se conflitos e sobreposições na ação governamental.

Após diversas reuniões realizadas pelo GTT, a proposta de nova norma foi apresentada durante a 32ª Reunião Ordinária da Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP), realizada em 04 de dezembro de 2002, ocasião em que foi aprovada. Informações sobre a CTPP (integrantes, funcionamento, entre outros) constam no Capítulo V deste relatório, que trata da identificação da fundamentação legal.

Já a Comissão Permanente Nacional Aquaviária (CPNA), composta por integrantes do governo, de trabalhadores e de empregadores, foi criada na mesma portaria que publicou a NR 30, com o objetivo de acompanhar a implementação da nova norma e propor adequações ao seu texto, quando necessário. A CPNA funcionou ativamente até o final do ano de 2018, tendo sido extinta pelo Decreto nº 9.759, de 11 de abril de 2019, que estabeleceu novas diretrizes, regras e limitações para colegiados da administração pública federal. Ao longo de sua

existência, de 2002 a 2018, a CPNA realizou 47 reuniões ordinárias, o que possibilitou diversas alterações no texto da NR 30, por meio do modelo tripartite.

II.3 Acidentes de trabalho no setor aquaviário

Este texto objetiva apresentar dados de acidentes no setor aquaviário. Neste sentido é importante frisar a importância da análise desses dados na etapa de reconhecimento do problema regulatório, já que permite tanto a mensuração da dimensão deste evento, incluindo impactos sociais e econômicos, como também o reconhecimento dos principais fatores envolvidos.

Na contabilização dos acidentes no setor aquaviário, não foram incluídos os CNAE relativos à atividade de pesca, de modo que os números e estatísticas desta análise refletem de forma predominante as atividades dos aquaviários, sem levar em conta o grupo de pescadores.

Salienta-se também que todo esforço na área de segurança e saúde visa à eliminação/redução de acidentes e assim a preservação da vida e manutenção da integridade e saúde do trabalhador. Deste modo, os acidentes de trabalho representam um problema raiz em toda análise de impacto nessa área.

Os resultados apresentados foram extraídos do banco de dados da Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT) contidos em servidores da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho e referem-se ao período compreendido entre janeiro de 2016 a julho de 2020.

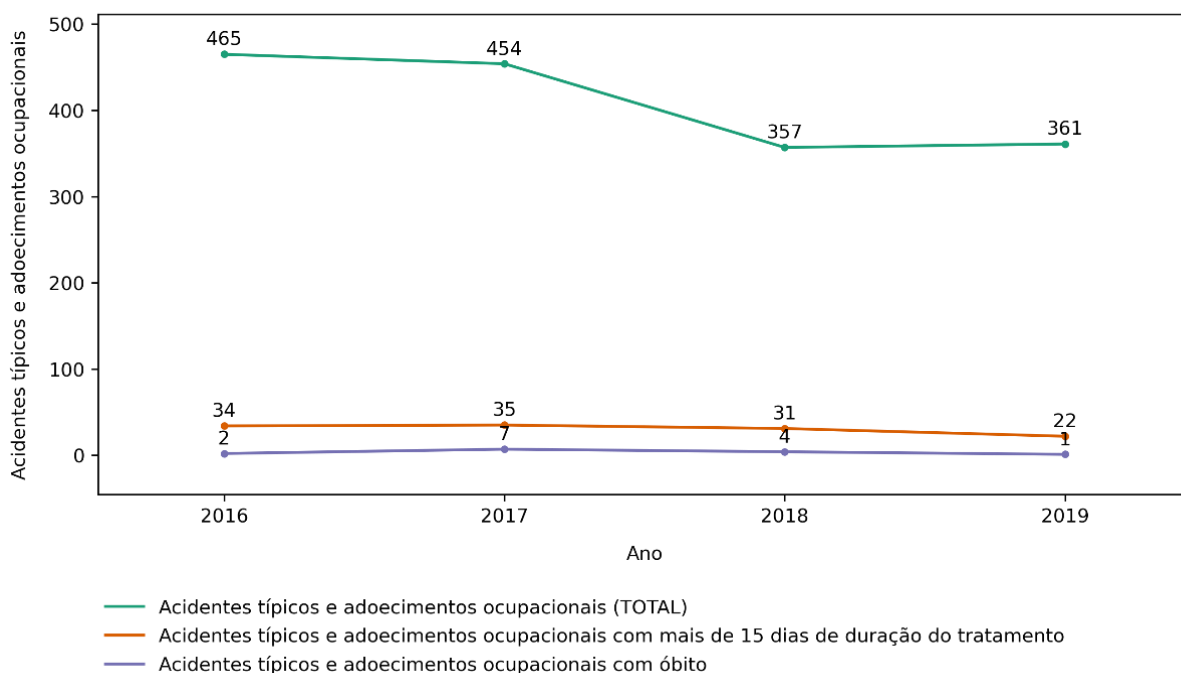
II.3.1 - Resultados

Entre janeiro de 2016 a julho de 2020, foram registrados **1.637** acidentes no setor aquaviário, dos quais **14** de natureza fatal. Nota-se também que aproximadamente em 6,1% dos acidentes houve afastamento superior a 15 dias, representando eventos com maior gravidade. A Figura 1 apresenta a quantidade de acidentes típicos e adoecimentos ocupacionais por ano.

FIGURA 1 - ACIDENTES TÍPICOS E ADOECIMENTOS OCUPACIONAIS, POR ANO

Acidentes típicos e adoecimentos ocupacionais, por ano - Setor Aquaviário

Fonte: Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT)

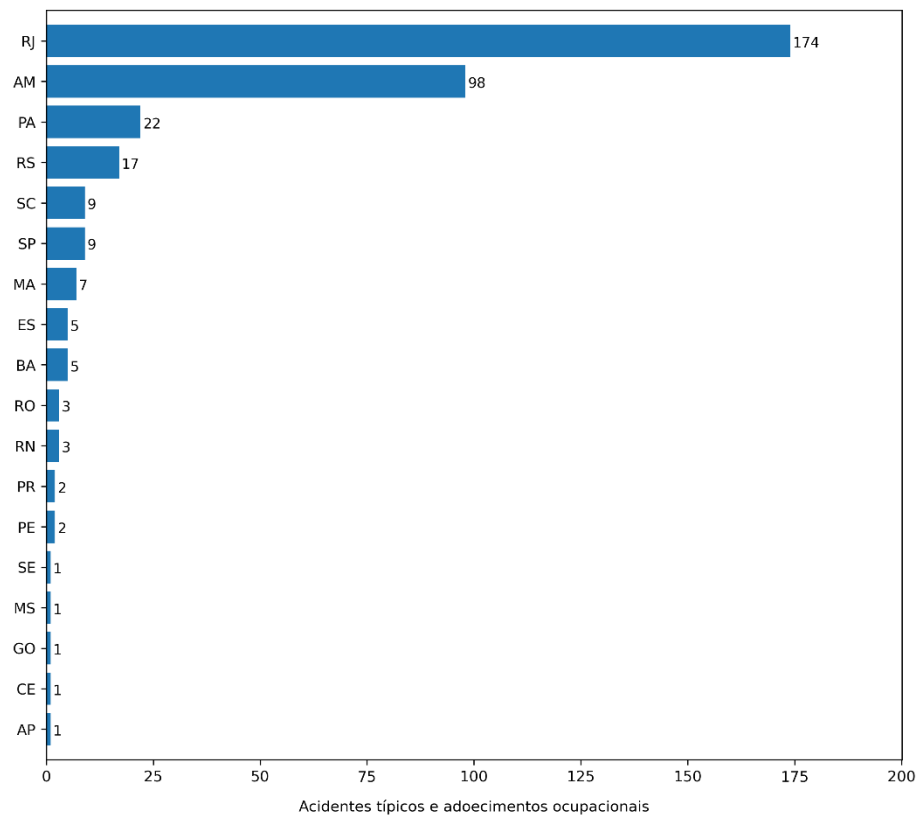


Ao se analisar a ocorrência dos acidentes, observa-se que eles estão concentrados em alguns estados, com destaque para Rio de Janeiro e Amazonas, conforme Figura 2.

FIGURA 2- ACIDENTES TÍPICOS E ADOECIMENTOS OCUPACIONAIS EM 2019, POR UF

Acidentes típicos e adoecimentos ocupacionais em 2019, por UF - Setor Aquaviário

Fonte: Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT)

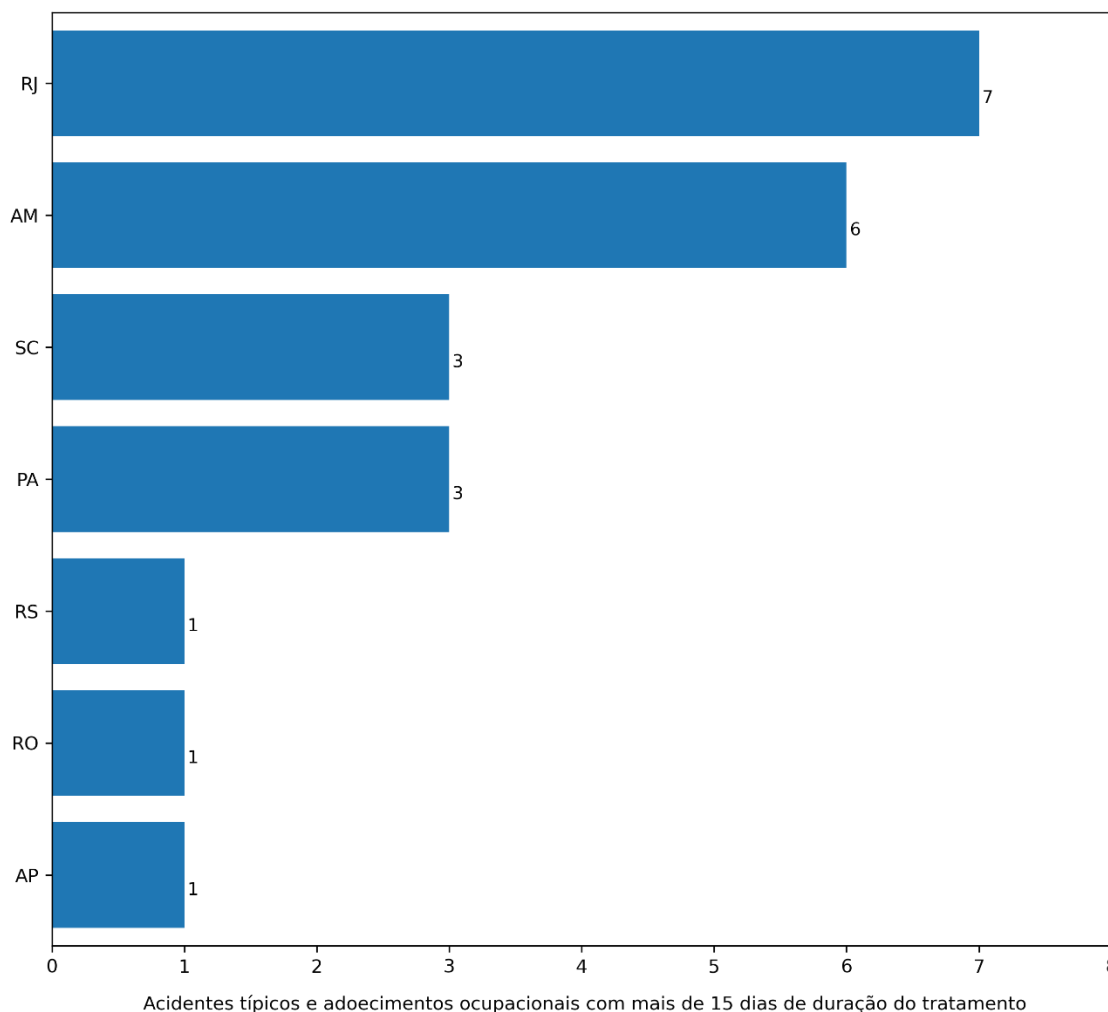


Ao se analisar acidentes com mais de 15 dias, ou seja, com maior gravidade, observa-se que RJ e AM continuam nas primeiras posições, o que pode ser explicado pela elevada atividade aquaviária nesses estados, conforme se observa na Figura 3.

FIGURA 3 - ACIDENTES TÍPICOS E ADOECIMENTOS EM 2019 COM MAIS DE 15 DIAS

Acidentes típicos e adoecimentos ocupacionais em 2019 com mais de 15 dias de duração do tratamento, por UF - Setor Aquaviário

Fonte: Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT)

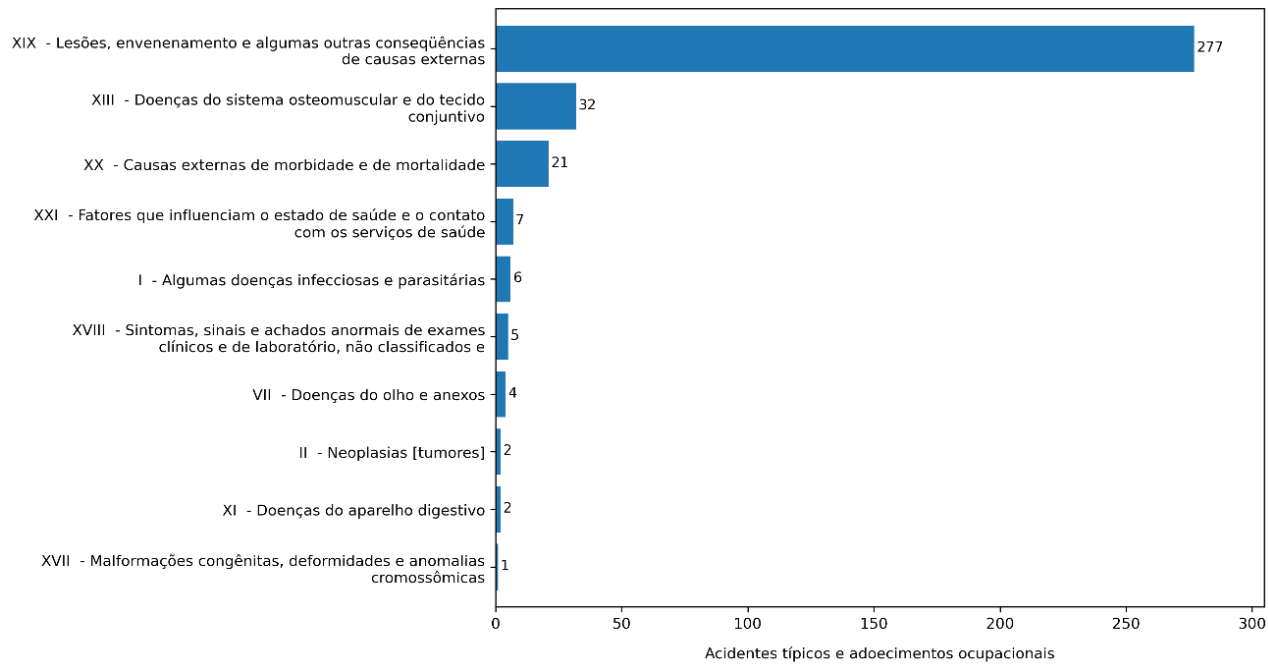


Em relação aos principais agravos, se observa que mais de 80% estão concentrados no Capítulo XIX da lista de Classificação Internacional de Doenças (CID), que vai de S00 a T98, abrangendo principalmente traumatismo em diversas regiões do corpo. Na Figura 4, é exibido o número de acidentes por Capítulo da CID.

FIGURA 4 - ACIDENTES POR CAPÍTULO DA CID

Acidentes típicos e adoecimentos ocupacionais em 2019, por capítulos da CID-10 mais frequentes - Setor Aquaviário

Fonte: Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT)

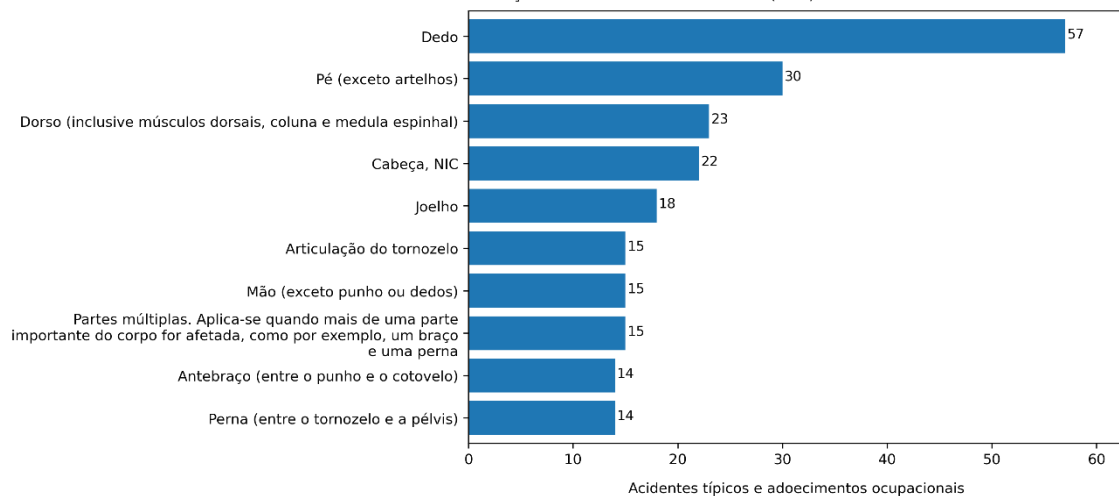


Em relação à parte do corpo atingida, observa-se que, em 2019, aproximadamente 25% dos acidentes atingiram os dedos, seguido dos pés com 13% de ocorrências registradas, conforme Figura 5.

