



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
FACULDADE DE DIREITO  
CURSO DE DIREITO  
DEPARTAMENTO DE DIREITO PRIVADO**

**MARJORIE BÁRBARA DE SOUSA CUNHA**

**ANÁLISE DAS VIOLAÇÕES AOS DIREITOS HUMANOS TRABALHISTAS DOS  
TRABALHADORES BRASILEIROS DE CRUZEIROS MARÍTIMOS**

**FORTALEZA**

**2016**

MARJORIE BÁRBARA DE SOUSA CUNHA

ANÁLISE DAS VIOLAÇÕES AOS DIREITOS HUMANOS TRABALHISTAS DOS  
TRABALHADORES BRASILEIROS DE CRUZEIROS MARÍTIMOS

Monografia apresentada no curso de Direito,  
da Universidade Federal do Ceará, como  
requisito parcial para obtenção do grau de  
bacharel em Direito.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Beatriz do Rêgo Xavier

FORTALEZA

2016

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Biblioteca Universitária  
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

C979a Cunha, Marjorie Bárbara de Sousa.

Análise das violações aos direitos humanos trabalhistas dos trabalhadores brasileiros de cruzeiros marítimos / Marjorie Bárbara de Sousa Cunha. – 2016.  
126 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Direito, Curso de Direito, Fortaleza, 2016.

Orientação: Profa. Dra. Beatriz Rêgo Xavier.

1. Trabalho marítimo. 2. Direitos humanos trabalhistas. 3. Violação de Direitos. 4. Direito internacional do trabalho. I. Título.

CDD 340

---

MARJORIE BÁRBARA DE SOUSA CUNHA

ANÁLISE DAS VIOLAÇÕES AOS DIREITOS HUMANOS TRABALHISTAS DOS  
TRABALHADORES BRASILEIROS DE CRUZEIROS MARÍTIMOS

Monografia apresentada no curso de Direito,  
da Universidade Federal do Ceará, como  
requisito parcial para obtenção do grau de  
bacharel em Direito.

Aprovada em: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Beatriz do Rêgo Xavier (Orientadora)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Raquel Coelho de Freitas  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Mestranda Vanessa de Lima Marques Santiago  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

A Deus.

Aos meus amados pais, Souza Jr. e Adriana.

## AGRADECIMENTOS

Antes de tudo, obrigada a todos pelo apoio, incentivo e puxões de orelha, cada um ao seu modo me ajudou a fazer essa monografia e vou ser muito grata a todos, sempre.

Uma monografia não se faz da noite para o dia e, embora só conste o meu nome como autora, existem muitas pessoas que, ao meu lado, auxiliaram na elaboração desse trabalho, seja pelas palavras de incentivo, seja pelos puxões de orelha, seja me ajudando ou fazendo por mim atividades que me deixaram com mais tempo livre para a escrita, seja pelo apoio mútuo ao longo do último semestre, seja atuando diretamente nessa primeira criação acadêmica, com conselhos, dicas, auxílio na formatação e opiniões sobre o texto produzido, seja pela amizade e pelo carinho ao longo da faculdade.

Gostaria de agradecer aos meus pais, Adriana e Souza Jr., pelo apoio aos estudos demonstrado durante a minha criação, sempre me incentivando a ser curiosa, a ler, a pesquisar e a conhecer mais do mundo, pequenas coisas que ao longo de uma vida fizeram diferença, pela paciência e pelo amor incondicionais de sempre: vocês tornam tudo possível.

Aos meus avôs, Souza e Orlando, que com seus exemplos de vida, mais do que com suas palavras, inspiram-me a estudar para conseguir a ser uma profissional melhor e mais capacitada, apesar das adversidades. Às minhas avós, Meire e Antônia, pelas conversas e pelo incentivo em todos os telefonemas e conversas no dia a dia, obrigada.

Ao meu padrinho, Tony, por todo o apoio durante a graduação: obrigada, tio!

À minha madrinha, Karinne, por ter me amado como uma filha desde que eu nasci, por perguntar se eu não estudando demais e por ser meu “xodó de Natal” como eu dizia quando era pequena.

À minha orientadora, Beatriz do Rêgo Xavier, pela paciência, pelas dicas, por me ajudar a dar coerência ao oceano de ideias que eu tinha na cabeça, ajudando a transformar tudo aquilo em uma monografia fluida e organizada.

À professora Raquel Coelho de Freitas, que, mais que examinadora na banca de monografia, orientou no Núcleo de Estudos Aplicados Direitos, Infância e Justiça (NUDI-JUS) os meus primeiros passos para o aprendizado fora da sala de aula.

À Vanessa Marques, amiga, conselheira acadêmica, fonte de inspiração para a vida, obrigada pelas dicas de como escrever um artigo científico, de como apresentá-lo, de como melhorar a monografia e por aceitar o convite para participar da minha banca.

Às pessoas incríveis que conheci na Defensoria Pública da União no Ceará, o meu estágio sonho de consumo, que me proporcionou aprendizado incrível e a vontade de aprender

sempre mais para melhor servir àqueles que mais precisam do meu conhecimento, e que possibilitou que eu, finalmente, pusesse em prática os motivos pelos quais escolhi a faculdade de Direito: sem essa prática essencial não sei se ainda veria sentido no que passei cinco anos estudando. Assim, agradeço às minhas chefas Dr.<sup>a</sup> Vanessa Nunes Pinheiro, com quem aprendi a amar Direito Civil, matéria que até então detestava, Dr.<sup>a</sup> Gislene Frota Lima, que sempre me instigou a encontrar uma tese de defesa porque, não importa qual o crime cometido, todos merecem ser defendidos, e ao Dr. Carlos Henrique Veríssimo Lourinho, pelos ensinamentos previdenciários, pelo cuidado com os assistidos e pelas peças enxutas que me esforço para produzir.

Aos servidores da Defensoria Pública da União na Bahia e da Justiça do Trabalho da 5<sup>a</sup> e 7<sup>a</sup> Região por me proporcionarem acesso aos autos processuais da Ação Civil Coletiva, cujos fatos e documentos probatórios serviram como base para o estudo de caso do navio MSC Magnífica.

À Mariana, por ter revisado toda a minha monografia, apesar de suas cinquenta páginas de desenvolvimento e de não entender nada de Direito, e por toda a paciência que tem comigo de um modo geral.

À Renata Catarina, pelas conversas sobre o universo e tudo mais desde a Casa de Cultura Britânica, você é um dos meus “quando eu crescer quero ser (a Renata)”.

À Dêssa, Marília, Cícero, Alícia, Rebeca, João Paulo, Gabriel e Bruno, pelo apoio mútuo das alegrias e dos estresses deste último semestre monográfico e por todos os risos, o compartilhamento de material e as explicações pré-prova, aos bolos de chocolate, às pizzas, aos aniversários surpresas e todos os momentos “maravilindos” da faculdade.

Aos Sub-reptícios que a vida me trouxe, pelas inúmeras gargalhadas e momentos de vergonha alheia, às vezes, própria compartilhados.

Aos amigos de amizade cultivadas no dia a dia dos meus estágios, Amandinha, Bela, Carol, Thúlio, Lucas, Monalisa, Victor, Ygor, Renan Furtado, àqueles do grupo “Melhores Pessoas/Master Chef da DPU”, Marcos, Kizy, Nayara, Renatinha, Mel, Clarissa, Ticiane, Renan Machado, a companhia de vocês tornou os tempos de faculdade infinitamente melhores.

Aos amigos do NUDI-JUS, Vanessa, Pri, Marília, Breno, Leo, Bia, Renata, Bruna Kelly, Rodrigo, Elaina, muito amor pelo trabalho que fizemos.

Um agradecimento especial ao amigo, Davi “Coelho” Rocha Ferreira, sempre solícito e prestativo para me auxiliar nas relevantes questões de teses de defesa em Direito

Penal, e ainda pela compra, praticamente sob tortura, de uma rifa para a minha formatura, e ao Cairo, pela (im) paciência enquanto eu elaborava esta mono.

Ao Jordano, Pedro, Larinha, Babuquinha, Tiago, Nayara e Aninha por estarem comigo desde o colégio, amo vocês.

Às minhas primas Ivna, Gabi e Laura que, algumas vezes na marra, fizeram com que eu saísse um pouco da bolha da monografia para me divertir nem que fosse para participar da molecagem de vocês.

Aos amigos e colegas do Grupo de Estudos em Direito e Assuntos Internacionais (GEDAI), Leti, Leandro, Rafael, Walber, Levi, obrigada pelas tardes de aprendizado na FD e às tardes de Quarteto de Corda.

Ao meu orientador no GEDAI, Gustavo Fernandes Meireles por ter acendido a fâsca do Direito Internacional do Trabalho no meu espírito.

A todos os demais não citados nominalmente, meu muito obrigado.

*“Eu não acreditava que após de 244 dias trabalhados de forma ininterrupta, não tive 1 dia de folga, e a companhia ter feito aquilo comigo, com a Fabi e com todos os outros tripulantes, essa é a forma como somos tratados.”*

*Depoimento do marítimo Márcio Freitas na Audiência Pública da Assembleia Legislativa do Ceará*

*“Então, eu peguei o livro e carreguei com ele. Mas, Deus me abençoe, foi um tal de capital e trabalho, e trabalho e capital, até que ele me fez dormir [...]. Eu nunca pude fixar direito em minha mente o que era o quê, e falava deles como se fossem virtudes ou vícios. E o que eu queria saber eram os direitos dos homens, sendo ricos ou pobres... Bem pode ser que fossem só homens.”*

*(Norte e Sul, Elizabeth Gaskell)*



## RESUMO

O ato de singrar os mares, transportando mercadorias, passageiros e mesmo informação, sempre esteve impregnado pelo aspecto transnacional: a navegação transoceânica impunha condições especiais aos navios que dela se ocupavam, condições que se tornaram ainda mais específicas diante da crescente regulamentação sobre a atividade marítima imposta por tratados e convenções internacionais firmados no âmbito da Organização das Nações Unidas e de suas agências especializadas, como a Organização Internacional do Trabalho, com destaque para aqueles que consagravam direitos humanos, cuja observância obrigava Estados e particulares. Neste cenário, a regulamentação do trabalho marítimo pela Organização Internacional do Trabalho buscava proteger a gente do mar, de forma a assegurar a observância dos direitos humanos trabalhistas específicos e inespecíficos desse grupo de trabalhadores, esforço jurídico que originou ao longo dos anos mais de setenta normas internacionais do trabalho sobre direitos da gente do mar, das quais se deu maior atenção à Convenção nº 186 sobre o Trabalho Marítimo, por ter consolidado e atualizado as normas anteriores sobre o mesmo tema, servindo de referencial normativo da pesquisa documental procedida para a investigação acerca dos direitos humanos dos trabalhadores marítimos nos navios-cruzeiros de turismo náutico e de contraponto às eventuais violações constatadas pela Ação de Fiscalização promovida por autoridades brasileiras no navio MSC Magnífica enquanto atracado nos portos de Santos/SP e de Salvador/BA. Para compreender as peculiaridades que envolvem o trabalho marítimo, utilizou-se de fontes documentais por meio da análise de Convenções Internacionais do Trabalho e de tratados internacionais de direitos humanos e de fontes bibliográficas, com a consulta a livros, monografias, dissertações, artigos científicos e sítios eletrônicos que auxiliassem na compreensão do tema. Constatou-se, por fim, que durante muito tempo o trabalho dos marítimos em embarcações voltadas para o turismo náutico, por ser mais relacionada à hotelaria que à navegação em si, não foi considerado como trabalho marítimo, situação sanada com as Convenções Internacionais do Trabalho mais recentes, que, apesar de haver inúmeras queixas dos trabalhadores nestes navios referentes aos mais diversos aspectos do trabalho e da vida no mar, algumas como as de assédio moral e a de alimentação inadequada são de difícil comprovação, dado a dificuldade da obtenção de lastro probatório hábil, que a mais grave violação aos direitos humanos destes trabalhadores é aquela atrelada às fatigantes jornadas de trabalho a que são submetidos meses a fio até o término do seu contrato, o que permite a sujeição destes trabalhadores a jornadas de trabalho semelhantes as do início do processo de industrialização,

levando-os à exaustão, violando diretamente o direito ao descanso e ao lazer e, em última análise, o direito à saúde física e emocional, colocando-o em posição de vulnerabilidade na relação jurídica trabalhista.

**Palavras-chave:** Trabalho marítimo. Direitos humanos trabalhistas. Violação de direitos. Direito Internacional do Trabalho.

## ABSTRACT

The act of sail the seas, carrying goods, passengers and even information has always been impregnated by a transnational aspect: the transoceanic navigation always imposed special conditions for vessels, conditions that became even more specific in the face of increasing regulation on maritime activity imposed by international treaties and Conventions signed within the scope of the United Nations and its specialized agencies such as the International Labour Organization, especially those enshrined human rights, compliance with which obliged states and individuals. In this scenario, the regulation of maritime labour by the International Labour Organization sought to protect seafarers, to ensure compliance with the general and specif human labour rights of this group of workers, legal effort that originated over the years approximately seventy maritime international labour standards about seafarers' rights. Among them, Convention No. 186 on the Maritime Labour Convention was chosen because it has consolidated and updated the previous standards on the same subject, serving as reference standard of documentary research proceeded to research on the seafares' human rights of seafarers in nautical tourism vessel cruises and counterpoint to any violations found by the Supervisory action filed by Brazilian authorities on the ship MSC Magnífica while docked in the ports of Santos/SP and Salvador /BA. In order to understand the peculiarities involving maritime labour, made use of documentary sources through international conventions analysis of Labour and international human rights treaties and literature sources, with the consultation of books, monographs, dissertations, research papers and sites that aided in understanding the subject. It was noted, finally, that for a long time the work of seafarers geared vessels for nautical tourism, to be more related to hotels that navigation itself, was not considered as maritime labor, a situation remedied with International Conventions Works latest, which, in spite of numerous complaints of workers in these ships relating to various aspects of work and life at sea, some such as bullying and inadequate nutrition are difficult to prove, given the difficulty of obtaining ballast expert evidence, that the most serious violation of human rights of these workers is one linked to stressful working hours that are submitted for months until the end of his contract, which enable the entry of these workers to work hours similar to the beginning the industrialization process, leading them to exhaustion, in direct violation of the right to rest and leisure and, ultimately, the right to physical and emotional health, placing it in a vulnerable position in the labor legal relationship.