FIGURA 5 - PARTES DO CORPO ATINGIDA

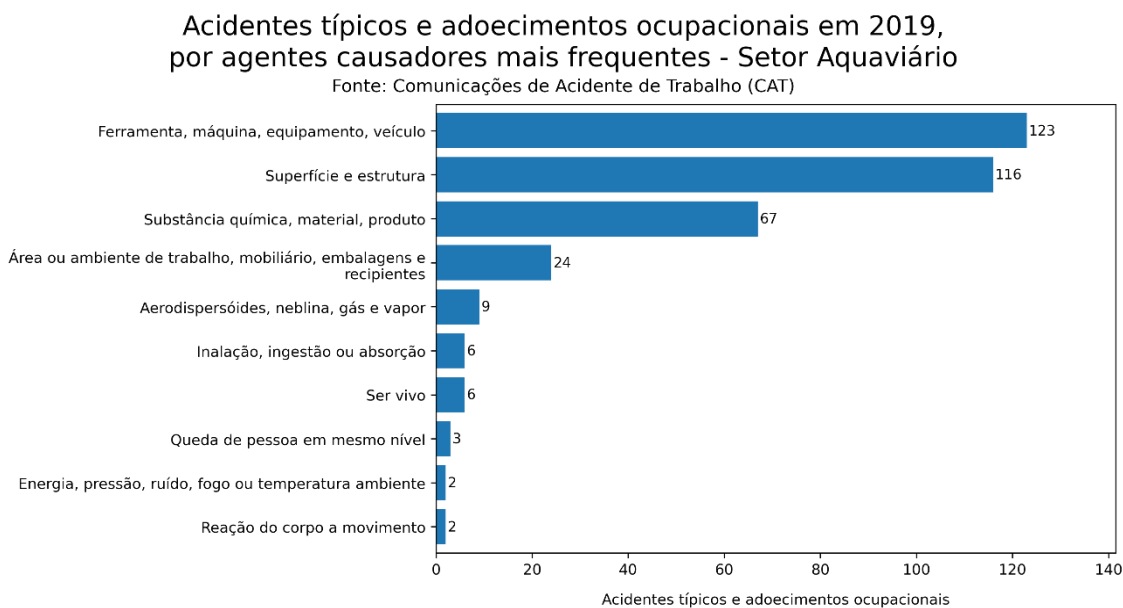
Acidentes típicos e adoecimentos ocupacionais em 2019, por partes do corpo atingidas com maior frequência - Setor Aquaviário

Fonte: Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT)



Ao analisar os agentes causadores, observa-se que o conjunto “ferramenta, máquina, equipamento e veículo” representa aproximadamente 34% dos acidentes, seguido de “superfície e estrutura” com 32%, conforme exibido na Figura 6.

FIGURA 6 - AGENTES CAUSADORES

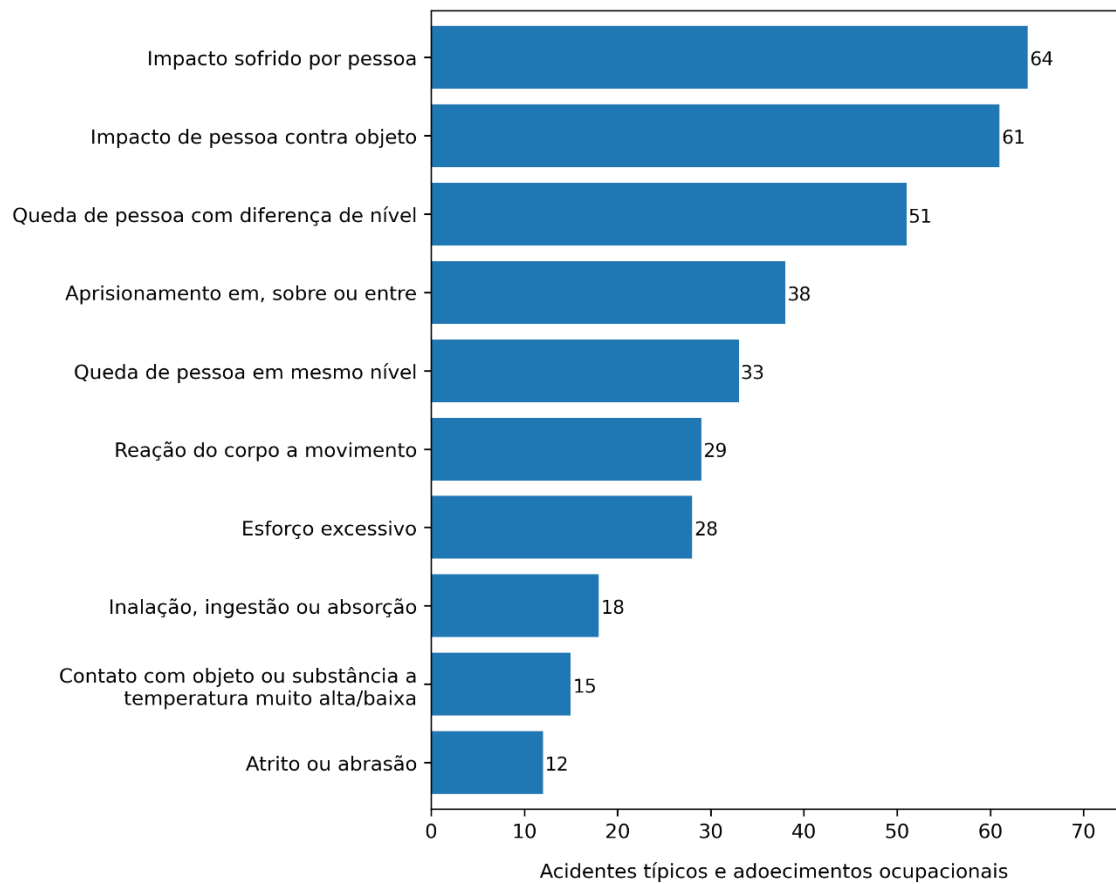


Quanto à situação geradora, observa-se que, aproximadamente, 61% dos acidentes são gerados por impacto, queda e aprisionamento, conforme dados exibidos na Figura 7.

FIGURA 7 - SITUAÇÃO GERADORA

Acidentes típicos e adoecimentos ocupacionais em 2019, por situações geradoras mais frequentes - Setor Aquaviário

Fonte: Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT)

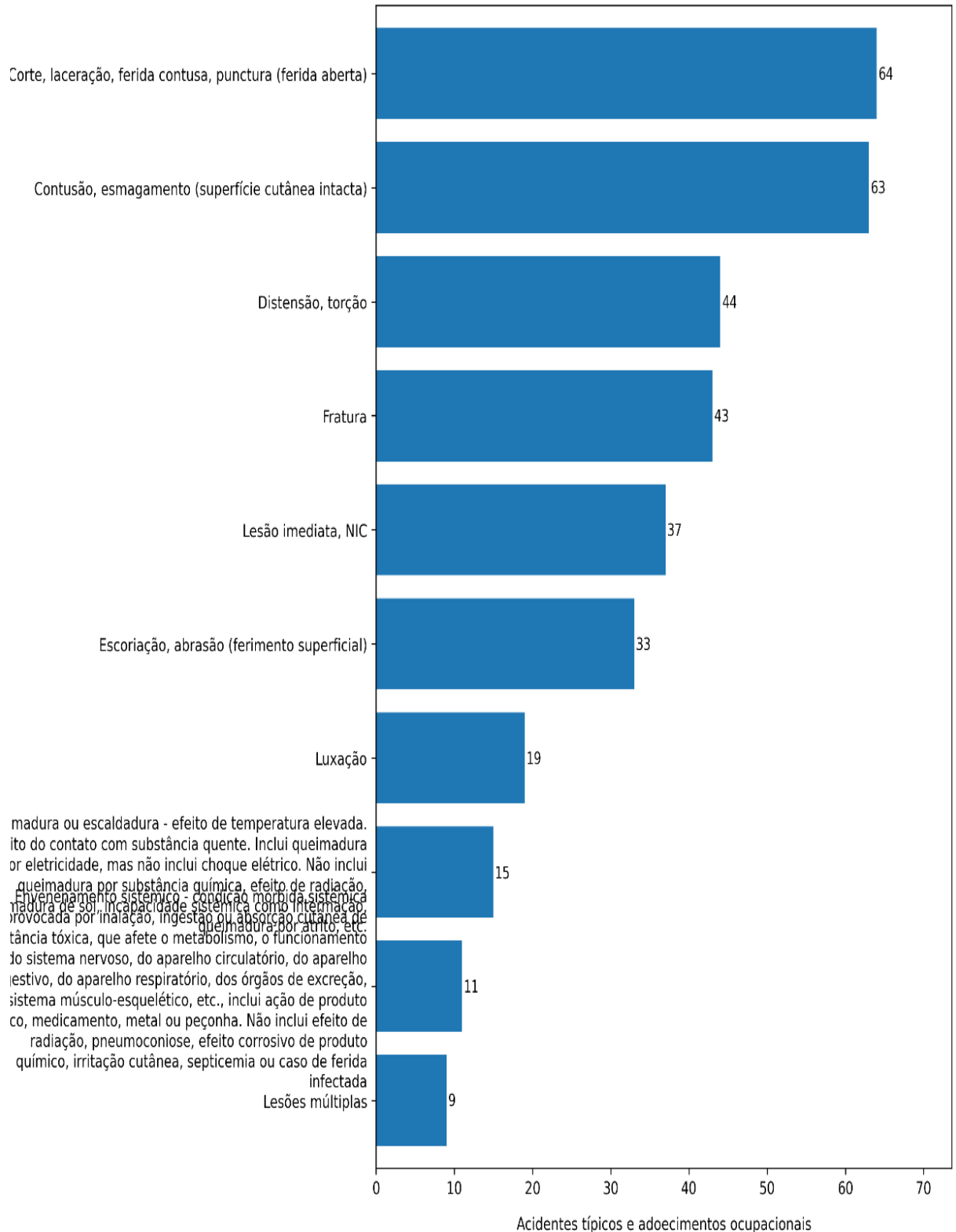


Em relação à natureza da lesão, as principais foram corte, fratura, contusão, esmagamento, distensão/torção, corte e laceração, conforme demonstrado na Figura 8.

FIGURA 8 - NATUREZA DA LESÃO

Acidentes típicos e adoecimentos ocupacionais em 2019, por naturezas das lesões mais frequentes - Setor Aquaviário

Fonte: Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT)



Estes dados permitem concluir que os acidentes de trabalho representam um importante problema no setor. Os dados agregados da CAT também permitem concluir que os principais agravos gerados são os cortes, fraturas e contusão, causados por impacto, aprisionamento, atingindo principalmente dedos e pés.

É importante frisar que estes dados representam apenas uma pequena amostra do total de acidentes de trabalho ocorridos no Brasil, tendo em vista a subnotificação já amplamente conhecida e estudada, principalmente na Região Norte. Salienta-se também que possivelmente há um viés do tipo de acidentes registrados pela CAT neste setor e que possivelmente doenças do trabalho não são notificadas, acarretando distorções no número de acidentes detectados.

II.4 Principais não conformidades identificadas pela Inspeção do Trabalho

II.4.1 - Introdução

Dentre as diversas fontes que contribuem para a identificação do problema regulatório, destaca-se como especialmente importante as não conformidades encontradas pela Inspeção do Trabalho, as quais representam uma importante fonte qualificada de identificação e indícios para reconhecimento do problema regulatório.

Cabe enfatizar que a Auditoria-Fiscal do Trabalho, função típica de Estado, tendo por base legal a Constituição Federal (art. 21, XXIV), o Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a Convenção nº 81 da OIT, a Lei nº 10.593, de 06 de dezembro de 2002, e o Decreto nº 4.552, de 27 de dezembro de 2002, é a

autoridade trabalhista responsável pela verificação do ordenamento jurstralhista no ambiente laboral.

Portanto, a Inspeção do Trabalho, por meio de mecanismos institucionais e do poder de polícia, age em nome da sociedade para fazer cumprir as normas trabalhistas cogentes, buscando a melhoria das condições ambientais (segurança e saúde) e das relações de trabalho.

Cumprre esclarecer que o Planejamento Estratégico e Operacional da Inspeção do Trabalho baseia-se no uso de dados da realidade, incluindo informações de empresas e empregados, dados epidemiológicos de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho. Estes conjuntos de informações subsidiam a definição das diretrizes estratégicas, setores e atividades prioritárias que deverão ser executados pelas unidades descentralizadas, que, por sua vez, também utilizam dados para ajustes à realidade e necessidades locais.

Este conjunto de decisões gerenciais baseadas em evidências culmina na emissão de Ordem de Serviços (OS) aos Auditores-Fiscais do Trabalho. Portanto, a autoridade trabalhista não é alocada de forma aleatória ou de ofício, excetuando-se casos previstos em lei.

Os atos administrativos emanados pelo Auditor-Fiscal do Trabalho são registrados por meio de um sistema denominado Sistema Federal de Inspeção do Trabalho (SFIT), no qual são registrados todos os dados das ações fiscais, tais como itens normativos auditados, situação encontrada, bem como as medidas adotadas pela autoridade trabalhista.

Partindo da premissa que as desconformidades encontradas pela Auditoria-Fiscal do Trabalho representam uma importante fonte qualificada de identificação de indícios para reconhecimento do problema regulatório, será feita análise sobre os dados das ações fiscais relacionadas com a NR 30.

No próximo tópico, será apresentada a quantidade de irregularidades verificadas, bem como o número de ações fiscais realizadas, o percentual de ações com alguma irregularidade e os tipos de irregularidades detectadas.

II.4.2 – Ações fiscais e autuações

Observando-se dados mais recentes, entre janeiro de 2017 a setembro de 2020, foram realizadas **255.879** ações fiscais em todo o país, das quais **1.674** foram em estabelecimento com CNAE do setor aquaviário.

Das **1.674** ações no setor, em **718** foi detectada ao menos uma irregularidade na área de SST. Portanto, em aproximadamente 43% das ações a autoridade trabalhista constatou ao menos um item em desconformidade ao disposto em lei ou regulamento.

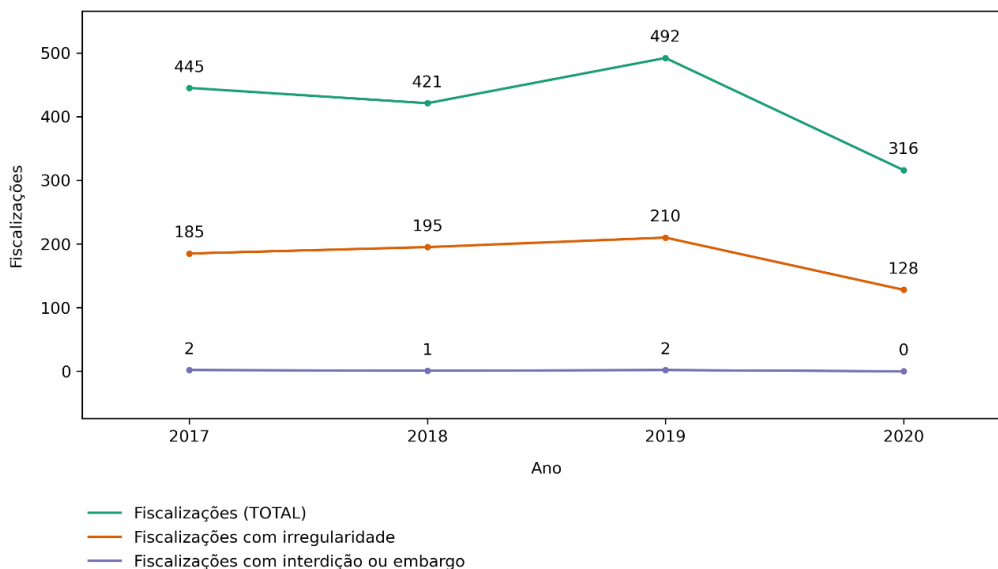
Ao longo desse período, foram realizadas **5** interdições, revelando situações em que o Auditor-Fiscal do Trabalho detectou riscos graves e iminentes à saúde e integridade do trabalhador, exigindo o poder/dever de intervenção da autoridade trabalhista para adoção de medidas cautelares com o objetivo de resguardar a segurança e saúde do trabalhador, representando, portanto, situações com elevada gravidade.

A Figura 9 apresenta o número de fiscalizações por ano no setor aquaviário, bem como a quantidade de ações com pelo menos uma irregularidade detectada. É possível observar um aumento do número geral de ações nesse setor, bem como das ações com constatação de irregularidades ao longo desse período, excetuando-se o ano de 2020, quando, em virtude da pandemia de covid-19, a execução das ações foi fortemente impactada.

FIGURA 9 – NÚMERO DE FISCALIZAÇÕES, POR ANO – SETOR AQUAVIÁRIO

Número de fiscalizações, por ano - Setor Aquaviário

Fonte: Sistema Federal de Inspeção do Trabalho (SFIT)

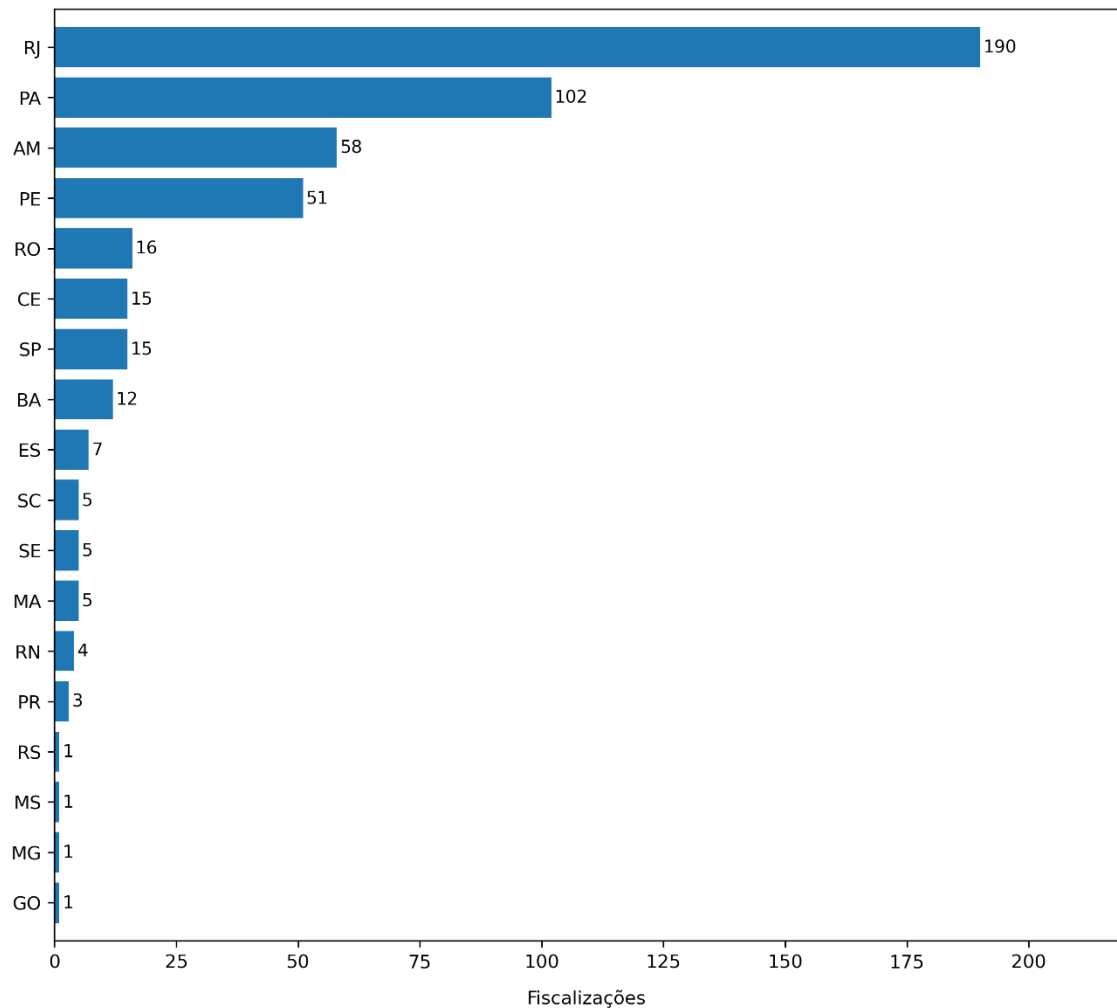


Na análise quantitativa do número de ações fiscais por UF, é possível constatar, conforme Figura 10, que, nos estados em que o setor aquaviário apresenta elevada importância, o número de ações fiscais foi maior. Destaca-se que, na maioria dos estados relacionados, o desenvolvimento de ações no setor é obrigatório, conforme planejamento estratégico e operacional baseada em dados da Inspeção do Trabalho.

FIGURA 10 - NÚMERO DE FISCALIZAÇÕES EM 2019, POR UF - SETOR AQUAVIÁRIO

Número de fiscalizações em 2019, por UF - Setor Aquaviário

Fonte: Sistema Federal de Inspeção do Trabalho (SFIT)

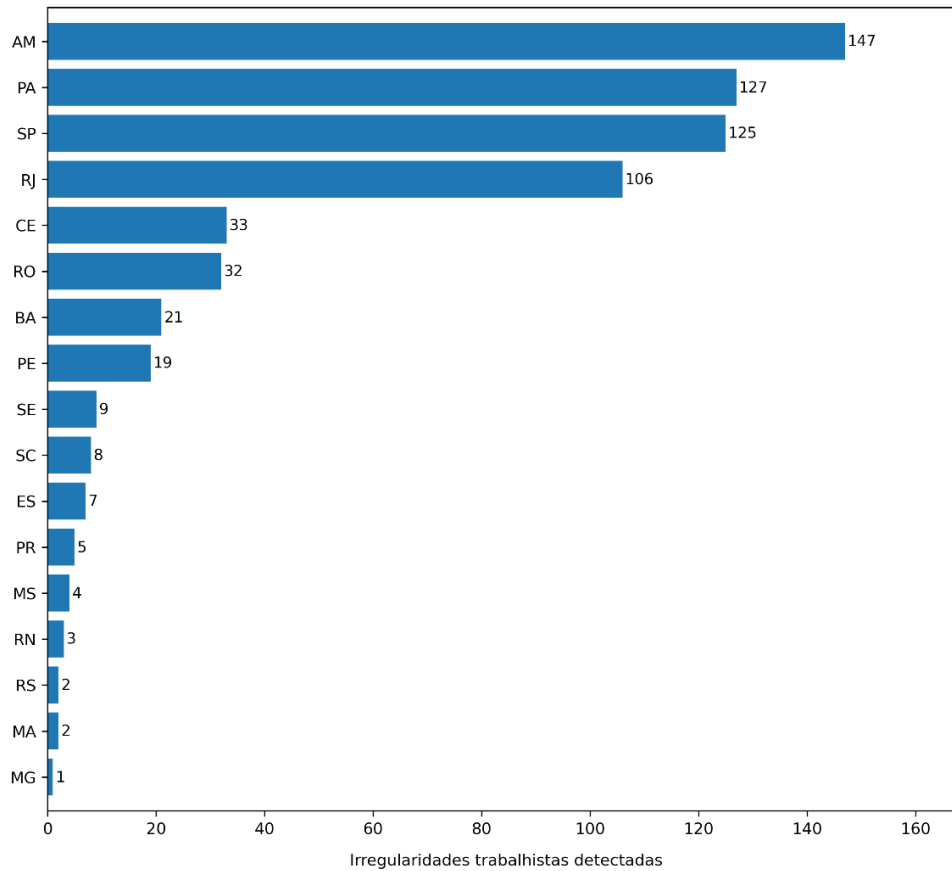


Em 2019, foram detectadas **651** irregularidades trabalhistas pela Inspeção do Trabalho. Ao se analisar o número de itens irregulares, observa-se que Amazonas, Pará, São Paulo e Rio de Janeiro, em conjunto, somam, aproximadamente, **77%** das irregularidades constatadas para o período elencado, conforme destacado na Figura 11.

FIGURA 11 – IRREGULARIDADES TRABALHISTAS DETECTADAS EM 2019, POR UF

Irregularidades trabalhistas detectadas em 2019, por UF - Setor Aquaviário

Fonte: Sistema Federal de Inspeção do Trabalho (SFIT)



Especificamente em relação à NR 30, em 2019, foram detectadas **55** irregularidades.

A Figura 12 apresenta a quantidade de itens irregulares por UF. Nota-se que Rio de Janeiro e Amazonas apresentam, cada um, **22%** dos itens irregulares da NR 30. Já na Figura 12.1, é possível verificar as irregularidades mais frequentemente detectadas pela Inspeção do Trabalho em 2019.

FIGURA 12 – IRREGULARIDADES DA NR 30 DETECTADAS EM 2019, POR UF

Irregularidades da NR-30 detectadas em 2019, por UF - Setor Aquaviário

Fonte: Sistema Federal de Inspeção do Trabalho (SFIT)

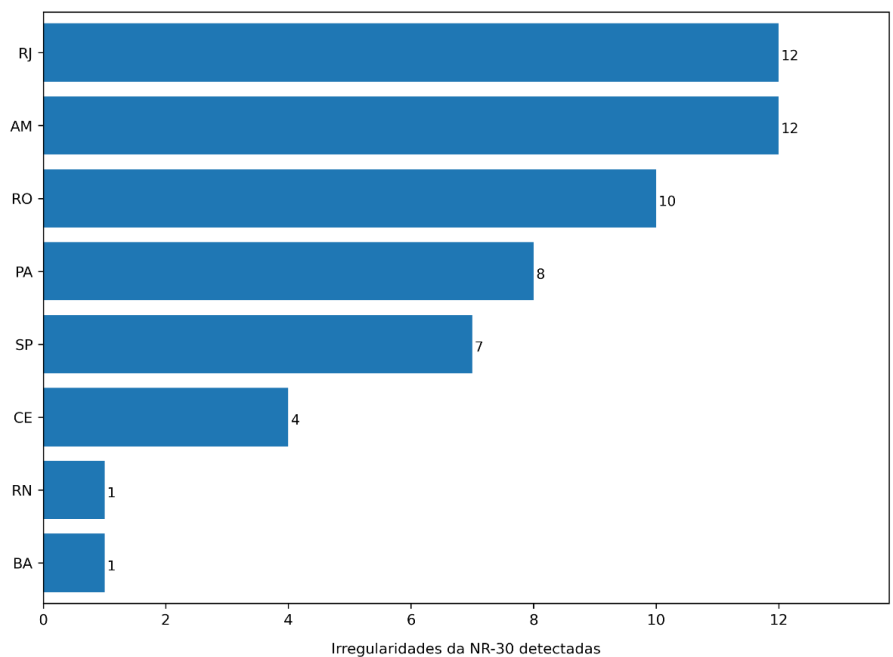
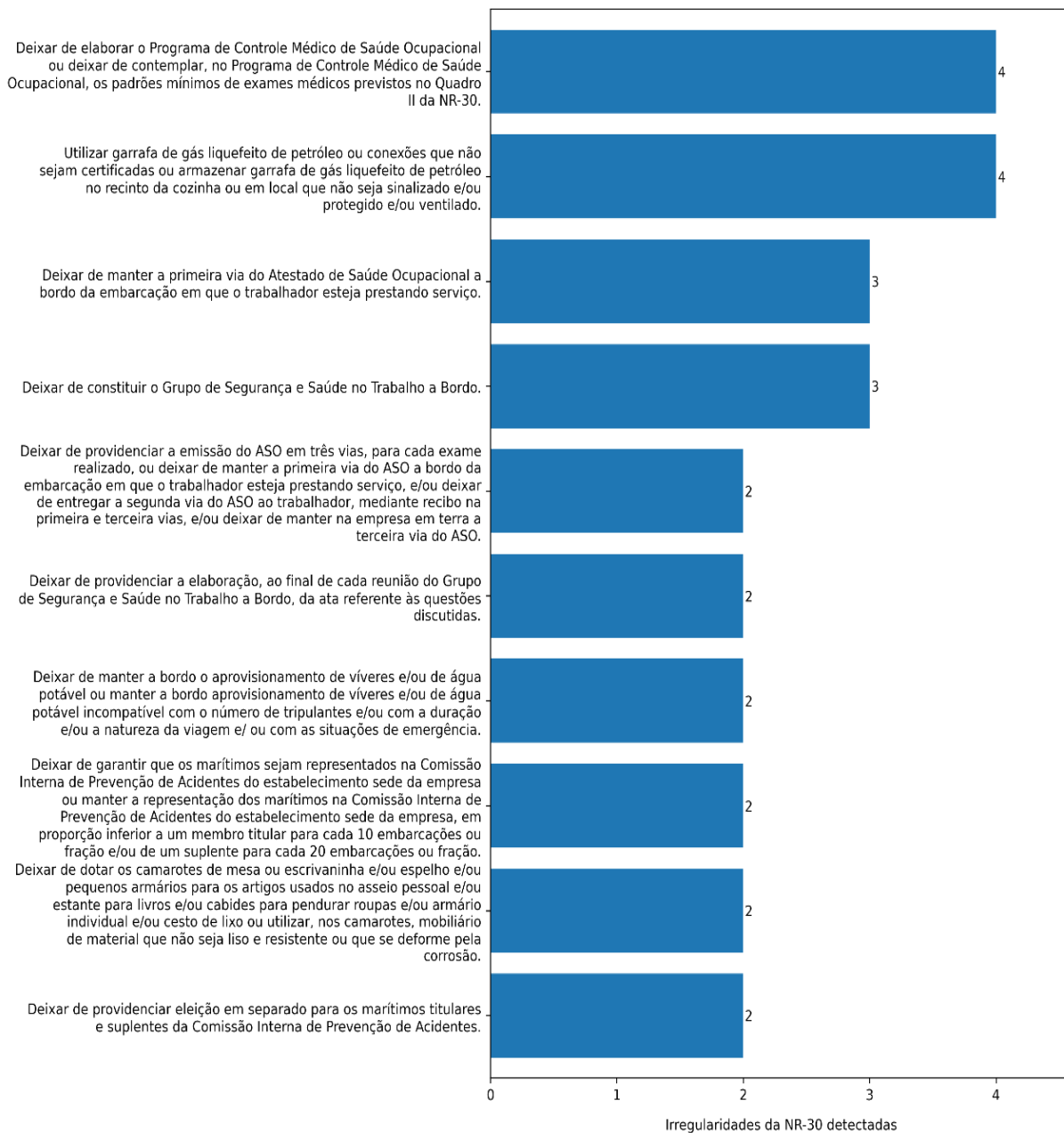


FIGURA 12.1 - IRREGULARIDADES DA NR 30

Irregularidades da NR-30 mais frequentemente detectadas em 2019 - Setor Aquaviário

Fonte: Sistema Federal de Inspeção do Trabalho (SFIT)



II.5 Caracterização do problema regulatório

Com o intuito de permitir uma melhor compreensão das causas e guiar a avaliação das alternativas disponíveis, o problema regulatório foi diagnosticado a partir dos subsídios e dos elementos reunidos durante esta análise.

O problema regulatório principal foi definido como a **exposição dos trabalhadores a bordo de embarcações a perigos decorrente da falta de uma gestão abrangente dos riscos ocupacionais.**

Conforme apresentado em itens anteriores, a existência de acidentes e adoecimentos ocupacionais e os custos decorrentes desses eventos são as consequências mais importantes do problema regulatório.

Nos itens a seguir, serão elencadas as principais causas para o problema regulatório identificado.

a) Falta de harmonização da NR 30 com outras normas de SST e Portarias.

Nos últimos dois anos ocorreram modificações substantivas em várias normas de SST. A falta de revisão do texto da NR 30 tem o potencial de gerar conflitos normativos e problemas de diversas ordens para a prevenção em SST. Dentre os principais aspectos a serem resolvidos, citam-se:

- NR 01 – Disposições Gerais, revisada em 2019, com a publicação da Portaria SEPRT n.º 915, de 30 de julho de 2019, que trouxe, em outras alterações, a possibilidade de aproveitamento de conteúdos de treinamentos realizados numa mesma organização;

- NR 01 – Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais, revisada em 2020, por meio da Portaria SEPRT n.º 6.730, de 09 de março de 2020, que passou a prever capítulo específico sobre o processo de “Gerenciamento de Riscos Ocupacionais”, definindo, de forma abrangente, a gestão de todas as medidas de prevenção de SST;
- NR 07 – Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), revisada em 2020, pela Portaria SEPRT n.º 6.734, de 09 de março de 2020.

Ademais, verifica-se que a organização estrutural do texto da NR 30 não está de acordo com as melhores técnicas legislativas. Dentre outros aspectos, a atual redação da norma não possui sumário. A inclusão é recomendada para orientar a leitura da norma, bem como para fins de padronização com as demais NR e atendimento da Portaria SIT n.º 787, de 2018, que dispõe sobre as regras de aplicação, interpretação e estruturação das Normas Regulamentadoras.

b) Lacuna nos requisitos de proteção

A norma vigente não aborda a gestão dos riscos decorrentes das mais diversas atividades desenvolvidas, em cada tipo de navegação e de embarcação, sejam as rotineiras ou extraordinárias.

A classificação dos tipos de navegação pode ser realizada por diferentes critérios, como a utilização comercial das embarcações ou a segurança da navegação, entre outros. A classificação adotada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para os tipos de navegação prevê:

Navegação de cabotagem: é aquela realizada entre os portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

Navegação de longo curso: navegação realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

Navegação de apoio marítimo: é a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos; e

Navegação de apoio portuário: realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

Por sua vez, na navegação de longo curso e de apoio marítimo, por exemplo, pode haver diferentes tipos de embarcações, de acordo com a carga a ser transportada e que influencia nos perigos e riscos das atividades que são desenvolvidas a bordo. Assim, existem navios graneleiros, petroleiros, químicos, com atividades que são diferenciadas em relação às embarcações de apoio marítimo, em que predominam atividades de movimentação de cargas no convés, com procedimentos na transferência de materiais, além das operações de manipulação de âncoras, operações de reboque, *fire fight* ou *oil recover*.

Por fim, outra lacuna nos requisitos da NR 30 diz respeito à ausência da indicação de treinamentos e suas atualizações a serem ministrados aos trabalhadores do setor.

c) conflito com o campo de aplicação da NR 34

O corpo da NR 30 não estabelece as medidas a serem adotadas para identificação e controle dos riscos decorrentes das atividades de manutenção a bordo quando a embarcação está em operação. Assim, os riscos relacionados às atividades de pintura, de trabalho a quente e de manutenções preventivas e corretivas realizadas a bordo pelos tripulantes não são atualmente mapeados. Isso gera uma lacuna regulamentar, possibilitando a aplicação de itens similares de

outra norma setorial, no caso a NR 34, o que pode vir a causar conflitos normativos.