**Keywords:** Maritime Labour Law. Human Labour Rights. Rights violation. International Labour Law.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Escala de trabalho dos tripulantes marítimos brasileiros	
.....	58

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Art.	Artigo
BDC	Bandeiras de conveniência
Cf.	Ver também
CNUDM/ 1982	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar 1982
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
DDHC	Declaração de Direitos do Homem e do Cidadão
DH	Direitos Humanos
DPDFT	Declaração sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho
DUDH	Declaração Universal dos Direitos do Homem
ITF	International Transport Workers Federation
LESTA	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
n.º	Número
OMI	Organização Marítima Internacional
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
PIDESC	Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais
p.	página
pp.	páginas
RAF	Relatório de Ação Fiscal
RIT	Repartição Internacional do Trabalho
TST	Tribunal Superior do Trabalho

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>14</b>
<b>2</b>	<b>DOS DIREITOS HUMANOS SOCIAIS TRABALHISTAS E A INDÚSTRIA DE CRUZEIROS</b> .....	<b>16</b>
<b>2.1</b>	<b>Da indústria de cruzeiros de luxo</b> .....	<b>16</b>
2.1.1	<i>Da globalização atinente à indústria de cruzeiros</i> .....	17
2.1.2	<i>Do registro dos navios-cruzeiros</i> .....	19
2.1.3	<i>Lei do pavilhão como elemento de conexão dos contratos de trabalho internacionais</i> .....	20
<b>2.2</b>	<b>Dos Direitos Humanos sociais trabalhistas</b> .....	<b>21</b>
2.2.1	<i>Breve Histórico dos Direitos Humanos: das primeiras manifestações de Direitos do Homem aos direitos sociais do trabalho</i> .....	22
2.2.2	<i>Dos direitos trabalhistas como direitos humanos</i> .....	27
2.2.3	<i>Dos direitos humanos trabalhistas no sistema de proteção da ONU</i> .....	29
<b>3</b>	<b>DOS DIREITOS HUMANOS DOS TRABALHADORES DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS</b> .....	<b>32</b>
<b>3.1</b>	<b>Da OIT enquanto organismo internacional</b> .....	<b>32</b>
<b>3.2</b>	<b>Do sistema normativo da OIT: as fontes do direito internacional do trabalho</b> .	<b>34</b>
<b>3.3</b>	<b>Das Convenções Internacionais do Trabalho</b> .....	<b>36</b>
3.3.1	<i>Classificação das Convenções Internacionais do Trabalho</i> .....	36
3.3.2	<i>Ratificação e incorporação das Convenções da OIT</i> .....	37
3.3.3	<i>Das Convenções da OIT sobre o trabalho marítimo</i> .....	39
3.3.4	<i>Dos direitos humanos trabalhistas da gente do mar segundo a Convenção sobre Trabalho Marítimo de n.º 186 (CTM ou C. 186)</i> .....	40
3.3.4.1	<i>Da estrutura da Convenção sobre o Trabalho Marítimo</i> .....	42
3.4.1.2.	<i>Dos standards e direitos humanos trabalhistas da gente do mar</i> .....	42
<b>4</b>	<b>VIOLAÇÕES AOS DIREITOS HUMANOS TRABALHISTAS: o caso do msc magnífica</b> .....	<b>50</b>
<b>4.1</b>	<b>Da ação fiscalizatória do navio-cruzeiro MSC Magnífica</b> .....	<b>50</b>
<b>4.2</b>	<b>Da contratação dos tripulantes brasileiros</b> .....	<b>52</b>
<b>4.3</b>	<b>Das principais funções exercidas a bordo do MSC Magnífica pelos tripulantes brasileiros</b> .....	<b>54</b>
<b>4.5</b>	<b>Das violações de direitos face às condições de trabalho no MSC Magnífica segundo relatos dos ex-tripulantes</b> .....	<b>55</b>
4.5.1	<i>Queixas em relação ao meio-ambiente de trabalho</i> .....	55
4.5.2	<i>Queixas em relação a assédio moral</i> .....	56
4.5.3	<i>Queixas em relação às jornadas de trabalho</i> .....	58
4.5.4	<i>Quanto à remuneração</i> .....	63
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>66</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>70</b>
	<b>ANEXO A</b> .....	<b>74</b>



## 1 INTRODUÇÃO

Em 31 de março de 2014, realizou-se na Assembleia Legislativa do Estado do Ceará por meio da Comissão de Direitos Humanos daquela Casa Audiência Pública na qual ex-tripulantes de cruzeiros turísticos marítimos denunciavam às autoridades cearenses algumas das agruras que passaram enquanto trabalham a bordo dos ditos cruzeiros.

Os seus relatos transmitidos pelo rádio mostravam a discrepância de realidades que poderia coexistir dentro de um cruzeiro turístico de luxo, pois enquanto os passageiros desfrutavam de um ambiente de diversão e luxo no convés e em suas cabines amplas e confortáveis, os tripulantes e membros do *staff* de diferentes nacionalidades viviam e trabalhavam em alojamentos de dimensões reduzidas quando comparadas àqueles, consumindo água com gosto e cheiro estranhos, o que os obrigava a comprar da água mineral vendida no navio, sujeitando-se a longas e exaustivas jornadas de trabalho sem verdadeiras horas para descanso, sejam os intervalos intrajornada (durante os ocorriam treinamentos (*drills*) e *workshops*)<sup>1</sup>, salários sem discriminação do valor pago por horas extras laboradas, bem como deduzindo valores inexplicavelmente. Diversão e férias para uns e violações a direitos humanos trabalhistas de outro!

De escutar a Audiência Pública no rádio à elaboração do projeto de pesquisa para a monografia o caminho foi curto e o interesse gigantesco, não desanimado nem diante da escassez de fontes acerca do assunto.

O turismo marítimo realizado por meio dos cruzeiros ainda é pouco desenvolvido e, menos ainda, regulamentado no Brasil, o que deixa as centenas de tripulantes brasileiros à mercê de legislações trabalhistas comumente frágeis e desfavoráveis ao obreiro, a condições de trabalho inadequadas, violações a direitos básicos, dependendo do cumprimento por parte das armadoras (estrangeiras) de convenções internacionais que asseguram direitos humanos.

Assim, propõe-se, por meio da análise das Convenções Internacionais do Trabalho, em especial da Convenção sobre Trabalho Marítimo (2006) e do Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais – pesquisa documental – e da consulta a livros, monografias e artigos científicos – bibliográfica – investigar o sistema de proteção erigido em torno dos direitos humanos dos trabalhadores de cruzeiros no âmbito da Organização das Nações Unidas – Capítulo 1 – e principalmente no âmbito da Organização

---

<sup>1</sup> Ver transcrição da audiência pública.

Internacional do Trabalho, considerando as peculiaridades da indústria de cruzeiros de turismo náutico – Capítulo 2.

Para no terceiro capítulo, averiguar se existem e quais são as violações aos direitos humanos dos trabalhadores dos navios que exploram o turismo náutico sob a perspectiva da (principal) Convenção sobre o Trabalho Marítimo (CTM ou, na sigla em inglês, MLC), norma internacional do trabalho que consolidou em um único documento os direitos trabalhistas da gente do mar, análise feita em cima das condições de trabalho apuradas quando da Ação Fiscalizatória<sup>2</sup> do navio MSC Magnífica, operado pela MSC Crociere S.A. e pelas empresas sob o seu comando, confrontando os relatos dos ex-tripulantes com os direitos humanos dos trabalhadores de forma a verificar eventuais violações.

---

<sup>2</sup> Posteriormente, esta Ação de Fiscalização serviu de base para o ajuizamento da Ação Civil Coletiva n.º 0000716-07.2014.5.05.0023, que se encontra atualmente em fase recursal, pendente o julgamento do Recurso Ordinário interposto pela parte autora.

## **2 DOS DIREITOS HUMANOS SOCIAIS TRABALHISTAS E A INDÚSTRIA DE CRUZEIROS**

Para compreender o tema proposto, explana-se o contexto fático no qual esses trabalhadores se inserem, ou seja, como funciona a indústria turística de cruzeiros marítimos, sua história, as peculiaridades dessa espécie de trabalho marítimo em relação às outras formas de trabalho, marítimo ou em terra, o que deve ser feito para garantir-lhes condições dignas de trabalho, de forma a perfectibilizar o acesso e o exercício do direito humano ao trabalho digno e decente, o que, por sua vez, é objeto de estudo da segunda parte do capítulo na qual se aborda o lugar ocupado pelos direitos do trabalhador no sistema normativo de proteção aos direitos humanos do indivíduo.

### **2.1 Da indústria de cruzeiros de luxo**

Antes dos avanços tecnológicos que permitiram ao homem utilizar aviões como meio de transporte, era através do mar que pessoas e cargas eram transportadas entre os continentes, o que, para o direito do mar tradicional, fazia do oceano um meio de transporte em si (AMARAL JÚNIOR, 2011, p. 371).

Nesse sentido, ao fim da Segunda Guerra Mundial, os aviões passaram a ser utilizados em larga escala como meio de transporte, o que fez decrescer a quantidade de passageiros que utilizavam os navios transatlânticos, que até então eram o principal meio de transporte intercontinental, levando à bancarrota as principais operadoras das linhas desta forma de transporte (WOOD, 2011, p. 134).

Na década de 1960, entretanto, as viagens náuticas ressurgiram não apenas como meio de transporte, mas também como modalidade de turismo por meio do nascimento da moderna indústria de cruzeiros, a qual para conquistar consumidores transformou a navegação por navios cruzeiros em um produto de consumo de massa<sup>3</sup>, oferecendo a bordo uma multiplicidade de serviços que transformaram a navegação (ou seja, a viagem) no destino em

---

<sup>3</sup> Nesse sentido ainda, Robertsen (2016) afirma: “the cruise sector's ability to increase its passengers has been based on its success in reaching beyond its traditional upper and upper-middle class base into the middle-class mass market. Both the average age and the average income of cruise passengers have fallen steadily. An important part of the strategy of the mass-market cruise companies has been to define land-based resorts such as Orlando and Las Vegas as their competition and to market their ships themselves as resort destinations. The ship is sold as the primary destination, not the ports it docks at. Indeed, 'destinational cruising' - where the ports are central to consumer choice and experience - is now considered within the sector to be a niche market.

si (WOOD, 2011, p. 139), constatação que é corroborada pelo fato de que atualmente, nas principais linhas de cruzeiros, os passageiros não chegam a desembarcar e visitar os portos nos quais os navios aportam ou se desembarcam passam poucas horas em terra, mencionando-se ainda a modalidade de *fly-cruise* na qual os passageiros desembarcam no porto de destino, sendo imediatamente levados ao aeroporto local para retornarem para casa pela via aérea (WEAVER, DUVAL, 2008, p. 107).

Nesse sentido, Robertsen (2016) afirma:

The cruise sector's ability to increase its passengers has been based on its success in reaching beyond its traditional upper and upper-middle class base into the middle-class mass market. [...]

An important part of the strategy of the mass-market cruise companies has been to define land-based resorts such as Orlando and Las Vegas as their competition and to market their ships themselves as resort destinations. The ship is sold as the primary destination, not the ports it docks at. Indeed, 'destinational cruising' - where the ports are central to consumer choice and experience - is now considered within the sector to be a niche market. [...]

It has been widely commented that the new mass-market ships seem more like floating theme parks, artificial islands largely replacing real-life destinations.

Ainda segundo Wood (2011, p. 139), o mercado de cruzeiros pode ser dividido em três grupos: o de cruzeiros de luxo, o de cruzeiros de nicho e o de cruzeiros de massa, o qual por sua vez se segmentaria em *premium*, contemporâneo e “budget segment”.

O mais barato dos três, o *budget segment* seria operado localmente por pequenas e médias empresas, normalmente associado ao trabalho de agências de viagens, oferecendo serviços básicos em navios mais antigos ao preço mais acessível dos três segmentos de massa. O contemporâneo englobaria as principais linhas de cruzeiro atuais<sup>4</sup>, sendo dominado pelas maiores companhias do setor, oferecendo uma ampla variedade de serviços e atividades, sendo comumente chamados de resorts flutuantes (TEYE; LECLERC, 1998, p. 155, apud WEAVER; DUVAL, 2008, p. 109; ROBERTSEN, 2016). Já o segmento *premium* se volta para um público com maior poder aquisitivo e demograficamente mais velho, embora haja pouca diferença de preço e de infraestrutura do navio em relação ao segmento anterior.

### **2.1.1 Da globalização atinente à indústria de cruzeiros**

A forma como as companhias que operam os cruzeiros exploram a atividade econômica demonstra o caráter inequivocamente global dessa atividade.

Como coisas móveis que são, os navios deslocam-se constantemente entre diversas regiões do planeta, sujeitos, por causa disso, à jurisdição e às leis de diversos

---

<sup>4</sup> Carnival Cruise Lines, Royal Caribbean International, Princess Cruises, Norwegian Cruise Line (NCL), Costa, Disney Cruise Line, Festival/First European e Star Cruised.

Estados, sendo tripulados por pessoas das mais diversas origens que devem conviver juntas por longos períodos de tempo no espaço reduzido de um navio.

Nesse sentido, Wood (2011, pp. 136) e Weaver e Duval (2008, p. 114) constatam, no excerto a seguir, que:

[The company] Carnival Cruise Lines primarily serves North American passengers; its ships are European-built; they are registered in Panama and Bahamas; and they routinely visit ports of call in the Caribbean, the Mediterranean, Alaska and Mexico. The shipboard employees are recruited from an array of more affluent countries (in North America and Western Europe) and poorer countries (in Eastern Europe, Central America and Southeast Asia).

Corroborando a natureza globalizada desta atividade econômica (e de seu quadro de tripulantes<sup>5</sup>), Robertsen (2016) aduz que:

Cruise ships represent the ultimate in globalization: physically mobile; chunks of multinational capital; capable of being "repositioned" anywhere in the world at any time; crewed with labor migrants from up to 50 countries on a single ship; essentially unfettered by national or international regulations."

"Cruiseship crews are probably the most globally diverse yet physically compact labourforces anywhere. They constitute a virtual laboratory for studying what a truly global force might look like, and how global companies are responding to the challenge of both recruiting and managing such diverse aggregations of workers.

De acordo ainda com esse autor (ROBERTSEN, 2016), os destinos que mais atraem os viajantes de cruzeiros são o Caribe (50%), o Mediterrâneo (15%), o Alasca (8%), o canal do Panamá (6%), a costa oeste do México (5%) e o norte da Europa (4%), dependendo a duração de cada temporada das condições climáticas de cada destino.

Em termos econômicos, a globalização se manifesta pela alta concentração das principais linhas ("grifes") de cruzeiros nas mãos de três companhias: a Carnival Corporation, a Royal Caribbean International e a NCL, que juntas detém 76,7% do lucro obtido pelos cruzeiros marítimos em 2015, detendo no mesmo período também a maior quantidade de passageiros transportados, o equivalente a 81,6% de todos os passageiros (MARKET... 2016).

Além da globalização quanto aos aspectos geográfico e econômico, a indústria de cruzeiros ainda é afetada em termos jurídicos a partir do fato de que este nicho econômico baseia suas atividades em "unidades móveis", os navios, que trafegam por todo o planeta, operando a maior parte do tempo em águas internacionais, onde se submetem apenas à regulamentação proveniente da ordem jurídica internacional, livres de qualquer jurisdição nacional (WOOD, 2011, p. 137).

<sup>5</sup> Quanto ao termo "tripulante", citando-se Pinto (2013, p. 17) e Trindade (1983, p. 75), utiliza-se no presente trabalho como sinônimo de marítimo – conforme a previsão do art. 564 do Código Comercial (BRASIL, 1850) – e de "gente do mar", segundo a expressão usada nas Convenções Internacionais do Trabalho – CIT, de forma que os marítimos e a gente do mar correspondam não apenas aos trabalhadores envolvidos com a equipagem do navio, como também todos aqueles que nele prestam serviço, embora o atual (e mais recente) regramento brasileiro sobre o trabalho marítimo não considere como marítimos os trabalhadores não envolvidos com o maquinário do navio.

As empresas armadoras dos cruzeiros se valem ainda do registro de filiais ou das próprias companhias em jurisdições *offshore* que oferecem uma política tributária mínima ou nula, o que representa significativa economia em termos tributários (WOOD, 2011, p. 137), bem como do registro dos navios, condição essencial para que haja a individualização jurídica do navio, em países cujas legislações tributária, trabalhista, de segurança marítima e ambiental – em especial, sobre a poluição marinha – são flexíveis, cujas autoridades exercem pouco ou nenhum controle sobre o navio.

A questão do registro do navio em um determinado país é essencial para se compreender por que o registro sob bandeira de conveniência é tão danoso aos direitos dos trabalhadores.

### **2.1.2 Do registro dos navios-cruzeiros**

O registro da propriedade de um navio junto à autoridade marítima competente de um determinado país confere a esta embarcação uma nacionalidade, habilitando que arvore o pavilhão do país de registro, ostentando na popa a bandeira dele e comprovando tal nacionalidade pelos papéis de bordo (MARTINS, E., 2008, p.163).

O liame jurídico formado entre o país de registro e o navio não apenas o individualiza juridicamente (eis que se registra sua nacionalidade, seu nome e suas principais características, o que permitirá distingui-lo de outros navios), como também o submete a legislação e as regulamentações nacionais de toda ordem – marítimas, ambientais, tributárias, relativas à segurança no mar, trabalhistas, consumeristas – estando esse Estado obrigado a manter um vínculo substancial com a embarcação<sup>6</sup>, fiscalizando o cumprimento das normas nacionais e internacionais mencionadas acima.

Sob a ótica do direito internacional, para dirimir eventuais conflitos de jurisdição e decidir qual o direito substancial a ser aplicado, é, a princípio, a lei do pavilhão o elemento de conexão a ser aplicado no caso concreto.

Por isso, o risco de se permitir que os navios sejam registrados sob bandeira de conveniência (BDC), também denominada bandeiras facilitárias, espécie de registro aberto de navios (*open registry*): o liame jurídico substancial que deveria se formar entre o Estado do registro e o navio registrado não se forma, restando evidentemente comprometido o controle

---

<sup>6</sup> Art. 91, §1º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM, 1982): “1. Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio”

ao qual o navio deveria ser submetido pelo Estado no qual se encontra registrado, justamente porque os registros abertos de BDC oferecem:

[...] total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal, não imposição de vínculo entre o Estado de Registro e o navio. Ademais, tais Estados não exigem e nem fiscalizam, com o devido rigor, o cumprimento e a adoção das normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre as embarcações neles registradas. [...]

Neste contexto competitivo, é menor a influência do direito custo, ou seja, das normas de direito que interferem no custo do frete, em especial as normas trabalhistas, tributárias e relativas a segurança marítima e poluição marinha. Neste contexto, a adoção de BDC consiste em estratégia empresarial que visa maior eficiência e lucratividade. (MARTINS, E., 2011)

O registro de navios-cruzeiro sob BDC possibilitam, portanto, que as armadoras dos cruzeiros adotem legislações trabalhistas flexíveis que precarizam o trabalho dos tripulantes dos navios-cruzeiros, pois é a legislação do pavilhão a responsável por solucionar conflitos de lei e de jurisdição, e, em princípio, também questões surgidas de relações a bordo, inclusive as relativas ao contrato de trabalho dos marítimos segundo Eliane Martins (2008, p. 164).

Aliás, é o uso das bandeiras de conveniência que permite às grandes armadoras de cruzeiros marítimos “recrutar os membros de sua tripulação de forma global, livrando-as da regulamentação da maior parte das legislações nacionais trabalhistas, de salário mínimo, de saúde (higiene), de segurança e do meio-ambiente” <sup>7</sup> (WOOD, 2011, p.137), buscando com isso burlar mecanismos de proteção aos direitos do trabalhador existentes em legislações trabalhistas mais fortes e condizentes com o sistema protetivo dos direitos humanos do trabalhador.

### ***2.1.3 Lei do pavilhão como elemento de conexão dos contratos de trabalho internacionais***

Consoante o explanado acima, em princípio, é a lei do Estado da nacionalidade (registro) do navio a lei que deve ser aplicada às relações que nele se desenvolvam.

Ocorre que, em relação ao contrato internacional de trabalho firmado no âmbito de uma embarcação, a lei do pavilhão não é o único elemento de conexão que pode (e deve) ser utilizado, especialmente nos casos em que o armador ou o afretador do navio operem navios registrados sob bandeiras reconhecidamente de conveniência, como a liberiana e a panamenha, o que poderia pôr em risco a proteção assegurada internacionalmente aos trabalhadores.

---

<sup>7</sup> No original: “This allows all the major companies to recruit their crews on a global basis, and frees them from having to abide by most national labor, minimum wage, health, safety and environmental laws”.

O contrato de trabalho firmado entre a gente do mar e as armadoras de cruzeiros marítimos contém elementos que permitem classificá-lo como contrato internacional, a exemplo da miríade de nacionalidades envolvidas em uma única relação jurídica (navio, empregado e empregadores comumente tem nacionalidades diversas), o local do labor se desloca pelas águas territoriais de diversos Estados, navegando inclusive sob jurisdição internacional, o processo de recrutamento e contratação se dá normalmente no país da nacionalidade dos empregados, dentre outros.

Os contratos de trabalho celebrados, por exemplo, entre a MSC Cruzeiros, armadora líder do mercado de cruzeiros no Brasil (CLIA ABREMAR FGV), e os tripulantes brasileiros possui inúmeros elementos de estraneidade: a MSC Cruzeiros é uma marca de cruzeiros operada no Brasil por um grupo econômico composto pela MSC Crociere S.A., empresa multinacional de origem italiana, pela MSC Cruzeiros do Brasil LTDA e a MSC Mediterranean Shipping do Brasil LTDA, todas regularmente cadastradas no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), os seus navios contam com tripulação composta por dezenas de nacionalidades, sendo registrados no Panamá.

A ressalva que se fez no início em relação à aplicação da lei do pavilhão do navio ao contrato internacional de trabalho se justifica não apenas pela evidente complexidade de fatores envolvidos que poderiam atrair a competência internacional de ordenamentos jurídicos distintos, como também pelo fato de que aos trabalhadores deve ser garantida a máxima efetividade aos seus direitos, inclusive com a aplicação, no caso concreto, da lei mais benéfica ao trabalhador, sempre que possível.

## **2.2 Dos Direitos Humanos sociais trabalhistas**

Nas palavras de Gabriela Neves Delgado (2006, p.21), o trabalho permite “ao homem identificar-se intensamente como ser humano consciente e capaz de participar da dinâmica da vida em sociedade”.

Na sociedade contemporânea, é através do trabalho que o indivíduo tem acesso aos bens da vida, que o individuo se acerca das condições suficientes para exercer outros direitos, inclusive o direito à qualidade de vida.

Ainda, é por meio do trabalho que o individuo garante o seu próprio sustento e o de sua família, assegurando para si e para os seus dependentes não apenas o acesso aos bens da vida e às condições necessárias para que todos gozem dos demais direitos – à instrução, à livre expressão do pensamento, ao voto, à alimentação, à saúde, à moradia – como também a

inserção desses indivíduos na sociedade, enfim, ao complexo de direitos que edificam e dignificam a vida humana.

Nesse sentido, José Luiz Quadros de Magalhães propõe que o homem tem não apenas o direito à sobrevivência, à vida biológica em si, mas o direito a uma vida “com dignidade, com trabalho e justa remuneração” (MAGALHÃES *apud* DELGADO, G. 2006, p.22).

Pode-se dizer, portanto, que, a partir do momento em que o indivíduo passa grande parte de sua vida trabalhando, logo, a partir do momento em que o trabalho se torna um dos referenciais da vida humana, deve ser assegurado a este que o seu labor transcorra de forma digna e justa para que possa usufruir de qualidade de vida.

Inclusive, se se assumir o caráter indivisível, inter-relacionado e interdependente dos direitos humanos, é possível afirmar que o direito ao trabalho digno se integra aos demais direitos, possibilitando ao homem exercer de fato seus direitos políticos, civis, culturais e econômicos.

Portanto, prover o trabalhador de meios para que exerça com dignidade o direito ao trabalho decente garante também que ele consiga exercer os demais, o que é especialmente válido quando se trata do trabalho hoteleiro marítimo exercido nas condições peculiares de um cruzeiro de turismo náutico, atividade econômica cuja regulamentação é extremamente descentralizada, sujeita a diversas jurisdições, o que pode deixar em desamparo tal trabalhador.

Para compreender o lugar do direito ao trabalho digno, exercido, no seio dos Direitos Humanos, em condições favoráveis é que se apresentará nos tópicos a seguir um breve histórico destes direitos, contextualizando os direitos humanos sociais, especificamente os trabalhistas, neste histórico e evidenciando a historicidade que perpassa esse fenômeno, eis que não surgiram nem foram reconhecidos como direitos universais, indivisíveis, interdependentes e profundamente inter-relacionados da noite para o dia e, de qualquer forma, sendo mais bem compreendidos quando contextualizados historicamente.

### ***2.2.1 Breve Histórico dos Direitos Humanos: das primeiras manifestações de Direitos do Homem aos direitos sociais do trabalho***

Desde as primeiras civilizações até o terror da Segunda Grande Guerra, a ideia de que existiriam direitos mínimos possuídos por todos os seres humanos sempre permeou o pensamento humano.

Quando Ciro, o Grande, em 539 a.C., conquistou a Babilônia e, ao invés de impor os costumes persas e a escravidão ao povo conquistado, libertou os escravos e conferiu a eles a liberdade de crença religiosa, está-se diante de uma das primeiras manifestações do que hoje se conhece como direitos humanos. Quando o Código de Hamurabi previa que aos homens se garantia o direito à vida e à propriedade, está-se claramente diante de liberdades civis. Quando a filosofia cristã prega a igualdade entre os homens e o dever de solidariedade e fraternidade de cada um para com o seu próximo evoca a ideia de direitos humanos (ALVARENGA).

Comparato (2008, p.41), quando discorre acerca das origens remotas dos direitos humanos, deixa claro que o seu surgimento nas civilizações mais antigas se deu em razão da limitação do poder político soberano seja pela participação ativa do povo (cidades-estado gregas), seja por um sistema de freios e contrapesos (Roma):

Efetivamente, na vida política ateniense, por mais de dois séculos (de 501 a 338 a.C.), o poder dos governantes foi estritamente limitado, não apenas pela soberania das leis, mas também pelo jogo complexo de um conjunto de instituições de cidadania ativa, pelas quais o povo (...) governou a si mesmo. (COMPARATO, 2008, p.43).

Já na república romana, a limitação do poder político foi alcançada, não pela soberania popular ativa, mas graças à instituição de um complexo sistema de controles recíprocos entre os diferentes órgãos políticos. (COMPARATO, 2008, p.44).

A partir da Idade Moderna, a história dos Direitos Humanos pode ser didática e metodologicamente explicada por meio da tradicional classificação conforme gerações ou dimensões de direitos, o que é útil para entender pelo contexto histórico a dicotomia que se pôs entre os direitos de primeira e de segunda geração, os quais vieram a se integrar e se complementar quando do processo de internacionalização dos direitos humanos.

Segundo Alvarenga (2016, p. 6), a classificação dos DH em gerações, dividiu-os em três: a dos direitos individuais, de natureza civil e política, profundamente marcada pela limitação do poder estatal para que os cidadãos possam exercer seus direitos e sua cidadania; a dos direitos sociais, econômicos e culturais, de matriz historicamente socialista, dentre os quais se destaca o direito ao trabalho decente; e a dos direitos difusos, os quais pertenceriam a toda humanidade considerada como um todo unitário, com a proteção aos patrimônios de cunho histórico, cultural, natural da humanidade, a preservação dos ecossistemas da Terra, por meio de Convenções como a relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural (1972), sobre o Direito do Mar (1982) e sobre a Diversidade Biológica (1992).

Apesar de pequenas diferenças doutrinárias, é consenso que a primeira geração de direitos está historicamente contextualizada com o surgimento dos direitos individuais, de caráter civil e político, invocando a faceta absenteísta do nascente Estado de Direito, fundado na limitação do poder por meio de Constituições.

Filha dos movimentos liberais que culminaram nas Declarações de Direitos norte-americanas e na Declaração de Direitos do Homem e do Cidadão (DDHC) e nas Declarações de Direitos constantes nas Constituições revolucionárias francesas, a primeira geração de direitos humanos traz as “liberdades modernas” de Benjamin Constant, ou seja, “uma liberdade inteiramente privada, com o repúdio a toda interferência estatal na vida de família ou na vida profissional” (COMPARATO, 2008, p.147), consubstanciando-se no nascimento livre de todos os homens, na igualdade jurídica que partilham, na liberdade de crença religiosa, na “livre comunicação dos pensamentos e opiniões” (art. 11 da DDHC), no direito à propriedade.

A conquista desses direitos estava intimamente ligada à limitação do poder estatal – até então o Estado era absolutista – frente à esfera de direitos dos seus nacionais, por isso a elaboração de Cartas de Direitos que assinalassem quais eram os direitos dos indivíduos bem como a elaboração das primeiras Constituições modernas a limitando o poder do soberano ou a dividindo o poder estatal em três Poderes distintos, autônomos e interdependentes conforme a função de gerir o Estado (Executivo), de legislar (Legislativo) ou de aplicar as leis (Judiciário).

Concomitante ao liberalismo político, e impulsionado pelos avanços tecnológicos que levaram à Revolução Industrial (a mecanização dos meios de produção, a segmentação da produção de um único bem), ganha corpo também o liberalismo econômico, o qual somado a atitude predominantemente absenteísta do Estado Liberal leva a distorções de cunho social e econômico para as classes menos favorecidas que constituíram a primeira leva de trabalhadores urbanos assalariados.