Capítulo III – Agentes Afetados



III. Identificação dos agentes afetados

(inciso III do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

III.1 Introdução

No capítulo anterior abordou-se a etapa de identificação do problema regulatório, abrangendo uma análise histórica do setor, seus riscos, análise de dados de acidentes e principais irregularidades detectadas pela Inspeção do Trabalho.

Já neste capítulo serão abordados os atores afetados pelo problema regulatório, trabalhadores e empregadores.

Os trabalhadores alcançados pela norma são os trabalhadores aquaviários. Considerando a definição das atividades alcançadas por esse conceito, conforme previsto na Lei nº 9.537/97 e seu decreto regulamentador, têm-se seis grupos de trabalhadores: marítimos, fluviários, pescadores, mergulhadores, práticos e agentes de manobra e docagem. A norma, em seu corpo, é predominantemente destinada à aplicação aos aquaviários. Quanto aos pescadores, há um anexo específico para o setor.

Para esta análise, foram selecionados alguns códigos CNAE, que é um instrumento de padronização e classificação de atividades econômicas para uso generalizado pelos produtores de informações econômicas do País. Ela estabelece códigos aplicados a todos os agentes econômicos produtores de bens e serviços, compreendendo desde estabelecimentos privados e públicos, até estabelecimentos agrícolas, instituições sem fins lucrativos e agentes autônomos (pessoa física). A CNAE está estruturada em cinco níveis hierárquicos: seção, divisão, grupo, classe e subclasse.

Nesse sentido, foram considerados os códigos CNAE listados a seguir:

CNAES ABRANGIDOS PELO SETOR

- 5011-4/01 - Transporte marítimo de cabotagem – carga
- 5011-4/02 - Transporte marítimo de cabotagem – passageiros
- 5012-2/01 - Transporte marítimo de longo curso – carga
- 5012-2/02 - Transporte marítimo de longo curso – passageiros
- 5021-1/01 - Transporte por navegação interior de carga, municipal, exceto travessia
- 5021-1/02 - Transporte por navegação interior de carga, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia
- 5022-0/01 - Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, municipal, exceto travessia
- 5022-0/02 - Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia
- 5030-1/01 - Navegação de apoio marítimo
- 5030-1/02 - Navegação de apoio portuário
- 5030-1/03 - Serviço de rebocadores e empurradores
- 5091-2/01 - Transporte por navegação de travessia, municipal
- 5091-2/02 - Transporte por navegação de travessia intermunicipal, interestadual e internacional
- 5099-8/01 - Transporte aquaviário para passeios turísticos
- 5099-8/99 - Outros transportes aquaviários não especificados anteriormente
- 5232-0/00 - Atividades de agenciamento marítimo
- 5239-7/01 - Serviços de praticagem
- 5239-7/99 - Atividades auxiliares dos transportes aquaviários não especificadas anteriormente
- 0810-0/06 - Extração de areia, cascalho ou pedregulho e beneficiamento associado
- 0892-4/01 - Extração de sal marinho
- 7490-1/02 - Escafandria e mergulho

Cabe ressaltar que, no presente capítulo, não foram incluídos os CNAE relativos à atividade de pesca, que serão objeto de uma análise própria e separada.

O item III.2 apresenta o diagnóstico das empresas relacionadas ao setor aquaviário, contemplando os dados agregados do conjunto de CNAE acima indicados, realizando uma análise por UF, natureza jurídica, faixa de empregados e porte econômico.

Já o item III.3 apresenta dados sobre os trabalhadores desse setor, como quantitativo por ano, UF, principais ocupações e características sociodemográficas, tais como gênero, faixa etária e escolaridade.

Para alcançar os objetivos propostos, foram utilizados microdados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), do período de 2016 a 2019, contidos nas Tabelas TBRais do banco DBRais do Servidor Caranha da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho. A extração do banco de dados foi realizada por meio da linguagem de consulta estruturada Python, e os dados importados para o programa Jupyter Notebook, sendo gerado, inclusive os gráficos e tabelas.

III.2 Empregadores

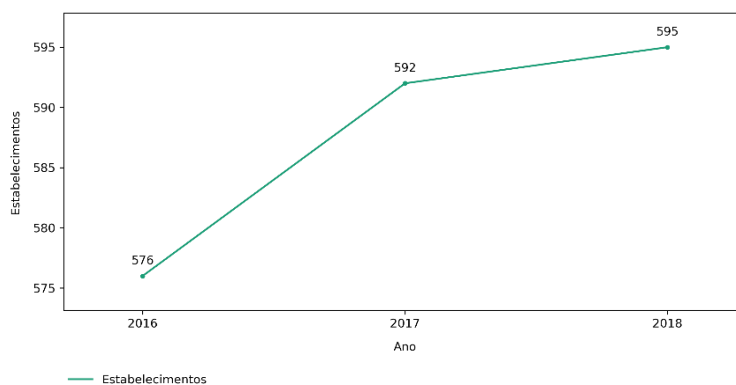
Segundo dados da RAIS 2019, há em todo o Brasil **1.763** estabelecimentos do setor aquaviário com ao menos um empregado.

A Figura 13 apresenta dados do número de estabelecimentos do setor, considerado o período de 2016 a 2019, no qual é possível notar, em 2018, o maior número de empresas, com **595** registros, e, em 2016, o menor número, com **576**.

FIGURA 13 - NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS NO SETOR POR ANO

Número de estabelecimentos com pelo menos um trabalhador ativo em 31.12, por ano - Setor Aquaviário

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)

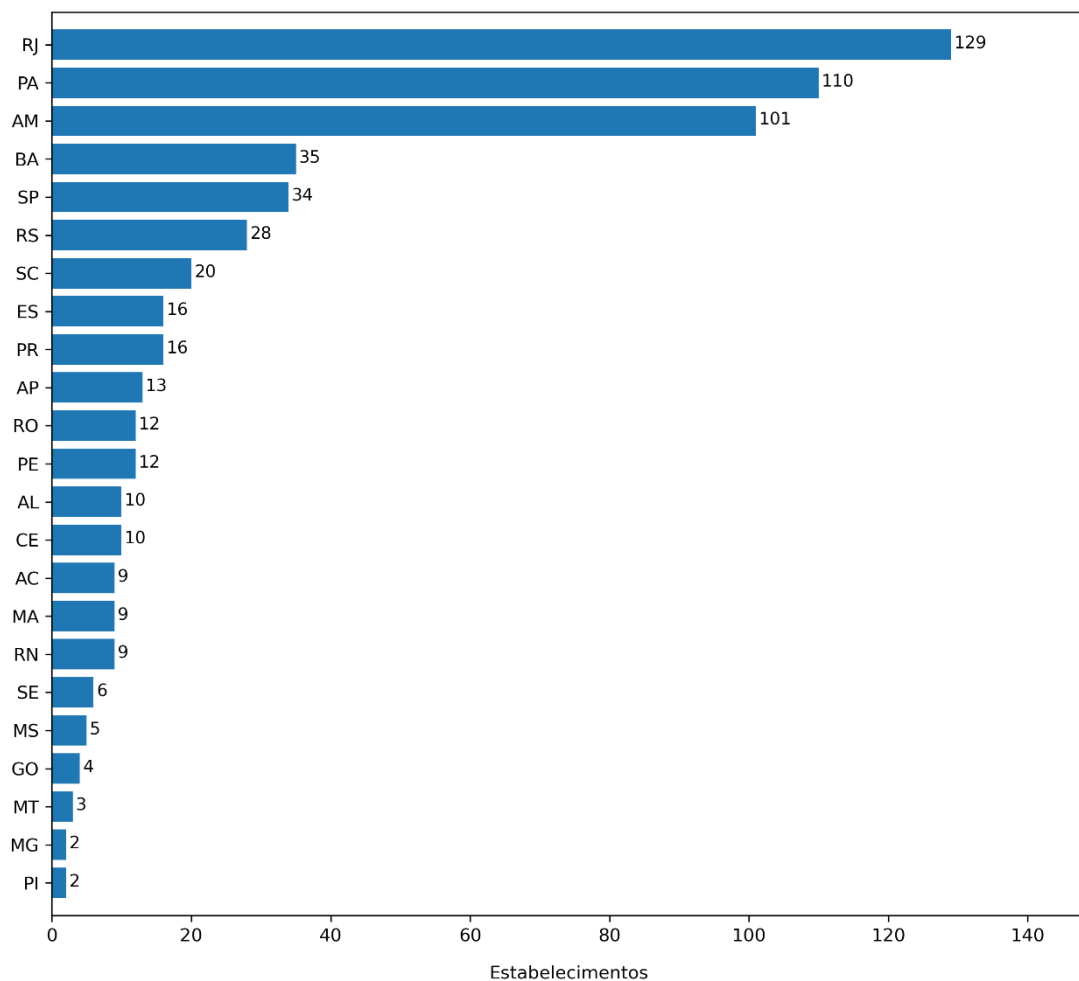


Em relação à distribuição geográfica, nota-se que a maioria das empresas do setor está concentrada nos estados do Rio de Janeiro, Pará e Amazonas, conforme Figura 14.

FIGURA 14 - NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS POR UF

Número de estabelecimentos com pelo menos um trabalhador ativo em 31.12.2018, por UF - Setor Aquaviário

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)



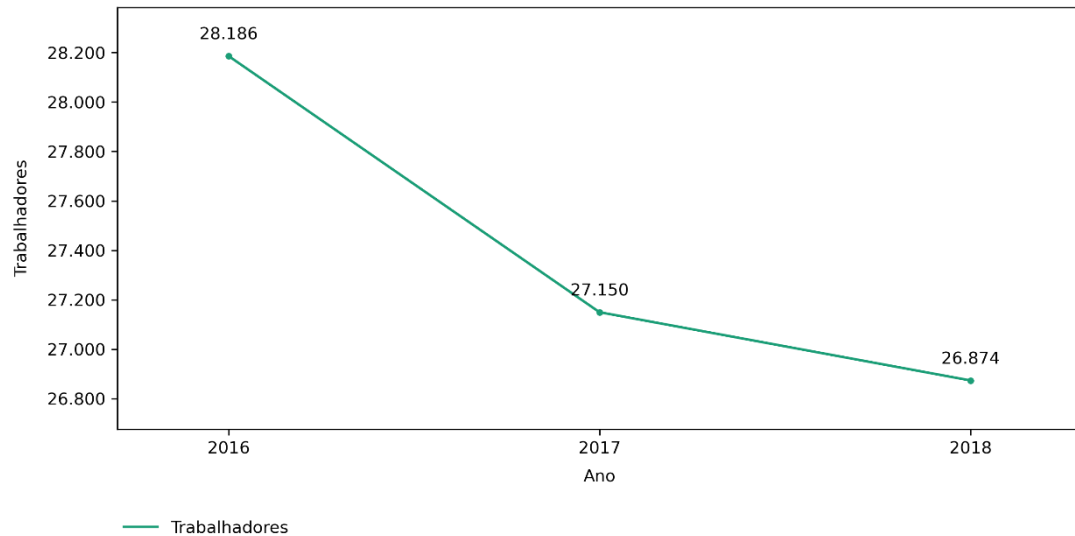
III.3 Empregados

Analisando-se a RAIS de 2016 a 2018, percebe-se uma redução ao longo dos anos na quantidade de empregados do setor, conforme apresentado na Figura 15.

FIGURA 15 – NÚMERO DE EMPREGADOS POR ANO

Número de trabalhadores ativos em 31.12, por ano - Setor Aquaviário

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)

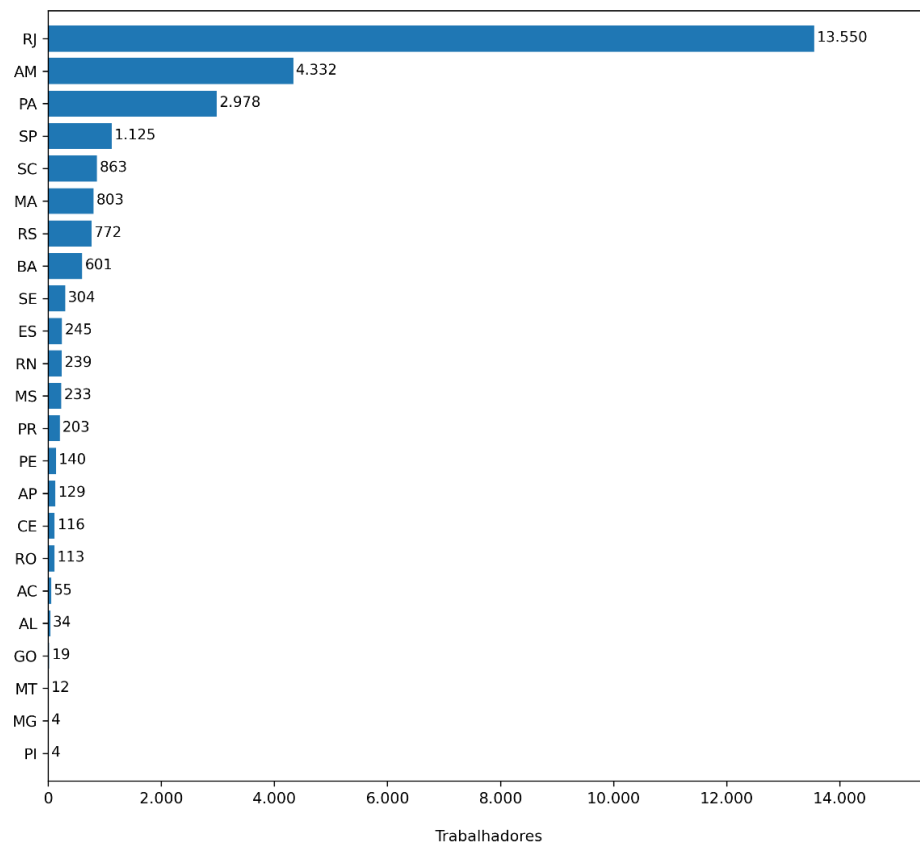


Observa-se que quase um terço dos trabalhadores do setor labora no estado do Rio de Janeiro, seguido por Amazonas, Pará, São Paulo e Santa Catarina, conforme apresentado na Figura 16.

FIGURA 16 - NÚMERO DE TRABALHADORES POR UF

Número de trabalhadores ativos em 31.12.2018, por UF - Setor Aquaviário

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)



Também foram analisadas as principais ocupações desse setor, sendo utilizada a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), que descreve e ordena as ocupações dentro de uma estrutura hierarquizada segundo características ocupacionais que dizem respeito à natureza da força de trabalho (funções, tarefas e obrigações que tipificam a ocupação) e ao conteúdo do trabalho (conjunto de conhecimentos, habilidades, atributos pessoais e outros requisitos exigidos para o exercício da ocupação).

A nova versão da CBO toma como referência a última versão da *International Statistical Classification of Occupations - ISCO-88 (Clasificación Internacional Uniforme de Ocupaciones CIUO-88)*. O Censo Demográfico de 2000 utilizou uma versão provisória da CBO, disponível no momento de sua realização, denominada CBO-Domiciliar e que foi implementada nas demais pesquisas domiciliares do IBGE a partir de 2002. A CBO-Domiciliar apresenta pequenas diferenças em relação à CBO-

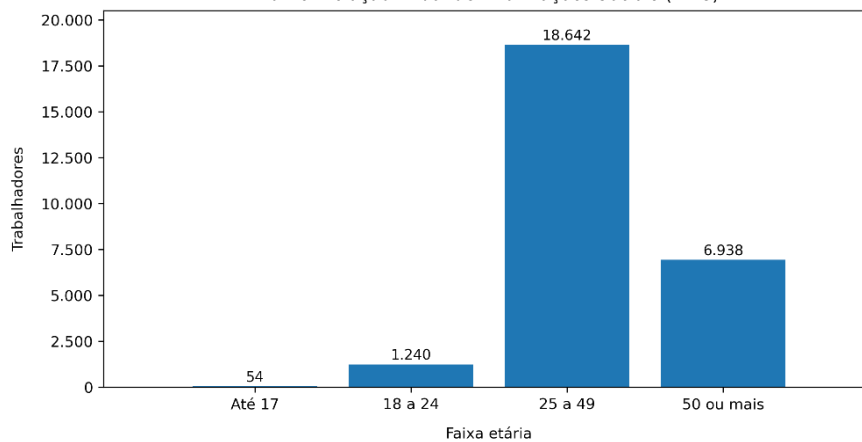
2000, podendo ser consultada no seguinte endereço <https://concla.ibge.gov.br/classificacoes/por-tema/ocupacao/classificacao-brasileira-de-ocupacoes.html>.

Em relação à faixa etária, observa-se que, aproximadamente, 69% dos trabalhadores estão na faixa etária entre 25 e 49 anos, conforme Figura 17.

FIGURA 17 - TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

Número de trabalhadores ativos em 31.12.2018, por faixa etária - Setor Aquaviário

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)



A partir dos dados levantados, é possível concluir que há, aproximadamente, 27 mil empregados laborando diretamente no setor, sem contar aqueles que trabalham em atividades aquaviárias, mas que o CNAE das empresas contratantes não está abrangido nos CNAE ora analisados. Portanto, possivelmente o número de trabalhadores envolvidos é bem maior.

Quanto ao perfil dos trabalhadores, nota-se que são, majoritariamente, do sexo masculino, com escolaridade até o ensino médio e na faixa etária entre 25 e 49 anos.

Capítulo IV – Fundamentação Legal



IV. Identificação da fundamentação legal

(inciso IV do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

A Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), de 10 de outubro de 1988, em seu art. 7º, inc. XXII, estabelece que são direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social, a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança.