Na memória desse jovem Estado moderno, os princípios norteadores da Revolução Francesa ainda vigoravam, destacando-se o princípio da igualdade jurídico-política entre os indivíduos, o que nivelava todos os cidadãos inclusive no que se refere à liberdade de contratar e ser contratado.

[...] O liberalismo sustentava assim todo o poder da vontade individual nas relações de direito privado: o trabalhador trataria de igual para igual o empregador e o Estado não podia intervir nas questões relativas ao contrato de trabalho. (NTEPP-BAYHIA, 1976, p. 2 *apud* SÜSSEKIND, 2000, p. 81-82).

Como não havia muitas fontes normativas regulamentando como se desenvolveriam essas primeiras relações trabalhistas, tal liberdade de contratação deixou os primeiros trabalhadores sujeitos a péssimas condições de trabalho, o que incluía ambientes insalubres (com pouca ou nenhuma ventilação, mal iluminados, sujos), onde os trabalhadores, inclusive grupos vulneráveis como mulheres, idosos e crianças, eram expostos aos vapores das máquinas, à fumaça das chaminés, a longas e exaustivas jornadas de trabalho, parcamente remuneradas. Condições de trabalho que muito se assemelham às condições de trabalho enfrentadas pela gente do mar nos atuais cruzeiros turísticos de luxo.

Assim, a segunda geração de direitos vem como uma reação à exacerbação das liberdades privadas conquistadas na geração anterior, alcançando aqueles que não estavam no centro do poder político ou econômico e que poucos direitos conseguiram de fato alcançar com as revoluções liberais.

Ao contrário, entretanto, dos direitos da primeira dimensão de direitos, os direitos sociais foram primeiramente reconhecidos pelos ordenamentos jurídicos internos, com as Constituições do México em 1917 e da República de Weimar em 1919, após sendo trazidos para o âmbito do direito internacional (BARZOTTO, 2007, p. 32) na DUDH (1948) e posteriormente no PIDESC<sup>8</sup>.

Os direitos humanos sociais, em especial os direitos humanos trabalhistas, nascem então como “direitos fundamentais” nas primeiras manifestações constitucionais do Estado democrático de direito, fruto dos movimentos constitucionais do século XX, internacionalizando-se posteriormente em Declarações de Direitos.

Por causa dessa origem constitucional e nacional, em oposição ao caráter universal assumido desde os primórdios pelos direitos de 1ª geração, Uriarte (2004, p. 281) destaca que os direitos trabalhistas são, desde o primórdio, constitucionais – portanto, direitos fundamentais, hierarquicamente superiores quando em conflito com normas produzidas pelo legislador ordinário (para usar a expressão de Uriarte, são normas “supra-ordenadas às demais”).

É na Constituição Mexicana de 1917 que os direitos sociais foram inseridos no plano normativo doméstico dos Estados, embora com efetividade reduzida. A inovação proposta por essa Constituição é extremamente relevante pelo fato de que “na Europa a

---

<sup>8</sup> Embora, historicamente se possa mencionar como primeiro reconhecimento jurídico dos direitos sociais à menção feita a esses direitos no Título Primeiro da Declaração de Direitos da Constituição francesa de 1791, a saber: “Será criado e organizado um estabelecimento geral de Assistência Pública, para educar as crianças abandonadas, ajudar os enfermos pobres, e fornecer trabalho aos pobres válidos que não tenham podido encontrá-lo.”.

consciência de que os direitos humanos tem também uma dimensão social só veio a se afirmar após a grande guerra de 1914-1918” (COMPARATO, 2008, p.178), vide a Constituição de Weimar datada ela própria do pós Primeira Guerra, a qual fundaria as bases da democracia social, forma de governo que melhor conjugou os direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais (COMPARATO, 2008, p. 193).

Já em sua concepção contemporânea, cujo marco histórico pode ser estabelecido no pós Segunda Guerra, os Direitos Humanos são vistos como um conjunto indivisível, universal, inter-relacionado e interdependente de direitos individuais (dimensão civil e política), sociais, econômicos e culturais, conforme realçado na Declaração Universal dos Direitos do Homem de 1948, reafirmado pela elaboração e adoção dos Pactos de Direitos Humanos de 1966 e expressamente aduzido no art. 5º da Convenção de Direitos Humanos de Viena (1993).

Universal porque para ser seu titular deste direito basta ter a condição de pessoa humana; indivisível, interdependente e inter-relacionado porque estão tão intimamente correlacionados que quando um é afetado, o outro resta prejudicado nas palavras de Joaquim Carlos Salgado:

Aqui vislumbramos duas primeiras perspectivas em que podemos considerar os direitos fundamentais do homem: a dos chamados direitos individuais, cujo centro convergente é a liberdade, e a dos direitos sociais, cujo centro convergente é o trabalho, sem perder de vista que esses dois centros se interagem num movimento dialético em que a liberdade não pode ser pensada fora do contexto do trabalho, do social e do universal, nem o trabalho, separado do trabalhador particular que o executa, como ser livre. Daí o conceito de direitos da pessoa ou direitos humanos que, por sua vez, só encontram sua plena eficácia ou realidade com os direitos políticos. (SALGADO *apud* DELGADO, G., 2006, p. 22).

E essa universalidade, segundo Bonavides (2012, p. 591), é essencialmente diferente da universalidade abstrata e metafísica da Declaração Universal dos Direitos do Homem e do Cidadão dos franceses, posto professar que os DH se revestem de concretude, positividade e eficácia, é uma universalidade que permite o fortalecimento dos direitos individuais a partir da implementação e da concretização dos direitos da igualdade e da fraternidade.

Nesse desenrolar histórico, há ainda o processo de internacionalização dos Direitos Humanos (DH), o qual pode ser visualizado por meio de fases (COMPARATO, 2008, p.55-56).

A primeira compreendendo desde a preocupação com “o sofrimento [e os direitos] de soldados prisioneiros, doentes e feridos, bem como das populações civis atingidas por um conflito bélico” que fez surgir o direito humanitário nos idos da segunda metade do século XIX em diante, passando pela luta contra a escravidão, a partir do Ato Geral da Conferência

de Bruxelas (1890), até o estabelecimento do direito internacional do trabalho como forma de proteção aos trabalhadores do mundo todo, culminando com a criação da Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 1919.

A segunda fase do processo de internacionalização dos DH se inicia no rescaldo de uma Segunda Guerra Mundial que poderia ter sido evitada se o Tratado *de Paz* de Versailles não tivesse imposto sanções excessivamente onerosas aos vencidos<sup>9</sup> bem como se a Sociedade das Nações não tivesse se revelado um organismo internacional tão frágil e ineficaz: as atrocidades cometidas sob o resguardo da lei em nome dos ideais nazifascistas, portanto, servem de marco histórico para a segunda fase de internacionalização dos DH, na qual eles serão tratados não como o direito do homem enquanto homem, mas como um direito de fundo ético.

Em 1948, a sociedade internacional se reuniu mais uma vez para assentar os fundamentos jurídicos de uma organização internacional que integrasse tantos Estados quantos fossem possíveis, cuja finalidade era não de servir como “uma instância de arbitragem e regulação dos conflitos bélicos” como a extinta Sociedade das Nações, mas de se tornar “a organização da sociedade política mundial, à qual deveria pertencer portanto (...) todas as nações do globo empenhadas na defesa da dignidade humana” (COMPARATO, 2008, p. 214). Assim, criou-se a Organização das Nações Unidas, o que permitiu o desenvolvimento do atual sistema de proteção aos direitos humanos no plano internacional, o qual serviu de base para o surgimento de sistemas de proteção regionais complementares, como o interamericano e o europeu.

### **2.2.2 *Dos direitos trabalhistas como direitos humanos***

O que se consideram direitos humanos trabalhistas?

São os direitos elencados nas normas internacionais do trabalho, assim entendidas aquelas produzidas no âmbito da OIT? São os direitos trabalhistas presentes no bojo dos tratados e Pactos de DH internacionais e regionais? São, portanto, apenas os direitos ditos

---

9 Como a indenização de 269 bilhões de marcos de ouro (moeda vigente na Alemanha à época) imposta aos germânicos que, mesmo reduzida em 1929, somente foi quitada quase cem anos depois, em 2010, segundo notícia “Primeira Guerra termina em outubro com pagamento alemão”. **O Estadão**. São Paulo. 28 set. 2010. Disponível em: <<http://internacional.estadao.com.br/noticias/geral,1-guerra-termina-em-outubro-com-pagamento-alemao,616633>>. Acesso em: 03 maio 2016.

“fundamentais” na Declaração sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho (DPDFT, 1998), e apenas estes<sup>10</sup>?

A própria OIT quando determina os direitos do trabalho fundamentais, vide a DPDFT, o faz em cima de quatro pilares de direitos do trabalhador que, embora realmente essenciais para o trabalhador (enquanto trabalhador), excluem direitos trabalhistas historicamente tidos como fundamentais para os seus titulares, como o direito ao salário mínimo e às férias remuneradas.

Assim, por mais que liberdade sindical, abolição de todas as formas de trabalho forçado, erradicação do trabalho infantil e eliminação de todas as formas de discriminação sejam considerados pela OIT direitos fundamentais do trabalhador, não se pode sustentar que apenas tais grupos de direitos sejam DH dos trabalhadores, não quando direitos como férias remuneradas sejam essenciais para garantir o bem-estar de obreiros que não tenham condições financeiras de se sustentar caso se afastem do emprego e fiquem sem perceber remuneração durante tal período. De outra forma esse trabalhador jamais terá condições de se afastar do emprego para poder descansar justamente porque não terá como prover o seu sustento nem o de sua família (MANTOUVALOU, 2012, p. 169).

Constata-se, por outro lado, que os direitos humanos dos trabalhadores não podem se resumir unicamente aos direitos de fundo trabalhista (ou seja, do indivíduo enquanto sujeito de direitos numa relação de trabalho), aqueles denominados por Oscar Ermida Uriarte (2004, p. 283) como direitos humanos “específicos” do trabalhador, mas também todos os demais direitos que detém enquanto ser humano, entendimento perfectibilizado *in verbis*:

O trabalhador tem [...] todos os demais direitos humanos que ele tem enquanto cidadão, não enquanto trabalhador, [...] que ele não perde esses direitos de pessoa humana, de cidadão, só pelo fato de entrar na fábrica, só pelo fato de entrar numa relação de trabalho subordinado. Fala-se, portanto, de direitos inespecíficos. O trabalhador tem duas classes de direitos humanos: os direitos trabalhistas específicos [...] e os demais direitos do cidadão, inespecíficos, não específicos do trabalhador, mas que ele conserva, como cidadão na relação de trabalho.

Desta feita, o trabalhador é titular não apenas de direitos humanos de teor laboral como também de direitos humanos enquanto cidadão, os quais não desaparecem quando, por exemplo, o indivíduo se emprega em um navio-cruzeiro para laborar como garçom, animador, funcionário da limpeza, camareira, dentre outros, no mínimo, pelos próximos seis meses.

---

10 Em 1998, a OIT por meio do seu órgão produtor de normas, a Conferência Internacional do Trabalho, elaborou a Declaração sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, que estabeleceu um conjunto de direitos fundamentais do trabalho e as respectivas Convenções Internacionais que formam o núcleo normativo duro da organização, calcado em liberdade sindical e reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva: Convenções n.º 87 e n.º 98; eliminação de todas as formas de trabalho forçado: Convenções n.º 29 e n.º 105; abolição efetiva do trabalho infantil: Convenção n.º 138; e eliminação de todas as formas de discriminação em matéria de emprego e ocupação, a promoção do emprego produtivo e de qualidade, a extensão da proteção social e o fortalecimento do diálogo social: Convenção n.º 111

Assim, mesmo engajado em um navio-cruzeiro continua fazendo jus a que se respeite a sua dignidade enquanto pessoa humana, tendo direito à água potável e à alimentação de qualidade, ao tratamento médico em caso de doença a bordo, além de todos os direitos de cunho trabalhista, como o direito a férias remuneradas, ao salário mínimo, ao descanso intrajornada, a um meio-ambiente de trabalho seguro.

O trabalho em navios-cruzeiros apresenta características *sui generis* que o diferenciam tanto do labor exercido em terra quanto do labor marítimo no geral, peculiaridades que representam desafios para a proteção dos direitos humanos dos trabalhadores das linhas de cruzeiros de turismo náutico, cujo contexto fático apresentamos a seguir.

### ***2.2.3 Dos direitos humanos trabalhistas no sistema de proteção da ONU***

No plano das Declarações de Direitos internacionais, os direitos sociais, dentre eles o direito ao trabalho digno, foram primeiramente mencionados na DUDHC (1789) e reafirmados na DUDH<sup>11</sup> (1948), a qual modifica conceitualmente a universalidade abstrata e metafísica dos franceses em uma universalidade caracterizada pela sua concretude, positividade e eficácia, permitindo o fortalecimento dos direitos individuais a partir da

---

11 Artigo 22. Todo ser humano, como membro da sociedade, tem direito à segurança social e à realização, pelo esforço nacional, pela cooperação internacional e de acordo com a organização e recursos de cada Estado, dos direitos econômicos, sociais e culturais indispensáveis à sua dignidade e ao livre desenvolvimento da sua personalidade.

Artigo 23. 1. Todo ser humano tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego. (...) 3. Todo ser humano que trabalhe tem direito a uma remuneração justa e satisfatória, que lhe assegure, assim como à sua família, uma existência compatível com a dignidade humana, e a que se acrescentarão, se necessário, outros meios de proteção social. (...)

Artigo 24. Todo ser humano tem direito a repouso e lazer, inclusive à limitação razoável das horas de trabalho e férias periódicas remuneradas.

Artigo 25. 1. Todo ser humano tem direito a um padrão de vida capaz de assegurar a si e a sua família saúde e bem estar, inclusive alimentação, vestuário, habitação, cuidados médicos e os serviços sociais indispensáveis, e direito à segurança em caso de desemprego, doença, invalidez, viuvez, velhice ou outros casos de perda dos meios de subsistência fora de seu controle. 2. A maternidade e a infância têm direito a cuidados e assistência especiais. Todas as crianças nascidas dentro ou fora do matrimônio, gozarão da mesma proteção social.

Artigo 26. 1. Todo ser humano tem direito à instrução. A instrução será gratuita, pelo menos nos graus elementares e fundamentais. A instrução elementar será obrigatória. A instrução técnico-profissional será acessível a todos, bem como a instrução superior, esta baseada no mérito. 2. A instrução será orientada no sentido do pleno desenvolvimento da personalidade humana e do fortalecimento do respeito pelos direitos humanos e pelas liberdades fundamentais. A instrução promoverá a compreensão, a tolerância e a amizade entre todas as nações e grupos raciais ou religiosos, e coadjuvará as atividades das Nações Unidas em prol da manutenção da paz. 3. Os pais têm prioridade de direito na escolha do gênero de instrução que será ministrada a seus filhos.