A CLT, instituída pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, com modificação de redação dada pela Lei nº 6.514, de 22 de dezembro de 1977, define no Título II, Capítulo V - Da Segurança e da Medicina Do Trabalho – em seu art. 155, inc. I, que incumbe ao órgão de âmbito nacional competente em matéria de segurança e medicina do trabalho estabelecer, nos limites de sua competência, normas sobre a aplicação dos preceitos desse Capítulo, especialmente os referidos no art. 200.

Em decorrência dessa previsão, em 08 de junho de 1978, o extinto Ministério do Trabalho aprovou 28 Normas Regulamentadoras (NR) que regulamentam as disposições do Capítulo V, Título II, da CLT, relativas à segurança e medicina do trabalho.

O Decreto n.º 7.602, de 07 de novembro de 2011, que dispõe sobre a Política Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho (PNSST), também reitera a competência normativa em matéria de segurança e saúde no trabalho do órgão trabalhista.

Todos esses dispositivos legais estabelecem expressamente a competência do extinto Ministério do Trabalho, atualmente com parte de suas atribuições absorvidas pelo Ministério da Economia, por meio da Secretaria Especial de

Previdência e Trabalho, para elaborar e revisar as NR de segurança e saúde no trabalho.

As NR são regulamentos técnicos de observância obrigatória em todos os locais de trabalho e têm por objetivo estabelecer obrigações quanto à adoção de medidas que garantam trabalho seguro e sadio, prevenindo a ocorrência de doenças e acidentes de trabalho. Dessa forma, os ambientes onde o trabalho aquaviário se desenvolve deve ter sua regulamentação detalhada, considerando suas especificidades.

A construção desses regulamentos é realizada pelo Ministério da Economia, adotando os procedimentos preconizados pela OIT, que recomenda o uso do sistema tripartite paritário (governo, trabalhadores e empregadores) para discussão e elaboração de normas na área de segurança e saúde no trabalho.

No que tange aos compromissos internacionais assumidos pelo país que tenham interface com a regulamentação em SST, destaca-se a ratificação das Convenções nº 144 - Consultas Tripartites (Normas Internacionais do Trabalho) e nº 155 - Segurança e Saúde dos Trabalhadores, da OIT, cujos textos consolidados constam no Decreto nº 10.088, de 5 de novembro de 2019.

Cumprе destacar o disposto no artigo 2, parágrafo 1, da Convenção nº 144 (grifo nosso):

Artigo 2

1. Todo Membro da Organização Internacional do Trabalho que ratifique a presente Convenção **compromete-se a pôr em prática procedimentos que assegurem consultas efetivas, entre os representantes do Governo, dos empregadores e dos trabalhadores**, sobre os assuntos relacionados com as atividades da Organização Internacional do Trabalho a que se refere ao artigo 5, parágrafo 1, adiante.

Ainda no âmbito dos tratados internacionais, os artigos 4 e 8 da Convenção nº 155 dispõem que (grifos nossos):

Artigo 4

1. Todo Membro deverá, **em consulta às organizações mais representativas de empregadores e de trabalhadores**, e levando em conta as condições e a prática nacionais, formular, pôr em prática e reexaminar periodicamente uma política nacional coerente em matéria de segurança e saúde dos trabalhadores e o meio ambiente de trabalho.
2. Essa política terá como objetivo prevenir os acidentes e os danos à saúde que forem consequência do trabalho, tenham relação com a atividade de trabalho, ou se apresentarem durante o trabalho, reduzindo ao mínimo, na medida que for razoável e possível, as causas dos riscos inerentes ao meio ambiente de trabalho.

.....

Artigo 8

Todo Membro deverá adotar, por via legislativa ou regulamentar ou por qualquer outro método de acordo com as condições e a prática nacionais, e em **consulta às organizações representativas de empregadores e de trabalhadores interessadas**, as medidas necessárias para tornar efetivo o artigo 4 da presente Convenção.

Nesse contexto, considerando as competências atribuídas pelo legislador para regulamentação das questões de SST, bem como os compromissos internacionais assumidos, foi instituída, por meio da Portaria SSST nº 2, de 10 de abril de 1996, pelo então Ministério do Trabalho, a Comissão Tripartite Paritária

Permanente (CTPP), instância responsável pela discussão das Normas Regulamentadoras de saúde e segurança no trabalho.

Desde então, todas as NR passaram a ser construídas a partir do diálogo entre representantes de governo, de trabalhadores e empregadores, o que possibilitou acompanhamento dinâmico da evolução das relações e processos de trabalho.

Em 2019, com a publicação do Decreto nº 9.759, de 11 de abril, que extinguiu e estabeleceu diretrizes, regras e limitações para colegiados da administração pública federal, a CTPP foi formalmente extinta em 28 de junho de 2019. Entretanto, tal Comissão foi reestruturada por meio do Decreto nº 9.944, de 30 de julho de 2019, sendo, desde então, coordenada pela Secretaria de Trabalho da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia.

Dessa forma, conclui-se que a Secretaria Especial de Previdência e Trabalho possui competência legal para elaborar e revisar as NR de segurança e saúde no trabalho. Destarte, fica claro, conforme Convenções nº 144 e 155 da OIT, que o processo normativo operacionalizado por este órgão é devidamente embasado nas consultas às organizações mais representativas de empregadores e trabalhadores, realizadas mediante CTPP, resultando nas Portarias que criem ou alterem normas de segurança e saúde no trabalho.

Como já citado, os temas ligados ao setor aquaviário são fortemente regulados pela OIT, havendo um total de 37 instrumentos normativos entre convenções e recomendações, o que demonstra a importância do tema e a necessidade de o país estabelecer, em uma norma específica, os institutos relativos à segurança e saúde no ambiente aquaviário. Tal medida, por um lado, facilita a implantação, pelas organizações, de programas para gerenciamento dos riscos e perigos identificados para sua atividade, e, por outro, permite aos trabalhadores a

ciência quanto a todas as medidas que deverão ser seguidas para que o trabalho seja realizado em um ambiente hígido e seguro.

Já com relação ao arcabouço jurídico nacional concernente aos aquaviários, podem-se citar as Leis nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997, e nº 9.537/97, que balizam o setor no Brasil, tendo como norte o artigo 178 da Constituição Federal, que remete à lei ordinária a regulamentação do transporte aquático, bem como o estabelecimento das condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

A Lei nº 9.537/97 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA) define o trabalhador aquaviário como todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional. Por sua vez, o Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, ao regulamentar a LESTA, classifica os aquaviários em seis grupos, quais sejam: os marítimos, os pescadores, os mergulhadores, os práticos, os fluviários e os agentes de manobra e docagem.

No Brasil, houve grande avanço na Inspeção do Trabalho marítimo após a Convenção nº 147 – Normas Mínimas da Marinha Mercante, da OIT, ser aprovada, em 25 de outubro de 1990, pelo Decreto Legislativo nº 33, sendo ratificada em 17 de janeiro de 1991 e promulgada pelo Decreto nº 447, de 7 de fevereiro de 1992, com vigência nacional a partir de 17 de fevereiro de 1992, sendo fiscalizada a sua aplicação pelas Coordenação Nacional e Coordenações Regionais de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário.

Ao ratificar a Convenção nº 147, o Brasil assumiu diversos compromissos internacionais em relação às embarcações da sua bandeira e, ainda, o dever de inspecionar navios estrangeiros fazendo escalas em seus portos, sempre que houver queixa ou claro indício de descumprimento das normas dessa Convenção. Esse procedimento traz um vetor internacional à Inspeção do Trabalho marítimo,

sendo reflexo da globalização das indústrias da navegação e do comércio internacional, que gerou grandes diferenças em relação à legislação social aplicada a bordo e em relação à nacionalidade de seus tripulantes.

Vale citar que, por força da Convenção nº 178 da OIT, relativa à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos, que em seu preâmbulo considera tanto a aplicação da Convenção 147 da OIT, de 1976, bem como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, fica estabelecido que a autoridade de coordenação central no Brasil (que no caso é a autoridade trabalhista representada ao longo dos anos pelo extinto Ministério do Trabalho) é a responsável pela aplicação da convenção, estando entre suas prerrogativas determinar e supervisionar a aplicação de regulamentos, ordens ou outras instruções legais que se refiram à inspeção das condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos em qualquer navio registrado no território do país Membro.

A referida convenção esclarece que o termo condições de vida e de trabalho dos trabalhadores marítimos se refere a condições tais como as relativas aos padrões de manutenção e limpeza das áreas de alojamento e trabalho no navio, de idade mínima, itens acordados, alimentação e serviço de bordo, acomodação da tripulação, recrutamento, guarnições, nível de qualificação, horas de trabalho, exames médicos, prevenção de acidentes de trabalho, cuidados médicos, afastamento por doença ou acidente, bem-estar social e questões afins, repatriação, condições de emprego e de trabalho regidos pela legislação nacional.

Em alguns países, pode ocorrer que uma única instituição concentre as tarefas de verificação das condições de segurança de navegação, segurança e saúde no trabalho a bordo, segurança da vida humana no mar e condições de vida e trabalho a bordo. No caso do Brasil, há uma divisão de tarefas na qual a Secretaria de Trabalho se ocupa de zelar por todos os aspectos previstos nas

convenções emanadas da OIT, e a Marinha do Brasil exerce jurisdição quanto às convenções da IMO. Em todo o caso, há uma atuação coordenada entre os órgãos, que é formalizada por meio de um Convênio de Cooperação Técnica e troca de informações, entre Ministério da Defesa e Ministério da Economia.

Capítulo V – Definição dos Objetivos



V. Definição dos objetivos a serem alcançados

(inciso V do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

Neste capítulo, serão descritos os objetivos (fundamental e específicos) da atuação regulatória da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho em relação ao tema deste Relatório.

O **objetivo fundamental** para o enfrentamento do problema principal é implementar um sistema de gestão abrangente dos riscos ocupacionais no trabalho aquaviário.

A partir do objetivo fundamental delineado, definem-se os seguintes **objetivos específicos:**

- **REDUZIR NÚMERO DE ACIDENTES**

Esse objetivo específico tem como princípio buscar a redução dos índices de acidentes e doenças ocupacionais relacionadas às atividades desenvolvidas no setor. A característica básica do setor é a movimentação de cargas destinadas ou provenientes do transporte aquaviário, com a peculiaridade de esses meios de transporte envolverem ocorrência de sinistros potenciais e acometimento de acidentes, geralmente com lesões graves ou morte.

- **AJUSTAR CAMPO DE APLICAÇÃO E OBJETIVO DA NORMA**

No que concerne ao objetivo e ao campo de aplicação da norma, devem ocorrer adequações de modo a conferir mais clareza em sua redação. Considerando a previsão de entrada em vigor da Convenção nº 186 da OIT em maio de 2021, é necessária uma readequação do texto da norma.

- **HARMONIZAR NR 30 A OUTRAS NORMAS E REGULAMENTOS**

A revisão tem como objetivo buscar a harmonização com a nova redação na NR 01, contemplando o Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO) e a estruturação normativa, seguindo a abordagem adotada pelo PDCA (*Plan, Do, Check and Act*), largamente utilizada nos sistemas de gestão.

Destaca-se que o GRO apresenta uma sistematização do processo de identificação de perigos, avaliação dos riscos e estabelecimento de medidas de controle, articulado com ações de saúde, de análise de acidentes e de preparação para emergências. Em síntese, a organização deve assegurar a integração das ações do GRO, de forma coordenada, contínua e sistematizada, integradas a todos os processos de negócios da organização.

A revisão também tem objetivo de buscar a harmonização com a redação da Norma Regulamentadora nº 33 (NR 33), que trata da segurança e saúde nos trabalhos em espaços confinados. A NR 33, publicada em dezembro de 2006, aborda o tema de forma pormenorizada e estruturada. No setor aquaviário, observa-se a existência de espaços confinados nas mais variadas atividades econômicas. Embora a NR 30 possua previsão de procedimentos a serem adotados nesse tipo de ambiente, por exemplo, quando da abordagem de limpeza de tanques, faz-se necessária a adequação definitiva à norma específica, editada posteriormente à publicação da NR 30.

Outro ponto a ser considerado refere-se à harmonização do texto com a redação da NR 34, a qual também é uma norma setorial aplicável a embarcações, entretanto, a sua aplicação ocorre no momento de construção, reparo e desmonte no ambiente de estaleiro.

- **ADEQUAR COMANDOS NORMATIVOS ESPECÍFICOS**

A NR 30 é uma norma setorial desenvolvida em razão da necessidade de tratamento diferenciado, dada a peculiaridade e a extensão de tarefas especiais da

atividade aquaviária, contendo medidas prescritivas setoriais com parâmetros mínimos de segurança e saúde do trabalho e estabelecendo ações para o gerenciamento dos riscos ocupacionais do meio ambiente setorial. A partir desse entendimento, é necessário que a NR 30 atraia para si matéria de outras Normas Regulamentadoras, filtrando e ajustando os comandos normativos de acordo com a necessidade de detalhes técnicos dos riscos. Entre elas podemos destacar a NR 34, que trata das Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção, Reparação e Desmonte Naval, e a Norma Regulamentadora nº 35 (NR 35), que trata do Trabalho em Altura.

- **ESTENDER CAMPO DE APLICAÇÃO DA NR 30 PARA TODOS OS TRABALHADORES DO SETOR**

Algumas atividades a bordo de embarcações, relacionadas a serviços de manutenção, não são efetuadas diretamente por trabalhadores do setor, sendo contratados trabalhadores sob outros regimes de contratação para realizá-las. Para esses trabalhadores, os preceitos elencados na NR 30 devem ser cumpridos, considerando que a atividade será desempenhada em ambiente sujeito à norma específica. A revisão da norma deve alcançar todos os atores do setor aquaviário, tratando dos diversos agentes envolvidos diretamente nas atividades operacionais.

- **AJUSTAR COMANDOS NORMATIVOS EM FACE DA DETECÇÃO DE PROBLEMAS**

Buscar ajustar os comandos normativos em relação às características mutantes e variáveis da dinâmica da operação aquaviária, como também aos avanços tecnológicos decorrentes da evolução mundial.

Importante ressaltar que os objetivos fundamental e específicos traçados estão alinhados à programação da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho (SEPRT) estabelecida no Plano Plurianual (PPA) 2020-2023. O PPA em questão foi instituído pela Lei nº 13.971, de 27 de dezembro de 2019, refletindo as políticas

públicas, orientando a atuação governamental e definindo diretrizes, objetivos, metas e programas. Destaque-se que o PPA é o instrumento de planejamento governamental de médio prazo, que define diretrizes, objetivos e metas, com propósito de viabilizar a implementação dos programas a serem desenvolvidos.

A atuação da SEPRT prevista nesse PPA compreende dois Programas Finalísticos (2213 – Modernização Trabalhista e Trabalho Digno e 2214 – Nova Previdência), com seus respectivos objetivos e metas. Nesse contexto, as Secretarias de Trabalho e de Previdência são as unidades responsáveis pela coordenação das ações previstas para alcance das metas definidas no Plano.

Dentro do Programa Finalístico da Modernização Trabalhista e Trabalho Digno (2213), cuja diretriz é dar ênfase na geração de oportunidades e estímulos à inserção no mercado de trabalho, foi traçado o Objetivo nº 1218, descrito como “modernizar as relações trabalhistas para promover competitividade e proteção ao trabalhador”.

Vários são os resultados esperados com o atendimento desse objetivo do PPA, cabendo destacar aqueles ligados diretamente ao objetivo geral desta análise:

- atualização da legislação trabalhista;
- modernização das instituições públicas encarregadas da regulação do trabalho; e
- melhoria nas condições de segurança e saúde no trabalho.

Capítulo VI – Descrição das Alternativas



VI. Descrição das alternativas possíveis ao enfrentamento do problema regulatório identificado

(inciso VI do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

A partir das diversas situações apresentadas nos capítulos anteriores, buscando o enfrentamento do problema regulatório e o alcance dos objetivos desejados, foi realizada uma ampla identificação das diferentes possibilidades de se tratar o problema. As alternativas ora apresentadas para consideração são categorizadas em não ação, normativa ou não normativas.

NÃO AÇÃO

- Manter o atual texto e contexto de aplicação da NR 30: não realizar qualquer alteração normativa ou qualquer ação não normativa, ou seja, simplesmente manter o atual *status quo* e o texto normativo vigente da NR 30, publicado pela Portaria SIT nº 34/2002 e alterações posteriores.

NORMATIVA

- Revisão da NR 30 com a eliminação de conflito normativo com as NR 01, 07 e 34.

NÃO NORMATIVAS

- Desenvolver um manual ou guia de orientações sobre a aplicabilidade da NR 30 e a interpretação das mudanças normativas.

- Aumentar a ação direta do Governo Federal, por meio da fiscalização pela Auditoria-Fiscal do Trabalho do cumprimento das disposições da NR 30.
- Elaborar plano de comunicação para ampliar a conscientização acerca da NR 30.

Em relação à alternativa de autorregulação, que é uma opção não normativa, destaca-se que parte do setor produtivo tem desenvolvido e implementado, de forma voluntária, modelos diferenciados para atingir o objetivo da NR 30. No entanto, a verificação fática da Inspeção do Trabalho nos postos de trabalho tem demonstrado que essas abordagens se restringem a poucas empresas, ou seja, não há abrangência uniforme nas organizações, fato que leva à desconsideração dessa alternativa.

Em capítulo adiante nesta análise, será realizada a comparação das alternativas consideradas acima.