Artigo 27. 1. Todo ser humano tem o direito de participar livremente da vida cultural da comunidade, de fruir as artes e de participar do processo científico e de seus benefícios. 2. Todo ser humano tem direito à proteção dos interesses morais e materiais decorrentes de qualquer produção científica, literária ou artística da qual seja autor. Excerto da Declaração Universal dos Direitos Humanos retirado do site da UNESCO, acessado em 24/04/2016.

implementação e da concretização dos direitos da igualdade e da fraternidade, conforme aduz Paulo Bonavides (2012, p.591).

Aliás, a Declaração de Direitos de 1948 abre caminho para que os direitos sociais<sup>12</sup>, que, constitucionais desde as suas primeiras manifestações e gradualmente inseridos nos ordenamentos jurídicos nacionais, fossem acreditados, protegidos e assegurados aos seus titulares como DH tanto quanto os direitos individuais já o eram desde a época das Revoluções burguesas.

Posteriormente, os Pactos Internacionais de 1966, de Direitos Cívicos e Político (PIDCP) e de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), aprofundaram o disposto na Declaração Universal de 1948, pormenorizando tanto os direitos sociais como os individuais no âmbito do sistema de proteção aos DH das Nações Unidas.

Esses Pactos atestam a inter-relação e a interdependência entre os direitos de primeira e de segunda geração, características que foram insinuadas em 1948 e expressamente afirmadas em 1993 na Convenção de Direitos Humanos de Viena; tanto são assim que o Pacto dos direitos individuais traz direitos de extrema importância, por exemplo, para os direitos social-trabalhistas, como a proibição ao trabalho forçado e à liberdade de associação (em especial, a sindical).

Por seu turno, o PIDESC pactua no sistema de DH das Nações Unidas serem direitos do homem a educação, o trabalho, a saúde, a assistência e a previdência social, sem os quais não conseguiria exercer o direito ao voto, à liberdade de pensamento e de crença, sem os quais tampouco se teria condições de garantir igualdade material entre os indivíduos.

Este Pacto, especificamente, exige para a sua implementação que o Estado realize atividades, que o Estado aja: isto é, exige que o Estado crie programas de ação governamental e de políticas públicas coordenadas entre si, que fiscalize continuamente a implementação de tais políticas públicas, garantindo a efetividade dos direitos sociais, pois dado o caráter interdependente dos DH, a não realização de um direito (social, no caso) comprometeria a realização e a efetividade de todos os outros (COMPARATO, 2008, p. 338).

Quanto aos direitos humanos sociais trabalhistas, deve-se ressaltar que o PIDESC insere no sistema normativo da ONU – artigos 6º ao 9º – direitos que já eram e são até objeto de inúmeras Convenções e Recomendações da Organização Internacional do Trabalho<sup>13</sup>, a saber:

---

<sup>12</sup> Direito à saúde, educação (instrução), assistência e previdência sociais.

<sup>13</sup> Nesse sentido, conforme assinala Süsskind (2000, p. 417), é interessante notar que o nível de proteção oferecido pelas normas da OIT muitas vezes supera o oferecido pelo Pacto e pelo próprio sistema de DH das

- a) O direito ao trabalho livremente escolhido ou aceito e as medidas apropriadas para salvaguardá-lo (artigo 6º);
- b) O direito ao gozo de condições de trabalho justas e favoráveis, que lhes proporcione remuneração e jornada de trabalho adequadas, meios-ambientes de trabalho seguros e higiênicos, existência decente para eles e suas famílias, oportunidades justas de ascensão na carreira, descanso, lazer e férias periódicas remuneradas (artigo 7º);
- c) O direito de greve e de se associar em sindicatos (artigo 8º);
- d) O direito à seguridade e previdência sociais (artigo 9º).

A importância do PIDESC é sentida ainda quando disciplina, tal qual a DUDH (1948), o direito *ao* trabalho digno em si, reconhecendo que todo indivíduo tem direito ao trabalho digno, a um trabalho livremente escolhido, que deve ser executado em condições “justas e favoráveis” e por meio do qual possa o trabalhador sustentar a si e a sua família com dignidade.

Anexo a esse direito ao trabalho *per si*, têm-se direitos acessórios como a uma remuneração justa (“satisfatória” segundo a DUDH) e equitativa (“[...] uma remuneração igual por um trabalho de igual valor, sem qualquer distinção [...]” conforme o Pacto), bem como o direito à proteção contra o desemprego ou quaisquer outras condições que coloquem o trabalhador e sua família em posição de vulnerabilidade social.

Corroborando o sistema normativo de direitos humanos das Nações Unidas explanado acima, a Organização Internacional do Trabalho (OIT), desde a sua criação em 1919, estabeleceu um sistema de normas e de padrões mínimos e uma agenda que promove os direitos trabalhistas a nível nacional e internacional. É sobre a estrutura dessa organização e do direito internacional do trabalho criado por ela que versará o próximo capítulo.

### 3 DOS DIREITOS HUMANOS DOS TRABALHADORES DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS

Neste capítulo, inicia-se o estudo do microsistema de direitos humanos dos trabalhadores de navios cruzeiros turísticos, os quais também serão denominados por meio das expressões “gente do mar”<sup>14</sup> e “tripulantes”.

#### 3.1 Da OIT enquanto organismo internacional

A criação da Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 1919 possibilitou a conformação de um direito internacional do trabalho centralizado e desenvolvido por meio dos tratados internacionais firmados no âmbito da própria organização por meio de sua composição tripartite, o que dá mais eficácia a sua agenda.

Historicamente, a sua criação precede em quase trinta anos a criação da ONU e a elaboração da própria Declaração Universal de 1948, um dos principais diplomas normativos de DH – aliás, nesse meio tempo já haviam sido aprovadas quase 70 Convenções Internacionais do Trabalho, sendo a OIT a responsável por dar continuidade ao desenvolvimento de um sistema internacional de normas protetivas de direitos<sup>15</sup> trabalhistas nos moldes do que vinha sendo idealizado, ao longo do século XIX, “doutrinária, institucional e politicamente”<sup>16</sup>.

Um fator que deixou marcas na história da OIT e do direito internacional do trabalho foi a instalação em 1901 da Associação Internacional para a Proteção Legal dos Trabalhadores, organização privada localizada na Basileia que congregava inúmeras nações europeias e promovia conferências e celebrava tratados bilaterais garantindo direitos que mais tarde seriam objeto dos tratados multilaterais da OIT.

Outro ponto de destaque em relação à OIT é que, apesar de ter sido criada, no rescaldo da Primeira Grande Guerra, como parte da Sociedade das Nações (SDN) segundo

---

<sup>14</sup> Expressão utilizada em Convenções e Recomendações para designar os trabalhadores contratados para o labor marítimo.

<sup>15</sup> Sistema esse posteriormente integrado ao das Nações Unidas por meio da Declaração de Filadélfia (1944) que atualmente constitui o anexo da Convenção revisada da OIT (1946).

<sup>16</sup> A classificação e a periodização históricas são de Ericson Crivelli na obra *Direito Internacional do Trabalho Contemporâneo* (2010, p.37). Ainda, destaca que a fase doutrinária se dá pelas sugestões de industriais e pensadores como Owen e Villermé, a institucional pelas iniciativas como a da Confederação Suíça em criar uma legislação trabalhista internacional e a política pelas reivindicações dos primeiros sindicatos dos trabalhadores, a exemplo das *trade unions* inglesas.

determinação do art. 427 do Tratado de Paz de Versalhes<sup>17</sup>, desde cedo demonstrou sua autonomia em relação àquela, ao admitir como membros Estados que não integravam a própria SDN.

Autonomia esta confirmada quando da criação da ONU pelo art. 57 da Carta das Nações Unidas (São Francisco, 1945), que estabelece regime jurídico de vinculação, e não de integração, entre os organismos especializados e a ONU, e pela revisão da Constituição da OIT<sup>18</sup> em 1946, a qual no art. 39 dispõe que esta Organização goza de personalidade jurídica própria, como pessoa jurídica de direito público internacional, e, precipuamente, possui capacidade para: a) adquirir bens, móveis e imóveis, e dispor dos mesmos; b) contratar; c) intentar ações.

Ou seja, não é a OIT um órgão das Nações Unidas, mas uma de suas agências especializadas (MAZZUOLI, 2010, p. 144), apenas *vinculando-se* a ONU, não integrando os seus quadros como um órgão, por isso mesmo gozando de personalidade jurídica própria (SÜSSEKIND, 2000, p. 120).

---

<sup>17</sup> *In verbis*: Art. 427. As Altas Partes contratantes, reconhecendo que o bem-estar físico, moral e intelectual dos trabalhadores industriários é de importância essencial do ponto de vista internacional, criaram um organismo permanente associado à Sociedade das Nações.

Reconhecem que as diferenças de clima, usos e costumes, de oportunidade econômica e de tradição industrial tornam difícil alcançar, de maneira imediata, a uniformidade absoluta nas condições de trabalho. Entretanto, persuadidos de que o trabalho não há de ser considerado simplesmente como um artigo de comércio, pensam que existem métodos e princípios para a regulamentação das condições de trabalho que todas as comunidades industriais deverão esforçar-se em aplicar, enquanto as circunstâncias especiais em que possam encontrar-se o permitam.

Entre esses métodos e princípios, as Altas Partes contratantes opinam que os seguintes têm uma importância especial e urgente:

1º - O princípio diretivo antes enunciado de que o trabalho não há de ser considerado como mercadoria ou artigo de comércio;

2º - O direito de associação visando a alcançar qualquer objetivo não contrário às leis, tanto para patrões como para assalariados;

3º - O pagamento aos trabalhadores de um salário que lhes assegure um nível de vida conveniente, em relação com o contexto temporal e seu país;

4º - A adoção da jornada de oito horas ou as 48 horas semanais, como objetivos a alcançar-se onde ainda não se haja logrado;

5º - A adoção de um descanso semanal de 24 horas, sempre que possível aos domingos;

6º - A supressão do trabalho de crianças e a obrigação de impor aos trabalhos de menores de ambos os sexos as limitações necessárias para permitir-lhes continuar sua instrução e assegurar seu desenvolvimento físico;

7º - O princípio do salário igual, sem distinção de sexo, para trabalho de igual valor;

8º - As leis promulgadas em cada país, relativas às condições de trabalho deverão assegurar um tratamento econômico equitativo a todos os trabalhadores que residam legalmente no país;

9º - Cada Estado deverá organizar um serviço de inspeção, que inclua mulheres, a fim de assegurar a aplicação das leis e regulamentos para a proteção dos trabalhadores.

Sem proclamar que esses princípios e métodos são complementos ou definitivos, as Altas Partes contratantes entendem que servem para guiar a política da Sociedade das Nações e que, se forem adotados pelas comunidades industriais que são membros da Sociedade das Nações e mantidos completos na prática, por um corpo apropriado de inspetores, beneficiarão profundamente os assalariados do mundo.

<sup>18</sup> Conhecida como Declaração de Filadélfia.

O colegiado tripartite é mais um aspecto *sui generis* da OIT enquanto organização internacional, eis que permite a participação de indivíduos que participam como representantes das organizações patronais e das organizações dos empregados, além dos dois representantes indicados pelo Governo de cada Estado-membro, sendo, portanto, quatro representantes por país na Conferência Internacional do Trabalho.

E, por causa dessa composição tripartite, a OIT é nos dizeres de Carlos Roberto Husek (2015, p.135) uma organização única, pois permite que suas normas sejam elaboradas tanto pelo Estado garante dos direitos trabalhistas quanto pelos sujeitos que compõe a relação jurídica do trabalho, estimulando inclusive que os próprios Estados adotem nas negociações trabalhistas domésticas a negociação tripartite, dando maior eficácia ao acordo firmado<sup>19</sup>.

Essas normas internacionais do trabalho, que no âmbito da OIT são chamadas de Convenções ou Recomendações, estatuem – tanto para todos os trabalhadores no geral quanto para grupos específicos como é o caso dos marítimos – direitos social-trabalhistas e condições de trabalho mínimas que devem ser observados pelos Estados ratificadores, tema que será abordado no próximo item.

### **3.2 Do sistema normativo da OIT: as fontes do direito internacional do trabalho**

São consideradas fontes normativas da Organização Internacional do Trabalho tanto as Convenções, as Recomendações e as Resoluções quanto os documentos interpretativos das primeiras por órgãos como a Comissão de Peritos da OIT<sup>20</sup>.

Convenções são tratados internacionais multilaterais celebrados no âmbito da Conferência Internacional do Trabalho<sup>21</sup>, os quais geram obrigações aos Estados-membros da Organização (CRIVELLI, 2010, p. 74): primeiramente, a obrigação de ratificá-las dentro do

---

<sup>19</sup> Estímulo perceptível nas disposições da Convenção n.º 186 sobre os direitos da gente do mar na qual orienta que a dúvida de quem se encaixa ou não na categoria ‘gente do mar’ deve ser dirimida pela autoridade doméstica competente *após consulta* com as autoridades representativas de armadores (patronais) e da gente do mar (trabalhadores).

<sup>20</sup> Para mais detalhes sobre das atividades interpretativas realizadas pelos órgãos da OIT, consultar o livro Direito Internacional do Trabalho Contemporâneo de Ericson Crivelli.

<sup>21</sup> A Organização Internacional do Trabalho é composta pela Conferência Internacional do Trabalho, o Conselho de Administração e a Repartição Internacional do Trabalho (RIT). A Conferência é o seu principal órgão, constituindo-se em uma Assembleia tripartite responsável pela elaboração das Convenções e Recomendações, pela política social a ser observada nos campos internacional e doméstico por cada país, responsável por aprovar o orçamento da OIT e as Resoluções dirimindo questões internas da Organização; já o Conselho é um órgão colegiado executivo, também de composição tripartite, responsável por “fixar data, local e ordem dos trabalhos da Conferência Internacional, das Conferências regionais e das Conferências técnicas” (HUSEK, 2015, p. 115); por fim, a RIT é o órgão responsável pela centralização e distribuição de informações relativas aos trabalhadores, elaborando ainda estudos complementares sobre determinados temas, os quais deve submeter à Conferência para que esta possa concluir a elaboração das Convenções.

período de um ano a contar da realização da Conferência Internacional que a aprovou, recepcionando-a e cumprindo-a no ordenamento jurídico nacional – mesmo que não a ratifique, segundo o artigo 19, § 5º, letra “e” da Constituição da OIT (Montreal, 1946), deve o Estado informar periodicamente os motivos impeditivos da adoção da Convenção, indicando:

[...] até que ponto aplicou, ou pretende aplicar, dispositivos da convenção, por intermédio de leis, por meios administrativos, por força de contratos coletivos, ou, ainda, por qualquer outro processo, expondo, outrossim, as dificuldades que impedem ou retardam a ratificação da convenção.

Caso não seja possível ou adequado a aprovação imediata de uma Convenção (art. 19, § 1º, Constituição/OIT), a Conferência transforma o tema debatido em uma Recomendação, existindo também em relação a elas as obrigações formais estatais de 1) submetê-las “à autoridade nacional para que as transforme em lei ou adote outra medida que possa introduzir o seu conteúdo na prática nacional do direito por ela protegido” (CRIVELLI, 2010, p. 75) e 2) também devem informar periodicamente o *status* de sua legislação interna em relação a matéria abordada na Recomendação, indicando até que ponto a aplicou ou pretende aplicá-la, quais alterações no seu sistema normativo são necessárias para que o faça ou para que venha a fazê-lo, consoante o disposto no artigo 19, § 6º, letras “b” e “d” da Constituição da OIT.

As recomendações têm, portanto, a função de sugerir normas ao legislador de cada Estado-membro, sendo utilizáveis também “para complementar, com disposições detalhadas, as convenções de princípios” (SÜSSEKIND, 2000, p. 181-182), as quais universalizam princípios e regras gerais de direito do trabalho.

Ou seja, as Convenções estabelecem regras gerais e mínimas enquanto as Recomendações pormenorizam a regulamentação daquelas, orientando as autoridades competentes do Membro, permitindo que cada país se comprometa internacionalmente a adotar DH trabalhistas, princípios e regras fundamentais conforme o estabelecido pela Convenção, mas adotando cada um ao modo que suas tradições jurídicas possibilitam.

As resoluções, por sua vez, não geram qualquer tipo de obrigação aos Estados, não estando abertas à ratificação como as Convenções nem convidando as autoridades competentes a legislar a matéria sobre a qual versam como as Recomendações, apenas servem de orientação normativa, “sobretudo às demais fontes internas, de direito material, de normas da organização [Internacional do Trabalho]” (CRIVELLI, 2010, p. 76), servindo ainda para

suprir eventuais lacunas deixadas pelas duas outras fontes de direito internacional do trabalho<sup>22</sup> e como subsídio interpretativo (MEIRELES, 2011, p. 94).

Arnaldo Süssekind (2000, p. 181) assinala que as Convenções ratificadas são fontes formais de direito enquanto as não ratificadas e as Recomendações se constituem em fontes materiais de direito, “porquanto servem de inspiração e modelo para atividade legislativa nacional, os atos administrativos de natureza regulamentar, os instrumentos da negociação coletiva [...]”.

### **3.3 Das Convenções Internacionais do Trabalho**

Principal fonte normativa dos direitos humanos trabalhistas, no âmbito do Direito Internacional do Trabalho, faz-se necessário compreender suas características e peculiaridades.

#### ***3.3.1 Classificação das Convenções Internacionais do Trabalho***

Apesar do número elevado de Convenções produzidas ao longo das décadas pela OIT (189 ao todo), nem todas estão atualizadas e válidas, algumas se encontram desatualizadas, outras nunca chegaram a vigor, pois não foram ratificadas pelo número mínimo de Estados-membros, outras foram revisadas e substituídas<sup>23</sup>.

Destas 189, algumas são gerais, aplicando-se a todos os trabalhadores em geral, sem distinção – como as Convenções declaradas fundamentais pela Declaração sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho (DPDFT) – enquanto outras são específicas, versando sobre direitos e condições de trabalho de grupos específicos de trabalhadores, como mulheres<sup>24</sup>, trabalhadores migrantes<sup>25</sup>, pescadores<sup>26</sup> e marítimos<sup>27</sup>.

---

<sup>22</sup> Nesse sentido, Crivelli (2010, p. 76) destaca que a lacuna normativa quanto ao direito de greve foi uma que foi resolvida por meio de Resoluções, pois o “direito de greve, apesar de não ter sido objeto de regulamentação, seja através de uma Convenção, seja de Recomendação, foi tratado em duas Resoluções, que permitiram o exercício interpretativo dos órgãos de controle”.

<sup>23</sup> Ao longo do tempo, com as transformações políticas, econômicas, sociais e jurídicas, especialmente com a globalização, com a ascensão de empresas transnacionais e a flexibilização das legislações trabalhistas, as Convenções da OIT se desatualizam e se tornam sujeitas à revisão. Quando uma Convenção é revisada por outra mais recente, os países que a ratificaram não estão obrigados a ratificarem automaticamente a substituta, podendo continuar obrigados apenas a velha Convenção. Entretanto, deixa esta de ser passível de ratificação, assim somente poderá ser ratificada a Convenção mais recente.

<sup>24</sup> Convenções n.º 3, 4, 103 e 183.

<sup>25</sup> Convenções n.º 21, 66, 97 e 143.

<sup>26</sup> Convenções n.º 112, 113, 114, 125, 126 e 188.

Quanto à natureza de suas normas, podem ser ainda auto-aplicáveis<sup>28</sup> – ou seja, para que sejam aplicadas pelos Estados que as ratificam não precisam ser complementadas por nenhuma regulamentação interna; de princípios – quando para a sua aplicação dependem de regulamentação interna complementar (o que não se confunde com a recepção da Convenção naquele país), sendo comumente aprovadas juntamente com uma Recomendação complementar que indica a forma como os princípios podem ser aplicados; e, por fim, as promocionais, ou programáticas, que fixam metas e indicam os programas para que os Estados as implementem ao longo do tempo, a médio e longo prazo (SÜSSEKIND, 2000, p. 190-191).

Ainda, em 1998, a Declaração sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho estabeleceu um conjunto de Convenções Internacionais do Trabalho que formam o núcleo normativo da organização, que devem ser observadas mesmo que os Estados-membros não as tenham ratificado<sup>29</sup>, o que vem ao encontro dos esforços da Organização no sentido de ampliar a quantidade de países ratificantes de suas Convenções de forma a efetivamente assegurar um sistema protetivo internacional de direitos a todos os trabalhadores do mundo.

São elas, as Convenções n.º 29 (trabalho forçado), n.º 87 (liberdade sindical e direito de sindicalização), n.º 98 (direito de sindicalização e negociação coletiva), n.º 100 (igualdade de remuneração), n.º 105 (abolição do trabalho forçado), n.º 111 (discriminação em matéria de emprego e profissão), n.º 138 (idade mínima para admissão no emprego) e n.º 182 (sobre as piores formas de trabalho).

### ***3.3.2 Ratificação e incorporação das Convenções da OIT***

Questão premente ao nosso estudo é a forma como os Estados-membros ratificam e incorporam ao direito interno as Convenções Internacionais do Trabalho.

Primeiramente, é pertinente mencionar que quando se considera as relações entre o Direito Internacional Público e o direito interno de cada Estado, duas correntes doutrinárias surgem para explicá-las, defendendo ideias contrárias: o dualismo e o monismo.

---

<sup>27</sup> Inúmeras Convenções da OIT versam sobre os direitos e os padrões (condições) mínimos de trabalho dos marítimos, assim é cabível mencionar as Convenções n.º 23, 54, 58, 109, 178 e 186.

<sup>28</sup> Inserindo-se no ordenamento jurídico para alterá-lo, complementá-lo ou revogar o que não estiver de acordo com os seus ditames, desde que não contrarie “lei, sentença, costume ou acordo que garanta condições mais benéficas ao trabalhador”, conforme o princípio da norma mais favorável ao trabalhador.

<sup>29</sup> MENCIONAR ARTIGO DA DECLARAÇÃO QUE PREVÊ ISSO

Enquanto a teoria dualista em sua forma pura defende que o ordenamento jurídico internacional não se confunde com o doméstico, cada um compoendo ordenamentos jurídicos distintos e independentes que não se relacionam, os monistas assumem que os dois ordenamentos compõem uma unidade, um sistema jurídico único no qual em caso de conflito de normas ora há a primazia do direito internacional sobre o interno (monistas internacionalistas como Hans Kelsen e boa parte da doutrina brasileira<sup>30</sup>), ora há o inverso, a primazia do direito nacional sobre o internacional (monistas nacionalistas), conforme ensina Valério Mazzuoli (2011, p. 75 e ss.).

A importância prática dessas teorias é que ensejam modos diferentes de internalização de tratados: segundo Crivelli (2010, p. 72), os Estados que se servem do monismo adotam o texto integral do tratado internacional logo após a sua aprovação pela autoridade competente, já os Estados dualistas entendem que para que o tratado entre em vigor no âmbito interno é necessário este seja “transformado” em norma de Direito interno” (MAZZUOLI, 2011, p. 76)<sup>31</sup>, transformação esta que denominamos recepção.

Ainda, segundo Mazzuoli (2011, p. 90) haveria um terceiro tipo de monismo, qualificado como internacionalista dialógico, utilizado para a recepção dos tratados de Direitos Humanos, o qual permite um diálogo entre as normas internas e as internacionais de forma que, no caso concreto, escolha-se a norma mais favorável ao ser humano.

Destarte, ao contrário do monismo internacionalista clássico, no qual a norma internacional sempre deve se impor sobre a interna, no dialógico a própria norma internacional de direitos humanos prevê a possibilidade de aplicação da norma interna se esta for mais benéfica ao indivíduo. Nesse sentido, o § 8º do artigo 19 da Constituição da OIT (1946), disposição também repetida nas próprias Convenções da OIT:

8. Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação.

---

<sup>30</sup> Segundo Mazzuoli (2011, p. 82), assumem esta posição Hildebrando Accioly, Vicente Marotta Rangel, Haroldo Valladão, dentre outros.

<sup>31</sup> Nesse sentido, Valério Mazzuoli (2011, p. 77), “para os dualistas, os compromissos internacionalmente assumidos pelo Estado não têm a potencialidade de gerar efeitos automáticos na ordem jurídica interna, se todo o pactuado não se materializar na forma de uma espécie normativa típica do Direito interno: uma emenda constitucional, uma lei, um decreto, um regulamento etc. É dizer, a norma internacional só vale quando “recebida” pelo Direito interno, não operando a simples ratificação essa transformação. Seria necessária uma derradeira manifestação dos poderes constituídos (v.g., do Poder Legislativo), a fim de *transformar* a norma internacional em norma interna”.

Quanto a essa questão, o Brasil posiciona-se conforme o dualismo moderado, o qual reconhece que para entrar em vigor no direito interno é necessário algum ato formal para que seja internalizado, embora não se exija que o faça por meio da edição de uma lei.

Assim é que a recepção dos tratados internacionais no Brasil depende primeiramente da sua aprovação por meio de decreto legislativo do Congresso Nacional, que é a autoridade competente brasileira, seguida da ratificação dele pelo Presidente da República enquanto Chefe de Estado, obrigando o país no ordenamento jurídico internacional, e por fim da edição de um decreto presidencial, sancionando sua entrada em vigor no país nos moldes do disciplinado pelos artigos 49, I e 84, VIII da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB).

Uma vez integradas ao ordenamento nacional, resta ainda a questão do *status* assumido pelas Convenções Internacionais do Trabalho dentro do ordenamento jurídico nacional.

Até a emenda constitucional n.º 45/2004, a disciplina constitucional dada aos tratados internacionais era a de que uma vez internalizados, os tratados assumiam a feição de lei ordinária, podendo inclusive ser revogados por lei posterior, entretanto a mencionada emenda introduziu uma modificação quanto ao tratamento do direito nacional aos tratados que envolvam direitos humanos (lembrando que as Convenções da OIT versam sobre direitos humanos sociais-trabalhistas), conferindo-lhes *status* de emenda constitucional, desde que a ratificação da Convenção seja aprovada por 3/5 dos votos em dois turnos na Câmara dos Deputados e no Senado Federal (CRIVELLI, 2010, p. 72).

Ainda, as Convenções Internacionais do Trabalho entram para o ordenamento jurídico pátrio para complementar, revogar ou modificar a legislação pátria.

Compreendido as peculiaridades do sistema normativo geral de proteção aos trabalhadores criado no âmbito da OIT, passa-se agora à compreensão do microssistema de direitos dos trabalhadores marítimos (ou da gente do mar para usar a expressão das Convenções da OIT) existentes naquele sistema geral, enfocando os direitos aplicáveis aos trabalhadores empregados nos cruzeiros marítimos de turismo.

### **3.3.3 Das Convenções da OIT sobre o trabalho marítimo**

A existência de Convenções específicas para um determinado grupo de trabalhadores se justifica diante das peculiaridades do labor por eles desenvolvido (CHRISTODOULOU-VAROTSI; PENTSOV, 2008, p. 4), o que pode colocá-los diante de

situações, de riscos e de condições de trabalho não comumente enfrentados pelas Convenções destinadas aos trabalhadores em geral.

O trabalho marítimo expõe os indivíduos que a ele se habilitam a situações peculiares, como o afastamento do indivíduo do convívio comunitário e familiar durante meses e o término do contrato de trabalho em razão de naufrágios ou abalroamentos, vicissitudes que contribuem para a criação de condições de trabalho dinâmicas e peculiares, as quais urgem por uma atuação específica da OIT, de forma a equipar esses trabalhadores com um conjunto normativo de regras e princípios que os protejam de situações potencialmente danosas à sua dignidade, ocorridas em decorrência do *status* de tripulantes de navios cruzeiros.

Nesse sentido, Christodoulou-Varotsi e Pentsov (2008, p. 13) classificam as Convenções da OIT sobre o trabalho marítimo em sete grupos: a) Convenções que tratam de normas gerais aplicáveis ao grupo dos marítimos (Convenções n.º 145 e 147); b) que versam sobre condições de trabalho (n.º 22, 146, 166 e 180); c) sobre segurança, saúde e bem estar (n.º 68, 92, 133, 144, 163 e 164); d) sobre acesso ao emprego (n.º 7, 16, 53, 58, 69, 73, 74, 108, 179 e 185); e) sobre inspeção do trabalho (n.º 178); f) sobre seguridade social (n.º 8, 55, 71 e 165) e, por fim, g) a Convenção sobre o Trabalho Marítimo (CTM) de 2006.

Esta última é a mais atualizada norma internacional do trabalho sobre os direitos da gente do mar, tendo sido adotada para consolidar em um único corpo normativo todos os direitos humanos trabalhistas da gente do mar, facilitando a adoção desse tipo de norma pelos Estados-membros da OIT.

Tais são as normas convencionais de direito internacional do trabalho que trazem os padrões mínimos que cada Estado deve adotar e os direitos que deve assegurar aos trabalhadores por meio da legislação trabalhista doméstica depois que ratificar as Convenções da OIT, normas cujo cumprimento o Estado adotante tem o dever de fiscalizar<sup>32</sup>, dentre as quais se toma como referencial teórico a mais atualizada delas, a Convenção n.º 186.