Capítulo VII – Impacto das Alternativas



VII. Exposição dos possíveis impactos das alternativas identificadas

(inciso VII do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

Com a finalidade de melhor expor os possíveis impactos, as alternativas não normativas foram consideradas em conjunto pela similitude dos efeitos e impactos a serem produzidos. Assim, as alternativas foram elencadas da seguinte maneira: normativa (a revisão da NR 30); não normativas (criação do Manual de Aplicação da NR 30; fiscalização do setor aquaviário; e Plano de comunicação sobre NR 30); e combinação da alternativa normativa com as alternativas não normativas.

Cabe destacar que a alternativa de não ação não é referida neste capítulo, pois não se faz necessário avaliar o impacto em relação à manutenção das condições da atual situação problema, que já é analisada detalhadamente nesta AIR, notadamente no Capítulo II.

Inicialmente, para cada opção regulatória selecionada, foram verificadas quais as atividades necessárias à sua implementação, fiscalização e monitoramento, os agentes responsáveis por tais atividades, os agentes afetados e como estes seriam afetados, além da possibilidade da geração de impactos indiretos.

Em seguida, buscou-se verificar se as opções regulatórias consideradas poderiam impactar os campos social, ambiental, econômico e dos direitos fundamentais, em termos de custos e benefícios (desvantagens ou vantagens) para todos os agentes envolvidos.

Finalmente, foram selecionados os impactos mais relevantes para a finalidade desta análise, considerando especialmente o alcance dos objetivos

pretendidos, a magnitude dos impactos esperados e a probabilidade de sua ocorrência.

Foram considerados os seguintes atores impactados direta ou indiretamente:

- Empregadores;
- Trabalhadores;
- Auditoria-Fiscal do Trabalho;
- Outros setores governamentais (Autoridade Marítima, Saúde e Previdência); e
- Sociedade.

Nas Tabelas 1, 2 e 3, é apresentada a síntese dos impactos mais relevantes em relação a cada alternativa considerada.

TABELA 1 - ALTERNATIVA NORMATIVA: ATUALIZAÇÃO DA NR 30 COM ELIMINAÇÃO DE CONFLITO NORMATIVO COM AS NR 01, 07 E 34

Ator impactado	Vantagens (impactos positivos)	Desvantagens (impactos negativos)
Empregadores	<p>Economia resultante de adequações nas atividades de trabalho;</p> <p>Aumento da produtividade;</p> <p>Aumento da eficiência de mercado;</p> <p>Redução das ações regressivas</p>	Custos de conformidade legal

	<p>acidentárias;</p> <p>Redução de FAP;</p> <p>Integração ao gerenciamento de riscos ocupacionais dos estabelecimentos;</p> <p>Possibilidade de tratamento diferenciado para embarcações com menos de 500AB.</p>	
Trabalhadores	<p>Redução dos acidentes e doenças relacionadas ao trabalho;</p> <p>Condições adequadas de trabalho;</p> <p>Integração ao gerenciamento de riscos ocupacionais dos estabelecimentos.</p>	
Auditoria-Fiscal do Trabalho	<p>Clareza sobre os requisitos de aplicação da NR 30.</p>	<p>Custos relacionados a treinamento do corpo fiscal.</p>
Outros setores governamentais (Autoridade Marítima, Saúde e Previdência)	<p>Redução de custos previdenciários, sociais e do Sistema Único de Saúde (SUS).</p>	

Sociedade	<p>Redução dos acidentes e doenças relacionadas ao trabalho;</p> <p>Qualidade de vida no trabalho;</p> <p>Aumento da eficiência de mercado;</p> <p>Redução de custos previdenciários, sociais e do Sistema Único de Saúde (SUS).</p>	
------------------	--	--

TABELA 2 – ALTERNATIVA NÃO NORMATIVA: CRIAÇÃO DO MANUAL DE APLICAÇÃO DA NR 30; FISCALIZAÇÃO DO SETOR AQUAVIÁRIO; E PLANO DE COMUNICAÇÃO SOBRE NR 30

Ator impactado	Vantagens (impactos positivos)	Desvantagens (impactos negativos)
Empregadores		<p>Custos de conformidade legal;</p> <p>Falta de integração com o gerenciamento de riscos ocupacionais;</p> <p>Falta de tratamento diferenciado para ME e EPP.</p>
Trabalhadores	<p>Aumento da conscientização sobre a percepção dos riscos e sobre medidas de prevenção.</p>	<p>Falta de integração ao atual contexto do mundo do trabalho.</p> <p>Menor efetividade na melhoria das condições de trabalho.</p>
Auditoria-Fiscal do	Orientação sobre as	Custos relacionados a

Trabalho	regras de interpretação e conduta da Auditoria-Fiscal do Trabalho em relação à NR 30; Plano específico de fiscalização setor aquaviário.	treinamento do corpo fiscal; Maior contencioso administrativo com os administrados.
Outros setores governamentais (Autoridade Marítima, Saúde e Previdência)		
Sociedade	Possível redução dos acidentes e doenças relacionadas ao trabalho, no caso do aumento das ações da fiscalização.	Menor efetividade nas medidas de prevenção.

TABELA 3 – ALTERNATIVA NORMATIVA + ALTERNATIVAS NÃO NORMATIVAS

Ator impactado	Vantagens (impactos positivos)	Desvantagens (impactos negativos)
Empregadores	Economia resultante de adequações nas atividades de trabalho; Aumento da produtividade; Aumento da eficiência de mercado; Redução das ações	Custos de conformidade legal.

	<p>regressivas acidentárias;</p> <p>Redução de FAP;</p> <p>Integração ao gerenciamento de riscos ocupacionais dos estabelecimentos;</p> <p>Possibilidade de tratamento diferenciado para embarcações com menos de 500AB.</p>	
<p>Trabalhadores</p>	<p>Aumento da conscientização sobre a percepção dos riscos e sobre medidas de prevenção;</p> <p>Redução dos acidentes e doenças relacionadas ao trabalho;</p> <p>Condições adequadas de trabalho;</p> <p>Integração ao gerenciamento de riscos ocupacionais dos estabelecimentos;</p> <p>Orientação sobre as regras de interpretação e conduta da Inspeção do Trabalho em relação à NR 30;</p>	

	Plano específico de fiscalização setor aquaviário.	
Auditoria-Fiscal do Trabalho	<p>Clareza sobre os requisitos de aplicação da NR 30;</p> <p>Orientação sobre as regras de interpretação e conduta da Auditoria-Fiscal do Trabalho em relação à NR 30;</p> <p>Plano específico de fiscalização setor aquaviário.</p>	Custos relacionados a treinamento do corpo fiscal.
Outros setores governamentais (Autoridade Marítima, Saúde e Previdência)	Redução de custos previdenciários e do Sistema Único de Saúde (SUS).	
Sociedade	<p>Redução dos acidentes e doenças relacionadas ao trabalho;</p> <p>Qualidade de vida no trabalho;</p> <p>Aumento da eficiência de mercado;</p> <p>Redução de custos previdenciários, sociais e do Sistema Único de Saúde (SUS).</p>	

A partir dessa análise de impactos positivos e negativos, resumiu-se de forma qualitativa o nível de contribuição de cada alternativa para o atingimento dos objetivos propostos. Para tanto, utilizou-se uma classificação que compreende 7 (sete) níveis de impacto, sendo que os sinais expressam tanto as consequências quanto a probabilidade.

TABELA 4 – CLASSIFICAÇÃO DOS NÍVEIS DE IMPACTO

Níveis de impacto	Símbolo
Alto Positivo	+++
Médio Positivo	++
Pequeno Positivo	+
Neutro	0
Pequeno Negativo	-
Médio Negativo	--
Alto Negativo	---

A seguir apresentam-se as alternativas e o respectivo nível de contribuição, de acordo com a avaliação qualitativa realizada.

TABELA 5 – NÍVEL DE CONTRIBUIÇÃO DAS ALTERNATIVAS

Alternativas	NÍVEL DE CONTRIBUIÇÃO
Normativa + Não Normativas	+++
Normativa	++
Não Normativas	+
Não Ação	0

A partir dos impactos mencionados na Tabela 5, pode-se verificar a alternativa que possui mais impactos positivos. Ao combinar as alternativas normativa e não normativa, elimina-se a maioria dos impactos negativos, resultando num conjunto de ações com maior impacto positivo frente aos objetivos estabelecidos.

Capítulo VIII – Participação Social



VIII. Considerações referentes às informações e às manifestações recebidas para a AIR em eventuais processos de participação social

(inciso VIII do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

Quanto ao processo de participação social, não houve coleta de informações ou sugestões a respeito de parte desta AIR ou sobre o relatório de AIR como um todo.

Cabe relatar que a participação social referente à AIR é facultativa, nos termos do Decreto nº 10.411/2020, em que o próprio inciso VIII do art. 6º menciona “eventuais” processos de participação social. Já o art. 8º não deixa dúvidas ao mencionar que “o relatório de AIR poderá ser objeto de participação social específica (...)”.

A realização de consulta pública é obrigatória somente para as agências reguladoras, nos termos do art. 9º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019.

Destaque-se, como já informado no Capítulo II deste relatório, que, em relação às normas de SST, o processo de consulta às partes interessadas, no Brasil, ocorre por meio da CTPP, comissão que conta com a participação da representação de trabalhadores, empregadores e governo, nos termos do Decreto nº 9.944, de 2019.

Capítulo IX – Experiência Internacional



IX. Experiência Internacional

(inciso IX do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

Esta etapa tem como objetivo mapear a experiência internacional e o tratamento aplicado em outros países ao tema. Neste capítulo, serão apresentados os diversos ordenamentos internacionais que regem o setor, característica que define melhor a experiência internacional.

Conforme citado anteriormente, no plano internacional, as normas para o setor aquaviário são provenientes, em sua grande maioria, de dois organismos internacionais: a Organização Internacional do Trabalho (OIT) e a Organização Marítima Internacional (IMO).

Quanto à IMO, existem como convenções fundamentais: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS); a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos, 1978 (STCW); e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL).

Já a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (MLC 2006), destina-se a ser um instrumento universalmente aplicável, constituindo-se como o quarto pilar da regulamentação internacional do setor de marinha mercante. Ela foi adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho com o objetivo de criar um instrumento único e coerente que incorpora, tanto quanto possível, todas as normas atualizadas das convenções e recomendações internacionais existentes sobre trabalho marítimo, bem como princípios fundamentais de outras convenções internacionais sobre trabalho.

A MLC entrou em vigor no plano internacional em 2013. Quanto ao Brasil, o depósito referente a essa convenção ocorreu em maio de 2020, com previsão de

início de vigência em maio de 2021. Até lá vigoram as atuais convenções que versam sobre a matéria. A MLC 2006 regula os requisitos referentes a: idade mínima, certificado médico, formação e qualificações para o trabalho a bordo de navios da marinha mercante, condições de trabalho, tais como a celebração do contrato de trabalho, remunerações, serviços de recrutamento e colocação de marítimos, duração do trabalho ou do repouso, férias anuais, repatriamento, lotações de segurança, alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa, proteção da saúde e cuidados médicos, prevenção de acidentes, bem-estar e proteção em matéria de segurança social, procedimentos de queixas a bordo e pagamento de retribuições.

Capítulo X – Efeitos e Riscos



X. Identificação e definição dos efeitos e riscos decorrentes da edição, da alteração ou da revogação do ato normativo

(inciso X do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

Neste capítulo, serão identificados os principais riscos decorrentes da revisão da NR 30, por se tratar de alternativa que visa à alteração de ato normativo.

Os efeitos (possíveis impactos) da revisão da norma já foram analisados anteriormente no Capítulo VII deste relatório. Como visto, a possibilidade de revisão da NR 30 é a alternativa que apresenta mais impactos positivos do que negativos para a sociedade e para os atores envolvidos.

Para facilitar a compreensão da análise de risco a ser realizada, é importante reproduzir alguns conceitos expostos na ANBT NBR ISO 31000 – Gestão de Riscos - Diretrizes:

- **Risco:** um efeito da incerteza nos objetivos. Também pode ser definido como a possibilidade de que alguém seja prejudicado ou algo seja danificado ou experimente algum efeito adverso por estar exposto a algum perigo.
- **Perigo ou fonte de risco:** é um objeto, uma ação ou uma atividade que, individualmente ou de maneira combinada, tem o potencial intrínseco para dar origem ao risco.
- **Probabilidade:** refere-se à possibilidade, à frequência de que o risco se materialize.
- **Severidade ou gravidade do efeito ou impacto do risco:** descreve o dano aos atores afetados e à sociedade em conjunto que resulta do risco, caso aconteça e conforme aconteça.

- **Efeito, dano esperado ou nível do risco:** é a magnitude do risco que se calcula multiplicando a probabilidade do risco pela severidade do seu efeito. O resultado reflete o custo social do risco, considerando a probabilidade de que ele possa acontecer.

Os riscos em relação ao processo de revisão e de aplicação desta alternativa normativa têm a ver com a possibilidade de os efeitos positivos avaliados não se concretizarem ou com efeitos negativos indesejáveis que possam ocorrer com a edição do ato normativo.

Após a sua avaliação, é essencial adotar uma estratégia adequada de tratamento dos riscos. Partiu-se da premissa que, no caso de um processo social complexo como a revisão da norma, não seria possível adotar a estratégia de evitar o risco. Por isso, adotou-se como estratégia principal a previsão de medidas de mitigação do risco, que foram incorporadas no Capítulo XII - Descrição da estratégia para implementação da alternativa sugerida.

Para os riscos que foram avaliados como baixos ou pequenos, considerou-se conveniente simplesmente aceitar a existência do risco. Por exemplo, no caso do risco de aumento dos custos de conformidade, avaliou-se que a severidade seria pequena, tendo em vista que a NR 30 já está em vigor e o processo de revisão tem como foco a harmonização. Assim, as empresas que operam no setor aquaviário já têm a obrigação legal de aplicar a norma, não importando novos custos.

A seguir, são apresentados os riscos selecionados como mais relevantes para a presente análise, com um breve resumo e avaliação.

a) Risco de não obtenção de consenso no diálogo social

Trata-se de risco importante do processo de discussão das propostas de alterações das normas de SST, tendo em vista que pode gerar efeitos indesejados, como dificuldades para sua implementação até discussões judiciais sobre trechos

que eventualmente não tenham alcançado ou mesmo sobre toda a norma em revisão.

- Severidade do dano: Alta
- Probabilidade de ocorrência: Baixa
- Nível de risco: Alto

b) Risco de baixa efetividade na aplicação da nova norma

Trata-se de risco que pode resultar de diversos fatores: do desconhecimento das mudanças da norma pelos atores envolvidos; de uma integração mal sucedida com o processo de gerenciamento de riscos nos locais de trabalho; da baixa adesão voluntária à implementação da norma; da baixa capacidade de fiscalização dos órgãos estatais.

- Severidade do dano: Alta
- Probabilidade de ocorrência: Baixa
- Nível de risco: Alto

c) Risco de não redução de acidentes e adoecimentos relacionados ao trabalho aquaviário

Esse é o risco de implementação mais importante, pois se refere à finalidade da norma. Pode resultar da baixa efetividade na aplicação da norma, mas também de externalidades não diretamente relacionadas à aplicação da norma, como fatores econômicos, sociais e ambientais.

- Severidade do dano: Alta
- Probabilidade de ocorrência: Média

- Nível de risco: Alto

Na Tabela 6, são apresentadas as propostas de medidas para mitigar os riscos considerados relevantes, que devem constar no plano de implementação consignado no Capítulo XII desta análise. Cabe destacar que, além das medidas de mitigação, esses riscos devem ser acompanhados de forma permanente durante o processo de discussão da norma e de sua aplicação futura pela SIT.

TABELA 6 - RISCOS E POSSÍVEIS MEDIDAS DE MITIGAÇÃO

Risco	Nível do risco	Possíveis medidas de mitigação
a) Risco de não obtenção de consenso no diálogo social	ALTO	Aprofundamento do diálogo social; Estímulo à busca do consenso no processo de participação tripartite.
b) Risco de baixa efetividade na aplicação da nova norma	ALTO	Plano de comunicação; Materiais e eventos de divulgação; Planejamento estratégico da ação da fiscalização; Orientação sobre a integração com o Gerenciamento de Riscos Ocupacionais; Diálogo social com os agentes diretamente afetados: empregadores e trabalhadores.
c) Risco de não redução de acidentes e adoecimentos no setor aquaviário	ALTO	Busca pela efetividade na aplicação da norma; Monitoramento de externalidades e previsão de planos de contingências, quando for o caso.

Capítulo XI – Comparação das Alternativas



XI. Comparação das alternativas consideradas para a resolução do problema regulatório identificado

(inciso XI do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

Neste tópico, será realizada a comparação das alternativas consideradas no Capítulo VI deste relatório, quais sejam:

NÃO AÇÃO

- Manter o atual texto e contexto de aplicação da NR 30: não realizar qualquer alteração normativa ou qualquer ação não normativa, ou seja, simplesmente manter o atual *status quo* e o texto normativo vigente da NR 30, publicado pela Portaria SIT nº 34/2002 e alterações posteriores.

NORMATIVAS

- Revisão da NR 30 com a eliminação de conflito normativo com as NR 01, 07 e 34.

NÃO NORMATIVAS

- Desenvolver um manual ou guia de orientações sobre a aplicabilidade da NR 30 e a interpretação das mudanças normativas.
- Aumentar a ação direta do Governo Federal, por meio da fiscalização pela Auditoria-Fiscal do Trabalho do cumprimento das disposições da NR 30.
- Elaborar plano de comunicação para ampliar a conscientização acerca da NR 30.

A partir das diversas situações apresentadas nos capítulos anteriores, buscando o enfrentamento do problema regulatório e o alcance dos objetivos desejados, foi realizada uma ampla identificação das diferentes possibilidades de se tratar o problema.