### ***3.3.4 Dos direitos humanos trabalhistas da gente do mar segundo a Convenção sobre Trabalho Marítimo de n.º 186 (CTM ou C. 186)***

Antes da decisão da Conferência Internacional do Trabalho de elaborar e adotar uma única Convenção que consolidasse em um único documento todos os padrões

---

<sup>32</sup> Por isso é importante em matéria de direito do trabalho marítimo que a embarcação, local de trabalho da gente do mar, possua um liame jurídico substancial com o Estado de sua nacionalidade (Estado do registro), de forma que este país exerça poder de polícia adequado sobre a armadora e o navio, afastando o uso da bandeira de conveniência e assegurando o acesso do trabalhador marítimo aos padrões mínimos de proteção da OIT.

(*standards*) trabalhistas que alicerçam a proteção aos direitos humanos da gente do mar, havia uma grande quantidade de normas internacionais do trabalho (Convenções, Recomendações, resoluções e protocolos) versando, exaustiva e repetidamente, sobre um mesmo aspecto do trabalho marítimo<sup>33</sup>, situação que dificultava a harmonização das normas internacionais sobre essa espécie de trabalho, pois criava situações como duas ou mais Convenções tratando sobre um mesmo assunto, uma sendo a revisão da anterior, mas todas vigendo concomitantemente para Estados-membros distintos, alguns tendo ratificado a Convenção atualizada, outros que não adotaram ainda a Convenção revisada, permanecendo a Convenção mais antiga (e desatualizada) vigendo para esses Estado-membros.

O sistema normativo criado por essa sobreposição de normas trabalhistas internacionais era amplo, porém desordenado e desnecessariamente complexo, dificultando a adoção e a compreensão do seu conteúdo normativo pelos Estados-membros.

Outra crítica que se fazia as Convenções sobre trabalho marítimo anteriores era que suas proposições eram excessivamente engessadas, o que dificultava sua atualização, e detalhadas, o que dificultava sua ratificação pelos Membros da OIT, eis que se chocavam com princípios e fundamentos da ordem interna de cada Estado (CHRISTODOULOU-VAROTSI; PENTSOV, 2008, p.).

A Convenção n.º 186 foi, então, concebida de forma a ser facilmente atualizada pela OIT, bem como facilmente ratificada<sup>34</sup>, implementada e fiscalizada pelo maior número possível de Estados-membros, o que garantiria sua eficácia<sup>35</sup>, podendo ser classificada como específica e atualizada, contendo normas auto-aplicáveis e de princípios.

Nesta senda, foi ratificada por 76 países, dentre os quais China, Reino Unido, França e Panamá, embora ainda esteja tramitando no Congresso Nacional sua ratificação no Brasil<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup> A exemplo das Convenções sobre a assistência que deve ser prestada aos marítimos em caso de doença e/ou acidentes de trabalho (C. 55, 134, 163, 164, etc.), sobre a idade mínima de admissão para o trabalho marítimo (C. 7 e 58), repatriação de gente do mar (C. 23 e 166).

<sup>34</sup> Em termos de ratificação, assinala-se que a presente Convenção ainda não foi ratificada pelo Brasil, embora

<sup>35</sup> Finalidades expressas no item 7º da Nota Explanatória: 7. A Convenção tem três finalidades principais a) estabelecer, nos Artigos e nas Regras, um conjunto sólido de direitos e princípios; b) permitir, mediante o Código, um grau considerável de flexibilidade na forma como os Membros implementam esses direitos e princípios; e c) assegurar, em conformidade com o Título 5, que o cumprimento e o controle da aplicação dos direitos e princípios ocorram de maneira devidamente apropriada.

<sup>36</sup> Apesar de não tê-la ratificado especificamente, o Brasil, embora não obrigado a ela, deve se utilizar dela como guia normativo quando for elaborar a legislação trabalhista doméstica, informando periodicamente à OIT como está implementando os dispositivos da Convenção, o que ainda o impede de ratificá-la e como tais obstáculos a ratificação vem sendo resolvidos para que um dia a ratificação e incorporação ao direito nacional possam ocorrer. Por outro lado, continua obrigado nacional e internacionalmente pelas Convenções anteriores sobre o trabalho marítimo que, mesmo desatualizadas, continuam vigorando para os Membros que as ratificaram.

### 3.3.4.1 Da estrutura da Convenção sobre o Trabalho Marítimo

Estruturalmente<sup>37</sup>, a Convenção sobre o Trabalho Marítimo está organizada em três partes: os Artigos, as Regras e o Código.

Os Artigos (de I a XVI) e as Regras compõem a parte essencial da Convenção, disciplinando os princípios e direitos fundamentais a regerem o labor marítimo e as obrigações mínimas a serem observadas por cada Membro que ratificar e se comprometer a fiscalizá-la.

Em termos de conteúdo, tanto as Regras quanto o Código se dividem em cinco títulos que correspondem cada um a uma área geral, a saber: Título 1 sobre requisitos mínimos para trabalhar a bordo, englobando requisitos de contratação, colocação (lotação) e de admissão a bordo, tais como qualificação, idade mínima, exames médicos necessários; título 2 sobre as condições justas de trabalho (da contratação e lotação até a proteção contra acidentes de trabalho, meio-ambiente de trabalho seguro e saudável, remuneração justa e jornada de trabalho); título 3 sobre alojamento, instalações de lazer e alimentação (refeitórios); título 4 que versa sobre assistência médica, proteção (seguridade) social e o bem-estar a bordo do trabalhador; e, por fim, o título 5 acerca da implementação e do controle sobre a aplicação destas Regras convencionais.

Já o Código fica responsável por disciplinar os pormenores de implementação das duas partes essenciais, dividindo-se em parte A (normas obrigatórias) e parte B (diretrizes não-obrigatórias<sup>38</sup>), segundo, portanto, o item 6º da Nota Explanatória:

6. Cada Título contém **grupos de dispositivos relacionados com um determinado direito ou princípio** (ou medida de controle de aplicação, no caso do Título 5), com a respectiva numeração. **O primeiro grupo do Título 1, por exemplo, consiste na Regra 1.1, Norma A1.1 e Diretriz B1.1, relativas a idade mínima.** (C. 186, 2006, grifos não presente no original)

### 3.4.1.2. Dos standards e direitos humanos trabalhistas da gente do mar

A idade mínima para admissão no trabalho marítimo é de 16 (dezesesseis) anos, sendo proibido aos marítimos menores de 18 (dezoito) e maiores de 16 (dezesesseis) anos admitidos a bordo o trabalho noturno (regra 1.1).

<sup>37</sup> Segundo a “Nota explanatória sobre as regras e o Código da Convenção sobre trabalho marítimo”.

<sup>38</sup> No caso, a terminologia “não obrigatória” significa que o Membro não precisa implementar o que lá se dispõe exatamente nos termos dispostos: as diretrizes explanam em detalhes o que as Regras e as Normas prescrevem, representando os padrões e condições mínimas que devem orientar a ação de aplicação da Convenção pelos Estados-membros – em outras palavras, o Estado deve se guiar pelas diretrizes, não podendo adotar e aplicar normas que estejam abaixo desse padrão mínimo exigido, o que repise-se não implica que o Estado deve incorporar as Regras e Normas nos exatos termos das diretrizes.

Para ser admitido ou para permanecer trabalhando a bordo, o trabalhador deverá estar apto do ponto de vista médico, devendo apresentar atestado médico que declare tal capacidade para desempenhar as atividades que lhe sejam exigidas do armador (Regra 1.2).

Em termos contratuais, aos marítimos é assegurado um sistema eficiente e idôneo de seleção e lotação em navios, sem que para isso tenham que arcar com qualquer tipo de ônus, sejam taxas ou quaisquer outros encargos pagos pelos candidatos ao trabalho em navios, a não as referentes ao atestado médico obrigatório para declarar aptidão para o labor, a documentos pessoais de viagem (passaporte, por exemplo), segundo a norma A1.4, § 5º, “b”, transcreve-se:

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

[...]

b) exigir que **nenhuma taxa ou outros encargos pela contratação e colocação** de gente do mar ou pelo fornecimento de emprego a gente do mar **sejam pagos direta ou indiretamente, em parte ou no todo, pelos candidatos**, a não ser pela obtenção do atestado médico nacionalmente obrigatório, pela caderneta de trabalho e passaporte, ou por outros documentos pessoais de viagem, sem incluir os gastos com vistos, que caberão ao armador. (grifado)

Ainda, segundo o § 2º da mesma norma se:

Houver em operação serviços privados de contratação e colocação de gente do mar ou serviços que realizem a contratação e a colocação de um grande número de candidatos, **esses serviços somente poderão operar se estiverem em conformidade com um sistema padronizado de licenciamento ou certificação ou com outra forma de regulamentação.** (Norma A1.4, grifado)

Em termos salariais, a C. 186 estabelece que a gente do mar deve ser remunerada pelos seus serviços de forma integral e periódica (Regra 2.2, § 1º) em intervalos que não excedam um mês, devendo ter acesso a um relatório mensal dos pagamentos que lhe foram efetuados no qual haja a discriminação dos valores salariais e dos adicionais pagos (Norma A2.2, §§ 1º e 2º).

Embora integrem as diretrizes não obrigatórias, a Diretriz B2.2.2. prevê que as horas normais (“horas de trabalho”: §1º, “d”) não podem ultrapassar 8 horas diárias ou 48 horas semanais, o tempo que exceder este limite deve ser considerado hora extra (§§ 1º, “e” e 2º), a ser remunerado no mínimo a 25% da hora normal.

O salário da gente do mar pode ou não ser consolidado<sup>39</sup> e, sendo consolidado, parcial ou totalmente:

<sup>39</sup> Segundo a Diretriz B 2.2.1, “c) **salário consolidado** significa salário que inclui a remuneração básica e outros benefícios vinculados ao salário; o salário consolidado pode incluir compensação por horas extras trabalhadas e todos os demais benefícios vinculados a remuneração, ou pode incluir apenas certos benefícios, numa consolidação parcial” (grifo presente no original).

Deve especificar claramente, se couber, o número esperado de horas de trabalho em troca dessa remuneração e quaisquer adicionais devidos além do salário consolidado, e em quais circunstâncias será devido;

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

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

d) para gente do mar cujo salário é parcialmente consolidado, deve ser mantido e rubricado pelo trabalhador um registro das horas extras trabalhadas, em conformidade com o parágrafo 1º, alínea d, desta Diretriz. (D 2.2.2, § 2º)

Em relação ao trabalho realizado em feriados oficiais (“públicos”, diretriz B2.2.2, §3º) , a compensação pode se dar tanto em termos remuneratórios quanto por meio de outras formas de compensação, como tempo livre equivalente ao trabalhado a ser utilizado fora do navio ou em férias remuneradas adicionais.

É assegurado aos marítimos um piso salarial mínimo, que será determinado de acordo com a legislação do Estado-membro ratificante que se aplique ao marítimo no caso concreto (Diretriz B 2.2.3), levando em conta, dentre outros fatores, as horas normais de trabalho e a natureza do emprego (§ 1º).

Em relação à jornada de trabalho, a Norma 2.3 da Convenção dispõe que a jornada de trabalho diária dos marítimos não deve ultrapassar (§ 5º, “a”) 14 horas por cada período de 24 horas nem 72 horas por cada período de sete dias, tampouco as horas de descanso<sup>40</sup> deverão ser menores que 10 horas por cada período de 24 horas e 77 horas por cada período de sete dias. Ainda, segundo o §6º da mesma Norma, “horas de descanso não poderão ser divididas em mais de dois períodos, um dos quais será de pelo menos seis horas ininterruptas, e o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso não poderá ultrapassar 14 horas”.

Por outro lado, se o tripulante tiver que ficar em disponibilidade “ele terá direito a um período de descanso compensatório adequado, caso o período normal de descanso seja interrompido por chamadas ao trabalho” (Norma 2.3, § 8º)<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> Segundo a Norma 2.3, § 1º, “b) **horas de descanso** significa o tempo fora das horas de trabalho; essa expressão não inclui as pausas curtas.” (grifo presente no original).

<sup>41</sup> Apesar do disposto nestes dois parágrafos, deve-se ressaltar que, segundo o § 14 da mesma Norma: “14. Nada nesta Norma deverá ser interpretado de modo a tolher o direito do capitão de um navio de exigir que a gente do mar trabalhe o número de horas necessárias à segurança imediata do navio, de pessoas a bordo ou de carga, ou para fins de prestar assistência a outros navios ou pessoas em perigo em alto-mar. Assim sendo, o capitão poderá suspender a escala de horas de trabalho ou de horas de descanso e exigir que a gente do mar cumpra qualquer número de horas de trabalho necessárias, até que a situação normal seja restabelecida. Tão logo seja viável, depois da restauração da situação normal, o capitão deverá assegurar a concessão de um período adequado de descanso à gente do mar que tiver trabalhado em seu período estabelecido de descanso.”

Quanto ao registro da jornada de trabalho dos tripulantes, é obrigação do Estado-membro, cuja legislação se aplica ao navio-cruzeiro no caso concreto, fiscalizar e do armador manter registro da jornada diária de trabalho ou das horas de descanso de cada tripulante nos termos da Norma 2.3, § 12<sup>42</sup>.

Apesar de obrigatórios, os treinamentos voltados à salvaguarda da vida no mar, como “os exercícios de combate de incêndio e de salvamento [...] serão conduzidos de modo a minimizar a interferência com os períodos de descanso e a não produzir fadiga” (Norma 2.3, § 7º).

Os marítimos têm direito não-renunciável a férias anuais remuneradas (Regra 2.4), calculadas “com base num mínimo de 2.5 dias civis por mês de emprego”, não devendo as faltas justificadas<sup>43</sup> ao trabalho integrarem o tempo de tais férias anuais (Norma A2.4, § 2º), tampouco devem ser computados como férias:

- a) feriados públicos e usuais, reconhecidos pelo Estado da bandeira, coincidam ou não com o período de férias remuneradas;
  - b) períodos de incapacidade para o trabalho em consequência de doença, lesão ou maternidade, em condições estipuladas pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país;
  - c) permissão temporária para gente do mar ir a terra enquanto estiver em vigor o contrato de emprego; e
  - d) as licenças de qualquer tipo, em condições determinadas pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país (Diretriz B 2.4.1, § 4º).
- § 4º. O tempo gasto à espera de repatriação nem o tempo de viagem de repatriação deverá ser deduzido das férias remuneradas acumuladas pela gente do mar. (Diretriz B 2.5.1).

O lugar onde os marítimos tiram suas férias deve ser o local onde necessariamente tenha “conexão substancial”<sup>44</sup>, não podendo, a sua revelia, ser obrigado a tirar as férias em local distinto, “salvo disposição em contrário do contrato de trabalho, acordo de negociação

<sup>42</sup> *In verbis*, “todo membro exigirá a manutenção de um registro das horas diárias de trabalho ou das horas diárias de descanso da gente do mar, que permita a monitoração de conformidade com os parágrafos 5º a 11º, inclusive, desta Norma. O registro deverá ser num formato padronizado, estabelecido pela autoridade competente, levando em conta diretrizes da Organização Internacional do Trabalho, ou num formato padronizado definido pela Organização. O registro será nas línguas exigidas pelo parágrafo 11º desta Norma. A gente do mar deverá receber uma cópia do respectivo registro, que deverá ser rubricada pelo capitão ou por pessoa por ele autorizada e pela gente do mar.”