Conforme será demonstrado, foram levadas em consideração as alternativas abaixo para verificar qual o melhor caminho para a resolução do problema regulatório:

NÃO AÇÃO

ALTERNATIVA NÃO NORMATIVA

ALTERNATIVA NORMATIVA

ALTERNATIVA NORMATIVA + NÃO NORMATIVA

A comparação entre alternativas pode ser realizada por diversos métodos, sendo que cada um deles possui suas vantagens e desvantagens. Sendo assim, não existe um único método correto de avaliação que possa ser mais bem aplicado em todas as situações, e sim métodos mais adequados conforme as especificidades de cada caso, a disponibilidade de dados e de tempo e a necessidade de se realizar uma análise proporcional.

Na elaboração desta análise, tecnicamente, optou-se por adotar a Análise Multicritério (AMC), metodologia específica para aferição da razoabilidade do impacto econômico. A AMC é considerada uma técnica quali-quantitativa, que agrega características de técnicas qualitativas, como a utilização de grupos de discussão e técnicas de *brainstorming*, e de técnicas quantitativas, como a utilização de escalas e pesos para os diferentes indicadores do modelo.

Entre as diversas técnicas de AMC que podem ser utilizadas para identificação da melhor opção regulatória, adotou-se para esse fim a metodologia de Processo de Hierarquia Analítica (*Analytic Hierarchy Process - AHP*) para mapear os impactos de sua atuação regulatória.

Cumprido destacar que o AHP é uma técnica para a comparação dos impactos das opções regulatórias que auxilia o tomador de decisão a lidar com problemas complexos em um contexto com muitas incertezas, sendo uma alternativa viável aos métodos quali-quantitativos de AIR, uma vez que permite uma aproximação sistemática para a aplicação de critérios, subjetivos ou qualitativos, para a tomada de decisão, em um ambiente com uma grande quantidade de informações complexas.

XI.1 Estruturação da metodologia AHP

A ideia central da teoria da análise hierárquica introduzida pelo método AHP é a redução do estudo de sistemas a uma sequência de comparações aos pares de critérios. Nesta etapa do processo, as alternativas são comparadas, par a par, em relação a cada critério. Para tanto, utiliza-se a Tabela 7, que mostra a escala de comparação empregada no método, a qual determina qual critério ou alternativa é melhor e quão melhor é com relação ao par.

TABELA 7 – ESCALA DE COMPARAÇÃO AHP

INTENSIDADE		DEFINIÇÃO
Escala numérica	Escala qualitativa	
9	Extremamente mais importante	A evidência favorecendo uma das atividades é a maior possível, com o mais alto grau de segurança
7	Muito mais importante	Uma atividade é muito fortemente favorecida,

		sendo sua dominância evidenciada na prática
5	Mais importante	Experiência e juízo favorecem fortemente uma atividade com relação à outra
3	Moderadamente mais importante	Experiência e juízo favorecem levemente uma atividade com relação à outra
1	Igualmente importante	Os critérios contribuem igualmente para o objetivo
2, 4, 6, 8	Importâncias intermediárias	Quando os demais descritores da escala não são suficientes para distinção entre os critérios

FONTE: Adaptação da Escala fundamental de Saaty [SAATY 1980] - **SAATY, T. L (1980), The Analytic Hierarchy Process. New York: McGraw-Hill International.**

XI.2 Critérios

A utilização do AHP começa pela definição de critérios relevantes para atingir os objetivos definidos e que permitam a comparação do desempenho de cada alternativa em avaliação.

No contexto desta AIR, foram estabelecidos os seguintes critérios:

TABELA 8 - CRITÉRIOS

Critérios
<ul style="list-style-type: none"> • PROTEÇÃO À SAÚDE E À VIDA • CUSTOS • SEGURANÇA JURÍDICA

Destaca-se que a **proteção à saúde e à vida** está relacionada diretamente ao problema principal foco deste estudo, mais especificamente, **a exposição dos**

trabalhadores a bordo de embarcações a perigos decorrente da falta de uma gestão abrangente dos riscos ocupacionais.

Já os **custos** são avaliados em função do conjunto de ações a fim de cumprir e se fazer cumprir as normas legais e regulamentares, não se tratando dos benefícios diretos e indiretos deste atendimento legal, tampouco dos custos da administração pública e dos acidentes do trabalho e suas repercussões.

Por fim, a **segurança jurídica** consiste no conjunto de condições que tornam possível às pessoas o conhecimento antecipado e reflexivo das consequências diretas de seus atos e de seus fatos à luz da liberdade reconhecida, ou seja, a estabilidade das relações jurídicas, e o aspecto da proteção à confiança ou confiança legítima. Uma importante condição da segurança jurídica está na relativa certeza que os indivíduos têm de que as relações realizadas sob a aplicação da norma deverão perdurar ainda quando tal norma seja substituída.

A partir do momento em que os critérios estão construídos, passa-se a avaliá-los por meio da comparação, dois a dois, dentro da escala de comparação, conforme detalhado nas Tabelas 9 e 10.

TABELA 9 – TABELA DE COMPARAÇÃO DE CRITÉRIOS

Comparação entre critérios		
Proteção à saúde e à vida	Muito mais importante (7)	Custos
Proteção à saúde e à vida	Mais importante (5)	Segurança jurídica
Custos	Igualmente importante (1)	Segurança jurídica

TABELA 10 – MATRIZ DE COMPARAÇÃO DE CRITÉRIOS

Objetivo	Proteção à saúde e à vida	Custos	Segurança jurídica
-----------------	----------------------------------	---------------	---------------------------

Proteção à saúde e à vida e à vida	1	7	5
Custos	1/7	1	1
Segurança jurídica	1/5	1	1

Uma vez atribuídos pesos a cada critério, deve-se normalizar a tabela. Isso é feito por meio da divisão de cada peso atribuído aos critérios pelo somatório dos pesos por coluna, como se vê nas Tabelas 11 e 12.

TABELA 11 - NORMALIZAÇÃO DA MATRIZ - PRIMEIRA ETAPA

Objetivo	Proteção à saúde e à vida	Custos	Segurança jurídica
Proteção à saúde e à vida	1	7	5
Custos	1/7	1	1
Segurança jurídica	1/5	1	1
Total	1,34	9	7

TABELA 12 - NORMALIZAÇÃO DA MATRIZ - SEGUNDA ETAPA

Objetivo	Proteção à saúde e à vida	Custos	Segurança jurídica
Proteção à saúde e à vida	$1/1,34 = 0,7463$	$7/9 = 0,7778$	$5/7 = 0,7143$
Custos	$(1/7)/1,34 = 0,1066$	$1/9 = 0,1111$	$1/7 = 0,1429$

Segurança jurídica	$(1/5)/1,34 = 0,1493$	$1/9=0,1111$	$1/7 = 0,1429$
---------------------------	-----------------------	--------------	----------------

A determinação da contribuição de cada critério na avaliação global é calculada a partir do vetor de Prioridade ou vetor de Eigen. O vetor de Prioridade apresenta os pesos relativos entre os critérios e é obtido pela média aritmética dos valores de cada um dos critérios, conforme apresentado nas Tabelas 13 e 14.

TABELA 13 – CÁLCULO DO VETOR DE PRIORIDADE

Objetivo	Cálculo do Vetor	Vetor de Prioridade (Média de Cada Linha)
Proteção à saúde e à vida	$(0,7463 + 0,7778 + 0,7143)/3 = 0,746$	0,746 (74,6%)
Custos	$(0,1066 + 0,1111 + 0,1429)/3 = 0,120$	0,12 (12%)
Segurança jurídica	$(0,1493 + 0,1111 + 0,1429)/3 = 0,134$	0,134 (13,4%)

TABELA 14 – TABELA MATRIZ COMPARATIVA DE CRITÉRIOS

Objetivo	Proteção à saúde e à vida	Segurança jurídica	Custos	Prioridade
Proteção à saúde e à vida	1	5	7	0,746
Segurança jurídica	1/5	1	1	0,134
Custos	1/7	1	1	0,120

Assim, obtêm-se os pesos relativos entre os critérios, restando evidente que o critério de Proteção à saúde e à vida é o critério principal com maior peso em comparação com os outros critérios, de acordo com os objetivos que se pretendem alcançar.

TABELA 15 – TABELA DE PESOS DE CADA UM DOS CRITÉRIOS

Crítérios	Pesos
Proteção à saúde e à vida	74,6%
Segurança jurídica	13,4%
Custos	12%

Em seguida é preciso verificar a inconsistência dos dados. A verificação visa demonstrar se os tomadores de decisão foram consistentes nas suas opiniões para a tomada de decisão.

Exemplificativamente, se o critério C1 é mais preferível que C2 e C2 é mais preferível que C3, seria inconsistente afirmar que C3 é mais preferível que C1. Assim, o cálculo do índice de consistência é dado pela seguinte equação:

$$CI = \frac{\lambda_{Máx} - n}{n - 1}$$

onde CI é o índice de consistência, n é o número de critérios avaliados e $\lambda_{Máx}$ o número principal de Eigen ($\lambda_{Máx}$).

O número principal de Eigen ($\lambda_{Máx}$) é obtido calculando-se o somatório do produto de cada elemento da matriz de comparação pelo vetor de prioridade (Eigen) de cada critério, dividindo-se o resultado dessa expressão pelo vetor de prioridade. Em seguida, calcula-se a média aritmética, conforme demonstrado a seguir.

TABELA 16 – CÁLCULO DE VALOR PRINCIPAL DE EIGEN

Objetivo	Proteção à Saúde e à Vida	Custos	Segurança Jurídica	Prioridades
Proteção à Saúde e à Vida	1,00	7,00	5,00	0,746
Custos	0,143	1,00	1,00	0,120
Segurança Jurídica	0,200	1,00	1,00	0,134

Média das Consistências	3,0241	3,0048	3,0090
$[(1 \times 0,746) + (7 \times 0,120) + (5 \times 0,134)] / 0,746$	3,0241		
$[(1/7 \times 0,746) + (1 \times 0,120) + (1 \times 0,134)] / 0,120$		3,0048	
$[(1/5 \times 0,746) + (1 \times 0,120) + (1 \times 0,134)] / 0,134$			3,0090

Valor Principal de Eigen $\lambda_{Máx}$ =	$(3,0241 + 3,0048 + 3,0090)/3 =$	3,0126
--	----------------------------------	---------------

Assim, uma vez encontrado o valor principal de Eigen ($\lambda_{Máx}$), basta aplicar os valores na fórmula equação para se calcular o índice de consistência (CI).

$$CI = \frac{\lambda_{Máx} - n}{n - 1}$$

$$CI = (\lambda_{Máx} - 3)/2 = (3,0126 - 3)/2 = 0,0063$$

Por sua vez, para verificar se o valor encontrado do índice de consistência (CI) é adequado, Saaty propôs uma taxa de consistência (CR), que é determinada pela

razão entre o valor do índice de consistência (CI) e o índice de consistência aleatória (RI), conforme a expressão:

$$CR = \frac{CI}{RI} < 0,1 \sim 10\%$$

onde, RI é um valor constante e depende da dimensão da matriz que se está comparando, ou seja, do número de critérios avaliados, conforme Tabela 17.

TABELA 17 – ÍNDICE DE CONSISTÊNCIA ALEATÓRIA

N	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RI	0	0	0,58	0,9	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49

Ao se utilizar o método AHP, é desejável que a taxa de consistência (CR) de qualquer matriz de comparação seja menor ou igual a 0,10 (10%), o que seria considerada consistente. Quanto maior o resultado de CR , mais inconsistente é a matriz. Dessa forma, uma vez encontrados valores maiores que 0,10, deve-se revisar a matriz de critérios.

Destaca-se que foi realizada a verificação da consistência dos dados, sendo que o RI é estabelecido pelo valor de 0,58 (valor de RI obtido para matrizes com dimensão da matriz $n = 3$).

$$CR = \frac{CI}{RI} < 0,1 \sim 10\%$$

$$CR = 0,0063 / 0,58 = 0,011$$

Conforme demonstrado no cálculo acima, para o caso da Matriz Comparativa de Critérios, obteve-se um taxa de consistência (CR) igual a 0,011, portanto, menor que 0,10, constituindo-se, então, numa boa taxa de consistência.

XI.3 Avaliação das alternativas e critérios

Com os critérios estruturados e as prioridades dos critérios estabelecidas, pode-se determinar como cada uma das alternativas comporta-se em relação aos critérios. Da mesma forma que foi realizada para a priorização dos critérios, as alternativas serão confrontadas duas a duas dentro de cada um dos critérios estabelecidos.

Nesse sentido, apresentam-se as alternativas resumidas na Tabela 18.

TABELA 18 – ALTERNATIVAS

	Alternativas
ALTERNATIVA 1	Normativa + Não Normativa
ALTERNATIVA 2	Normativa
ALTERNATIVA 3	Não Normativa
ALTERNATIVA 4	Não Ação

COMPARAÇÃO DE ALTERNATIVAS COM O CRITÉRIO: PROTEÇÃO À SAÚDE E À VIDA

A seguir, passa-se a determinar como cada uma das alternativas se comporta em relação ao critério de **Proteção à saúde e à vida**. Primeiramente, como demonstrado nas Tabelas 19 e 20, cabe realizar a ordenação das alternativas por meio da comparação, duas a duas, dentro da escala de comparação.

TABELA 19 – TABELA DE COMPARAÇÃO: ALTERNATIVAS X PROTEÇÃO À SAÚDE E À VIDA

Comparação entre alternativas		
Proteção à saúde e à vida		
Normativa + Não Normativa	Mais importante	Normativa
Normativa + Não Normativa	Muito mais importante	Não Normativa
Normativa + Não Normativa	Extremamente mais importante	Não Ação
Normativa	Moderadamente mais importante	Não Normativa
Normativa	Muito mais importante	Não Ação
Não Normativa	Moderadamente mais importante	Não Ação

TABELA 20 - TABELA DE MATRIZ COMPARATIVA DE ALTERNATIVAS COM O CRITÉRIO: PROTEÇÃO A SAÚDE E À VIDA

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4	Prioridade
Alternativa 1	1	5	7	9	0,632
Alternativa 2	1/5	1	3	7	0,227
Alternativa 3	1/7	1/3	1	3	0,097
Alternativa 4	1/9	1/7	1/3	1	0,044

Apresentam-se, na Tabela 21, os pesos de cada uma das alternativas para o critério estudado.

TABELA 21 - PESOS DE CADA UMA DAS ALTERNATIVAS PARA O CRITÉRIO PROTEÇÃO A SAÚDE E A VIDA

Proteção à saúde e à vida e à vida	
Alternativas	Pesos
Normativa + Não Normativa	63,2%

Normativa	22,7%
Não Normativa	9,7%
Não Ação	4,4%
CR	0,077

Destaca-se que a taxa de consistência (CR) obtida para a Matriz Comparativa acima foi (CR) igual a 0,077, portanto, menor que 0,10, constituindo-se numa boa taxa de consistência.

COMPARAÇÃO DE ALTERNATIVAS COM O CRITÉRIO: CUSTOS

Passa-se a determinar agora como cada uma das alternativas comporta-se em relação ao critério de **Custos**. Primeiramente, conforme demonstrado nas Tabelas 22 e 23, realiza-se a ordenação das alternativas por meio da comparação, duas a duas, dentro da escala de comparação.

TABELA 22 – TABELA DE COMPARAÇÃO: ALTERNATIVAS X CUSTOS

Comparação entre alternativas		
Custos		
Normativa + Não Normativa	Moderadamente menos importante	Normativa
Normativa + Não Normativa	Muito menos importante	Não Normativa
Normativa + Não Normativa	Extremamente menos importante	Não Ação
Normativa	Menos importante	Não Normativa
Normativa	Muito menos importante	Não Ação
Não Normativa	Moderadamente menos importante	Não Ação

TABELA 23 – TABELA DA MATRIZ COMPARATIVA DE ALTERNATIVAS COM O CRITÉRIO CUSTOS

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4	Prioridade
Alternativa 1	1	1/3	1/7	1/9	0,044
Alternativa 2	3	1	1/5	1/7	0,090
Alternativa 3	7	5	1	1/3	0,291
Alternativa 4	9	7	3	1	0,574

A Tabela 24 apresenta, para o critério estudado, os pesos de cada uma das alternativas.

TABELA 24 – TABELA COM OS PESOS DAS ALTERNATIVAS EM RELAÇÃO AO CRITÉRIO CUSTOS

Custos	
Alternativas	Pesos
Normativa + Não Normativa	4,4%
Normativa	9%
Não Normativa	29,1%
Não Ação	57,4%
CR	0,062

Repise-se que esse critério leva em conta apenas os custos do conjunto de ações a fim de cumprir e se fazer cumprir as normas legais e regulamentares, não se tratando dos benefícios diretos e indiretos deste atendimento legal, nem tão pouco dos custos da administração pública e dos acidentes do trabalho e suas repercussões.

Conseqüentemente, a opção de **NÃO AÇÃO** possui maior peso, quando comparado com o critério de custos de cumprir e se fazer cumprir as normas legais e regulamentares.

Destaca-se que a taxa de consistência (CR) obtida para a Matriz Comparativa acima foi (CR) igual a 0,062, portanto, menor que 0,10, enquadrando-se como uma boa taxa de consistência.

COMPARAÇÃO DE ALTERNATIVAS COM O CRITÉRIO: SEGURANÇA JURÍDICA

Por fim, passa-se a determinar como cada uma das alternativas comporta-se em relação ao critério de **Segurança Jurídica**. Primeiramente, conforme demonstrado nas Tabelas 25 e 26, cabe realizar a ordenação das alternativas por meio da comparação, duas a duas, dentro da escala de comparação.

TABELA 25 – TABELA DE COMPARAÇÃO ALTERNATIVAS X SEGURANÇA JURÍDICA

Comparação entre alternativas		
Segurança jurídica		
Normativa + Não Normativa	Igualmente importante	Normativa
Normativa + Não Normativa	Mais importante	Não Normativa
Normativa + Não Normativa	Mais importante	Não Ação
Normativa	Muito mais importante	Não Normativa
Normativa	Muito mais importante	Não Ação
Não Normativa	Igualmente importante	Não Ação

TABELA 26 – TABELA DA MATRIZ COMPARATIVA DE ALTERNATIVAS COM O CRITÉRIO SEGURANÇA JURÍDICA

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4	Prioridade
Alternativa 1	1	1	5	5	0,383
Alternativa 2	1	1	7	7	0,452
Alternativa 3	1/5	1/7	1	1	0,074

3					
Alternativa 4	1/5	1/7	1	1	0,074

A Tabela 27 apresenta, para o critério estudado, os pesos de cada uma das alternativas.

TABELA 27 – PESOS DE CADA UMA DAS ALTERNATIVAS EM RELAÇÃO AO CRITÉRIO SEGURANÇA JURÍDICA

Segurança jurídica	
Alternativas	Pesos
Normativa + Não Normativa	38,3%
Normativa	45,2%
Não Normativa	7,4%
Não Ação	7,4%
CR	0,006

Conforme se observa, quando as alternativas são comparadas apenas com o critério de **segurança jurídica**, a alternativa normativa prevalece sobre as demais, inclusive sobre a combinação de alternativas.

Destaca-se que a taxa de consistência (*CR*) obtida para a Matriz Comparativa acima foi (*CR*) igual a 0,006, portanto, menor que 0,10, enquadrando-se como uma boa taxa de consistência.

XI.4 Conclusão

O cruzamento de todas as alternativas com todos os critérios determina a prioridade final de cada uma das alternativas em relação ao problema regulatório e o alcance dos objetivos desejados.

O mecanismo de cálculo da prioridade final pode ser determinado pelo somatório dos produtos entre o peso de prioridade da alternativa e o peso do critério, conforme Tabela 28.

TABELA 28 – RESULTADO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERANDO OS CRITÉRIOS ANALISADOS

	PROTEÇÃO À SAÚDE E À VIDA	SEGURANÇA JURÍDICA	CUSTOS	PRIORIDADE FINAL
Pesos	0,746	0,134	0,120	
Normativa + Não Normativa	0,632	0,383	0,044	52,8%
Normativa	0,227	0,452	0,090	24,1%
Não Normativa	0,097	0,074	0,291	11,7%
Não Ação	0,044	0,074	0,574	11,2%

Após a realização da Análise Multicritério (AMC), por meio da metodologia de Processo de Hierarquia Analítica (*Analytic Hierarchy Process - AHP*), foi possível realizar a Prioridade Global das Alternativas e mapear os impactos de sua atuação regulatória, conforme resumido na Tabela 29.

TABELA 29 – PRIORIDADE GLOBAL

Prioridade Global	
Alternativas	Pesos
Normativa + Não Normativa	52,8%
Normativa	24,1%
Não Normativa	11,7%
Não Ação	11,2%

Nesse sentido, para o enfrentamento do problema regulatório identificado no setor, a alternativa recomendada é uma combinação das alternativas normativa e não normativa, que é composta pelas seguintes ações:

- **Revisão da NR 30:** realizar a revisão geral do texto da NR 30, atualizando-o ao atual contexto do mundo do trabalho, solucionando

possíveis conflitos normativos e estabelecendo medidas de prevenção, visando à redução da acidentalidade e do adoecimento ocupacional.

- **Desenvolver um manual de aplicação da NR 30**: criar um manual ou guia de orientações sobre a aplicabilidade da NR 30 e a interpretação das mudanças normativas.
- **Fiscalização**: aumentar a ação direta do Governo Federal por meio da fiscalização pela Inspeção do Trabalho no setor aquaviário.
- **Plano de comunicação sobre NR 30**: elaborar plano de comunicação para ampliar a conscientização sobre a gestão de risco ocupacional no setor aquaviário e aumentar o cumprimento voluntário da NR 30.

Capítulo XII – Estratégia de Implementação



XII. Indicação da estratégia para implementação da alternativa sugerida

(inciso XII do art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020)

Este capítulo do Relatório de AIR é destinado à divulgação da estratégia de implantação da alternativa sugerida: a revisão da NR 30 acrescida da elaboração de manual de aplicação da NR 30, das ações de fiscalização no setor aquaviário e do plano de comunicação sobre a NR 30.

As ações de implementação aqui apresentadas contemplam as medidas de mitigação dos riscos avaliados no Capítulo X - Identificação e definição dos efeitos e riscos decorrentes da edição, da alteração ou da revogação do ato normativo.

As estratégias para a implementação devem ser realizadas com uma atuação diferenciada da Inspeção do Trabalho, precipuamente de forma preventiva e coletiva, para a prevenção de acidentes de trabalho, doenças ocupacionais e irregularidades trabalhistas neste setor, devendo envolver representantes da categoria laboral e empresarial, podendo contar com a participação de outros órgãos públicos envolvidos no tema, associações setoriais e profissionais, e, até mesmo, empresas com grande representatividade no segmento e representantes dos empregados a elas vinculados.

Cumprir destacar que é aplicável o critério de dupla visita ao empregador sujeito à norma celetista quando ocorrer promulgação ou expedição de novas leis, regulamentos ou instruções ministeriais durante o período de noventa dias a contar da vigência das novas disposições normativas. Tal critério é uma condição procedimental que atribui natureza prioritariamente orientadora à atuação da Inspeção do Trabalho, quando o empregador se enquadrar nas hipóteses legais de cabimento que excepcionem a aplicação da regra do art. 628 da CLT. Por fim,

devem ser seguidos os procedimentos administrativos adotados pela Inspeção do Trabalho em regulamentação específica.

Inicialmente, para a implantação das alternativas expostas no capítulo anterior para enfrentamento do problema, devem-se aplicar os procedimentos para a elaboração e revisão de normas regulamentadoras relacionadas à segurança e saúde no trabalho e às condições gerais de trabalho, conforme metodologia de regulamentação adotada pela Portaria SEPRT/ME nº 6.399, de 2021.

Posteriormente, deverá ser elaborado um planejamento para sua implementação, contemplando as diversas ações possíveis, com prioridade para as seguintes medidas:

- A.** Realizar a revisão geral do texto da NR 30, atualizando-o ao atual contexto do mundo do trabalho, solucionando possíveis conflitos normativos e estabelecendo medidas de prevenção, visando à redução da acidentalidade e do adoecimento ocupacional.
- B.** Capacitar os Auditores Fiscais do Trabalho que atuam ou que pretendam atuar na inspeção desse ato normativo, elaborando um Projeto Técnico-Pedagógico junto à Escola Nacional da Inspeção do Trabalho (ENIT).
- C.** Elaborar o manual de aplicação ou guia de orientações da NR 30, visando à interpretação acerca da aplicabilidade da NR 30 e das mudanças normativas promovidas.
- D.** Elaborar plano de comunicação, buscando a realização de seminários, palestras, reuniões técnicas, eventos, campanhas publicitárias, encontros e cursos para os envolvidos e as representações das partes interessadas da atuação regulatória.

- E.** Elaborar material de divulgação como, por exemplo: Guias, Manuais, Cartilhas, Cartazes, *Folders*, Vídeos, Webinários, dentre outros.
- F.** Elaborar o planejamento de fiscalização que traga o melhor resultado possível e atinja níveis de cumprimento satisfatórios, contendo, no mínimo: reunião prévia com a equipe de Auditores-Fiscais do Trabalho para alinhamento e estabelecimento de diretrizes mínimas nas ações fiscais, como procedimentos, estratégias de abordagem; lavraturas de Notificação e/ou Termos de Compromisso; realização das fiscalizações diretas ou indiretas para a verificação do atendimento da Notificação e/ou Termo de Compromisso, dentre outros.
- G.** Fortalecer o planejamento da Fiscalização de Trabalho Portuário e Aquaviário para as unidades descentralizadas que possuam a Coordenação Regional de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário (CORITPA), localizadas nos estados de Alagoas, Amazonas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Maranhão, Pará, Paraná, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rondônia, Santa Catarina e São Paulo.
- H.** Ampliar a atuação do Grupo Móvel do Trabalho Portuário e Aquaviário (GMPA), para a realização de ações fiscais nos diversos setores e atividades econômicas.
- I.** Buscar uma atuação integrada com outros órgãos federais, estaduais, distritais e municipais para compartilhamento de informações e atuação conjunta na busca de soluções para os problemas relacionados ao setor.
- J.** Realizar reunião técnica de acompanhamento e fechamento dos trabalhos de fiscalização desenvolvidas no setor, com a análise crítica dos resultados alcançados e temas que foram diagnosticados durante as ações fiscais.

Cabe salientar que, para a adoção dessas medidas, a Subsecretaria de Inspeção do Trabalho, por meio da Coordenação-Geral de Segurança e Saúde no Trabalho, deve monitorar externalidades que possam impactar o processo de implementação da NR 30 e prever planos de contingências, quando for o caso, bem como discutir e elaborar indicadores para realizar o acompanhamento sistemático dos riscos analisados nesta AIR e de outros riscos que possam ser identificados durante o processo de implementação.

Capítulo XIII – Referências



XIII. Referências

BRASIL. Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE. **Guia para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório**. Brasília, 2021. Disponível em https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/reg/guias-e-manuais/referencias-e-bibliografia-guia-air/guia-de-air_vfinal_150421.pdf. Acesso em abril/2021.

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa. **Guia de Análise de Impacto Regulatório**. Guia nº 17/2019 – versão 2, de 17/12/2019.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil – Anac. **Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório**. Brasília, agosto de 2020.

BRASIL. Ministério da Economia. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho. **RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS – RAIS**. Disponível em <http://pdet.mte.gov.br/rais>. Acesso em 22/02/2021.

BRASIL. Ministério do Trabalho. **Normas Regulamentadoras**. Disponíveis em <https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/ctpp-nrs/normas-regulamentadoras-nrs>. Acesso em 22/02/2021.

BRASIL. Ministério do Trabalho. Secretaria de Inspeção do Trabalho. **Guia de elaboração e revisão de Normas Regulamentadoras em Segurança e Saúde no Trabalho**. Brasília, 2018.

SAATY, T. L. **Método de Análise Hierárquica**. Tradução de Wainer da Silveira e Silva, McGraw-Hill, Makron – São Paulo, SP, 1991.



DESPACHO Nº 314/2021/STRAB/SEPRT-ME

Processo nº 19966.100915/2021-77

1. Trata-se de Análise de Impacto Regulatório - AIR (16437696), elaborada pela Subsecretaria de Inspeção do Trabalho, para compor o processo de revisão da Norma Regulamentadora nº 30 (NR 30) - Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário.

2. Nos termos da [Portaria SEPRT/ME nº 6.399, de 31 de maio de 2021](#), que dispõe sobre os procedimentos para elaboração e revisão das Normas Regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho:

Art. 6º A AIR deve observar as disposições contidas no Decreto nº 10.411, de 2020.

§ 1º O disposto no caput não se aplica aos atos normativos previstos § 2º do art. 3º do Decreto nº 10.411, de 2020, bem como pode ser dispensada pela Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, em decisão fundamentada, nas hipóteses do art. 4º do referido Decreto.

§ 2º A AIR será concluída por meio de **relatório aprovado pela Secretaria de Trabalho**, observado o disposto no art. 6º do Decreto nº 10.411, de 2020.

(...)

Art. 7º O relatório de AIR previsto no § 2º do art. 6º **será submetido ao Secretário Especial de Previdência e Trabalho que decidirá**, nos termos do § 2º do art. 15 do Decreto nº 10.411, de 2020:

I - pela adoção de alternativa ou de combinação de alternativas sugerida no relatório da AIR;

II - pela necessidade de complementação da AIR; ou

III - pela adoção de alternativa diversa daquela sugerida no relatório, inclusive quanto às opções de inação ou soluções não normativas.

§ 1º O relatório de AIR ou a nota técnica que fundamente a dispensa de AIR será publicado em sítio específico no portal gov.br, ressalvadas as informações com restrição de acesso, nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§ 2º Na hipótese de ser decidido pela elaboração ou revisão de NR, seguem-se os procedimentos previstos nesta Portaria.

3. Nesse sentido, a Nota Técnica SEI nº 26624/2021/ME (16344168) apresenta os fundamentos da revisão normativa pretendida, concluindo que esta é **"a melhor alternativa para a eliminação de conflito normativo, a harmonização com outras normas gerais e o preenchimento das lacunas nos requisitos de proteção."**

4. Para tanto, apresenta o Relatório de AIR (16344168), com uma avaliação acerca dos impactos do processo de revisão da Norma Regulamentadora nº 30, definindo o problema regulatório detectado ("exposição dos trabalhadores a bordo de embarcações a perigos decorrente da falta de uma gestão abrangente dos riscos ocupacionais"), suas causas, sua extensão e a necessidade de melhoria contínua, apresentando a seguinte estratégia para implementação da alternativa sugerida:

a) Realizar a revisão geral do texto da NR 30, atualizando-o ao atual contexto do mundo do trabalho, solucionando possíveis conflitos normativos e estabelecendo medidas de prevenção, visando à redução da acidentalidade e do adoecimento ocupacional.

- b) Capacitar os Auditores Fiscais do Trabalho que atuam ou que pretendam atuar na inspeção desse ato normativo, elaborando um Projeto Técnico-Pedagógico junto à Escola Nacional da Inspeção do Trabalho (ENIT).
- c) Elaborar o manual de aplicação ou guia de orientações da NR 30, visando à interpretação acerca da aplicabilidade da NR 30 e das mudanças normativas promovidas.
- d) Elaborar plano de comunicação, buscando a realização de seminários, palestras, reuniões técnicas, eventos, campanhas publicitárias, encontros e cursos para os envolvidos e as representações das partes interessadas da atuação regulatória.
- e) Elaborar material de divulgação como, por exemplo: Guias, Manuais, Cartilhas, Cartazes, Folders, Vídeos, Webinários, dentre outros.
- f) Elaborar o planejamento de fiscalização que traga o melhor resultado possível e atinja níveis de cumprimento satisfatórios, contendo, no mínimo: reunião prévia com a equipe de Auditores-Fiscais do Trabalho para alinhamento e estabelecimento de diretrizes mínimas nas ações fiscais, como procedimentos, estratégias de abordagem; lavraturas de Notificação e/ou Termos de Compromisso; realização das fiscalizações diretas ou indiretas para a verificação do atendimento da Notificação e/ou Termo de Compromisso, dentre outros.
- g) Fortalecer o planejamento da Fiscalização de Trabalho Portuário e Aquaviário para as unidades descentralizadas que possuam a Coordenação Regional de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário (CORITPA), localizadas nos estados de Alagoas, Amazonas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Maranhão, Pará, Paraná, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rondônia, Santa Catarina e São Paulo.
- h) Ampliar a atuação do Grupo Móvel do Trabalho Portuário e Aquaviário (GMPA), para a realização de ações fiscais nos diversos setores e atividades econômicas.
- i) Buscar uma atuação integrada com outros órgãos federais, estaduais, distritais e municipais para compartilhamento de informações e atuação conjunta na busca de soluções para os problemas relacionados ao setor.
- j) Realizar reunião técnica de acompanhamento e fechamento dos trabalhos de fiscalização desenvolvidas no setor, com a análise crítica dos resultados alcançados e temas que foram diagnosticados durante as ações fiscais.

5. Nesses termos, conforme estabelece o § 2º do art. 6º da Portaria nº 6.399, de 2021, aprovo a presente Análise de Impacto Regulatório, submetendo aos autos ao Senhor Secretário Especial de Previdência e Trabalho para que, se de acordo, decida pela adoção de combinação de alternativas sugeridas no relatório.

6. Por fim, solicito que seja restituído o Processo nº 19966.100722/2021-16, que trata da mesma demanda.

Documento assinado eletronicamente

BRUNO SILVA DALCOLMO

Secretário de Trabalho



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Silva Dalcolmo**, **Secretário(a) do Trabalho**, em 14/06/2021, às 15:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8](#)



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **16442903** e o código CRC **C76866C0**.



DESPACHO Nº 6/2021/SEPRT-ME

Processo nº 19966.100915/2021-77

1. Trata-se de Análise de Impacto Regulatório - AIR (16437696), elaborada pela Subsecretaria de Inspeção do Trabalho, para compor o processo de revisão da Norma Regulamentadora nº 30 (NR 30) - Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário.

2. Nos termos do Despacho Numerado STRAB nº 314 (16442903), decido pela adoção da combinação de alternativas sugerida na Análise de Impacto Regulatório – AIR (16437696), desde que enquadradas nas atuais previsões contratuais e disponibilidades orçamentárias e financeiras vigentes.

3. À Secretaria do Trabalho, para prosseguimento nos termos da [Portaria SEPRT/ME nº 6.399, de 31 de maio de 2021](#).

Brasília, 14 de junho de 2021.

Documento assinado eletronicamente

NOME DO SERVIDOR

Cargo do Servidor



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Bianco Leal**, **Secretário(a) Especial de Previdência e Trabalho**, em 14/06/2021, às 16:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **16462452** e o código CRC **10797E3E**.