<sup>43</sup> Consideram-se como faltas justificadas “as faltas ao trabalho [...] por motivos como doença, lesão ou maternidade”, que devem ser consideradas horas normais de trabalho.

<sup>44</sup> Nos termos da Diretriz B 2.5.1, § 6º. Todo Membro deveria exigir que os amadores assumam a responsabilidade pelas providências de repatriação da maneira mais apropriada e rápida. O modo normal de transporte deve ser avião. O Membro prescreverá os destinos para os quais a gente do mar poderá ser repatriada. Esses destinos deverão incluir os países com os quais a gente do mar parece ter uma ligação substancial, inclusive: a) o lugar no qual a gente do mar aceitou a contratação; b) o lugar estipulado por acordos de negociação coletiva; c) o país de residência do interessado; ou d) outros lugares que forem mutuamente acordados no momento da contratação.

7. A gente do mar deveria ter o direito de escolher, entre os destinos prescritos, aquele para o qual deseja ser repatriada.

coletiva, ou legislação nacional”<sup>45</sup> (Diretriz B 2.2.2, § 2º), mesmo neste caso ao marítimo fica assegurada pelo armador transporte gratuito para o porto no do local onde ocorreu a contratação ou ao porto mais próximo desse (idem, §3º)<sup>46</sup>.

Quando o contrato de trabalho expirar em país do qual a gente do mar não seja nacional, o contrato sendo terminado pelo armador ou pela própria gente do mar (desde que justificadamente) ou quando a gente do mar não mais se encontrar em condições de exercer o labor objeto do contrato de trabalho (Norma A 2.5), tal tripulante terá direito a ser repatriado ao Estado do qual é nacional, sem que com isso tenha qualquer ônus.

Ainda, os armadores estão proibidos de:

[...] exigir que a gente do mar faça algum pagamento antecipado no início do emprego, para fins de repatriação, e de ressarcir-se dos custos de repatriação mediante desconto salarial ou restrição de outros direitos, exceto se o marítimo envolvido for culpado, segundo a legislação nacional, com outras medidas ou acordos de negociação coletiva aplicáveis, de sério descumprimento de suas obrigações contratuais. (Norma A2.5, § 3º).

Segundo a Diretriz B 2.5.1, §§ 1º, “b”, “i”, e 3º, “e”, os cuidados do armador com a repatriação do marítimo acidentado, lesionado, enfermo ou portador de qualquer outra condição que debilite sua saúde devem levar em conta também se este se encontra em condições médicas de viajar, devendo o armador arcar com as despesas oriundas do tratamento médico a ser dispensado ao trabalhador até que se restabeleça e se encontre apto a ser repatriado<sup>47</sup>.

O direito ao descanso garantido a gente do mar se consubstancia não apenas no direito a períodos de descansos diários (no mínimo, 10 horas a cada período de 24 horas) e semanais (no mínimo, uma folga de 24 horas) e a férias remuneradas anuais, mas também no direito ao lazer e a alojamentos dignos, o que nas embarcações deve ser compreendido como alojamentos que permitam o recolhimento do trabalhador durante os períodos de descanso e instalações de lazer que propiciem ao tripulante um momento de diversão, de abstração do labor contínuo.

---

<sup>45</sup> Para os fins deste trabalho, quando a Convenção mencionar a “legislação nacional”, deve ser considerada como tal a legislação que se aplique ao caso concreto em razão de algum elemento de conexão, definido casuisticamente.

<sup>46</sup> Neste caso, o tempo gasto no deslocamento não deve ser computado como parte das férias, que só deve começar a ser contada a partir do momento em que o trabalhador chegue ao local onde tenha a conexão substancial aludida no § 2º da mesma norma.

<sup>47</sup> Outras despesas que devem ser arcadas pelo armador devem incluir também: “a) passagem até o destino selecionado para repatriação em conformidade com o parágrafo 6º desta Diretriz; b) alojamento e alimentação desde o momento em que o marítimo deixar o navio até chegar ao seu destino de repatriação; c) remuneração e compensações desde o momento em que o marítimo deixar o navio até chegar ao seu destino de repatriação, se previsto na legislação nacional ou em acordos de negociação coletiva; d) transporte de 30 kg de bagagem pessoal do marítimo até o seu destino de repatriação”.

Os alojamentos (cabines) dos marítimos devem obedecer a padrões mínimos quanto às dimensões e isolamento das cabines ou camarotes<sup>48</sup> (de forma que lhe seja proporcionado conforto e privacidade) quanto à calefação e ventilação<sup>49</sup> (quando o navio navegar por regiões frias ou tropicais que exijam para o conforto e bem-estar dos tripulantes ora a primeira, ora a segunda), à iluminação<sup>50</sup> (natural ou artificial adequadas, permitindo, por exemplo, a leitura de um livro), à instalações sanitárias adequadas<sup>51,52</sup> (não só na cabine, mas acessíveis e a disposição a qualquer hora nos locais onde os marítimos desenvolvem suas atividades laborais), ao barulho, vibrações<sup>53</sup> e outros fatores do ambiente que possam vir a causar danos à saúde ou ao bem-estar dos marítimos e, por fim, quanto às enfermarias<sup>54</sup> que devem auxiliar na prestação da assistência médica aos tripulantes embarcados<sup>55</sup>.

Nesse sentido, os alojamentos devem ser adequadamente isolados, construídos internamente com material apropriado (Norma A3.1, § 6º, “b” e “f”) e:

h) o alojamento e as instalações de lazer e de serviço de mesa a bordo deverão satisfazer os requisitos da Regra 4.3 e as disposições correlatas do Código referentes à proteção à saúde e à segurança e à prevenção de acidentes, inclusive prevenção do risco de exposição a níveis nocivos de ruído e vibração e a outros fatores ambientais e elementos químicos a bordo de navios, além de propiciar condições de trabalho e vida a bordo aceitáveis para a gente do mar. (Norma A3.1, § 6º, “h”)

<sup>48</sup> Cf. Diretriz B3.1.5 da C. 186.

<sup>49</sup> *In verbis*, os requisitos quanto à ventilação e calefação: a) os camarotes e refeitórios deverão ser devidamente ventilados; b) os navios, com exceção daqueles regularmente engajados em comércio onde as condições de clima temperado não o exijam, deverão ser providos de ar condicionado no alojamento da gente do mar e em todas as salas de rádio e de controle central de máquinas; c) todas as instalações sanitárias deverão ter ventilação em comunicação com o exterior, separada de qualquer outra parte do alojamento; e d) calefação adequada deverá ser propiciada por meio de um sistema apropriado de calefação, exceto em navios que navegam exclusivamente em climas tropicais. (Norma A 3.1, § 7º.)

<sup>50</sup> <sup>50</sup> *In verbis*, os requisitos quanto à iluminação: 8. No que diz respeito aos requisitos de iluminação, sujeito aos arranjos porventura permitidos em navios de passageiros, os dormitórios e refeitórios deverão ser iluminados por luz natural e supridos de iluminação artificial adequada. (idem, § 8º)

<sup>51</sup> Norma A 3.1, § 11. No que tange aos requisitos sobre instalações sanitárias:

a) toda a gente do mar a bordo deverá ter acesso adequado a instalações sanitárias que satisfaçam padrões mínimos de saúde e higiene e níveis razoáveis de comodidade, devendo haver instalações sanitárias separadas para homens e para mulheres;

[...]

c) todos os navios deverão dispor, no mínimo, em local adequado, pelo menos um vaso sanitário, um lavabo e uma banheira e/ou um chuveiro para cada grupo de seis pessoas ou um número menor de pessoas que não tiverem instalações pessoais;

[...]

f) água doce quente e fria deverá estar disponível em todas as instalações para asseio pessoal.

<sup>52</sup> Para maior detalhamento, cf. Diretriz B 3.1.7.

<sup>53</sup> Segundo a Diretriz B 3.1.12, que versa sobre prevenção a ruído e barulho: “§ 5º. O alojamento e as instalações de lazer e de serviço de mesa a bordo não deverão ser expostos à vibração excessiva.”

<sup>54</sup> Norma A 3.1, § 12. Com respeito aos requisitos relativos à enfermaria, navios com 15 ou mais marítimos que efetuem viagens de mais de três dias, deverão ter enfermaria independente que será utilizada exclusivamente para fins médicos; a autoridade competente poderá eximir desse requisito os navios de cabotagem; ao aprovar uma enfermaria, a autoridade competente deverá assegurar que, em todas as condições meteorológicas, ela seja de fácil acesso, propicie acomodação confortável aos ocupantes, e seja apropriada para pronto atendimento.

<sup>55</sup> Para maior detalhamento, cf. Diretriz B 3.1.8.

As instalações de lazer devem compreender no mínimo uma área adequada no convés aberto que os marítimos possam ir quando estiverem de folga (Norma A 3.1, § 14), devendo as:

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

A Convenção detalha os padrões que devem ser utilizados como guia quando da implementação do direito ao lazer pelos armadores nas embarcações<sup>56</sup>, *in verbis*:

2. O mobiliário das instalações de lazer deverá incluir, no mínimo, uma estante para livros e condições de leitura, escrita e, caso seja viável, mobiliário para jogos.
3. Quanto ao planejamento das instalações de lazer, a autoridade competente deverá pensar em incluir uma cantina.
4. Consideração deve ser dada também às seguintes instalações, quando possível, sem ônus para a gente do mar:
  - a) uma sala de fumar;
  - b) lugar para assistir televisão e escutar rádio;
  - c) exibição de filmes, cujo estoque deverá ser apropriado para a duração da viagem e, se necessário, renovado a intervalos razoáveis;
  - d) equipamento esportivo, inclusive equipamento de musculação, e para jogos de mesa e de convés;
  - e) se possível, condições para natação;
  - f) biblioteca, com livros de conteúdo profissional e outros livros, cujo estoque deverá ser apropriado para a duração da viagem e renovado a intervalos razoáveis;
  - g) condições para a realizar trabalhos manuais recreativos;
  - h) equipamento eletrônico, como rádio, televisão, gravadores de vídeo, aparelhos de DVD/CD, microcomputadores e software, bem como gravador/tocador de cassetes;
  - i) se for apropriado, instalação de bares a bordo para a gente do mar, salvo se isso contrariar costumes nacionais, religiosos ou sociais; e
  - j) acesso razoável a ligações telefônicas de bordo para a terra, caso seja possível, devendo as taxas cobradas por esse serviço ser razoáveis.

De um modo geral, é assegurada à gente do mar, inclusive aos tripulantes de navios-cruzeiros, “alimentação e água potável de boa qualidade fornecida em condições higiênicas controladas” (Regra 3.2), devendo os navios servirem:

- [...] Água portátil e alimentos de qualidade e valor nutricional apropriados e em quantidade adequada para satisfazer os requisitos do navio, levando em conta os diferentes antecedentes culturais e religiosos.
2. A gente do mar a bordo do navio deverá receber alimento gratuitamente durante o período de contratação.

Em termos de direito à saúde, em todo navio deverá haver uma farmácia, que forneça medicação adequada para as enfermidades que mais acometem a gente do mar, equipamentos médicos e um guia médico de acordo com o Guia Médico Internacional de Bordo, além da presença de médico qualificado<sup>57</sup> que preste assistência médica adequada, de qualidade comparável àquela que os trabalhadores teriam se laborassem em terra, durante todo o tempo em que durar o contrato com a armadora (R 4.1, §§ 1º e 3º), que também deve

<sup>56</sup> E também em terra, segundo a previsão Regra 4.4, suas respectivas normas e diretrizes.

<sup>57</sup> A exigência de se ter um médico qualificado a bordo dos navios-cruzeiros se justifica diante do fato de que estes transportam mais de cem pessoas a bordo (Norma A 4.1, § 4º, “b”).

arcar com as despesas decorrentes de lesão, doença ou morte ocorrida ao tempo em que o tripulante estava empregado junto ao armador (Regra 4.2, § 1º).

Caso o tratamento médico do marítimo exija o seu encaminhamento para tratamento em terra, deve ele ser transportado para hospital, às expensas do armador (Norma A4.2, § 1, “a”, ”b” e “c”).

Por outro lado, tal assistência médica não deve se restringir ao tratamento dos marítimos cuja saúde já foi debilitada, incluindo também programas e ações de medicina preventiva<sup>58</sup> e saúde ocupacional, prevenindo que surjam enfermidades comuns e laborais, acidentes e lesões<sup>59</sup>.

Complementando a assistência médica, a Convenção prevê que deverá ser garantido aos marítimos benefícios de ordem previdenciária e assistencial, complementando a assistência médica: “benefícios por doença, por desemprego, por acidentes de trabalho, benefícios familiares, licença maternidade, por invalidez, e pensões por morte” (Norma A4.5, § 1º).

---

<sup>58</sup> De forma que tanto a assistência quanto a proteção à saúde não devem se restringir “ao tratamento de marítimos enfermos ou lesionados, mas incluam medidas de natureza preventiva” (Norma A4.1, § 2º, “e”).

<sup>59</sup> Norma A4.3, b) **precauções razoáveis para prevenir os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais a bordo de navios, com inclusão de medidas para reduzir e prevenir o risco de exposição a níveis nocivos de fatores ambientais e químicos**, além do risco de lesão ou doença suscetível de ocorrer com o uso de equipamentos e máquinas a bordo de navios.

c) **programas a bordo para a prevenção de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais e para o constante aprimoramento da proteção à segurança e à saúde no trabalho**, com participação de representantes da gente do mar e todos os demais interessados na sua implementação, **levando em conta medidas de prevenção, inclusive o controle de engenharia e desenho, substituição de processos e procedimentos para tarefas coletivas e individuais e o uso de equipamento de proteção pessoal**. (C. 186, grifado)

## 4 VIOLAÇÕES AOS DIREITOS HUMANOS TRABALHISTAS: O CASO DO MSC MAGNÍFICA

Em um último momento, propõe-se a análise das condições de trabalho em navios-cruzeiros descritas por ex-tripulantes que denunciaram às autoridades brasileiras as condições nas quais laboravam no navio-cruzeiro MSC Magnífica, operado pela MSC Crociere S.A., o qual foi fiscalizado, junto com outros navios operados por outras armadoras, como os da Costa Cruzeiros, por uma força-tarefa liderada por auditores-fiscais do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), ao fim da qual teria sido constatado condições análogas à escravidão, o que determinou o resgate de 11 dos 244 tripulantes brasileiros do MSC Magnífica.

Dessa ação fiscalizatória foram produzidos um amplo lastro probatório, do qual se destaca o Relatório de Ação Fiscal (RAF), utilizado como base para descrever, neste trabalho, as condições de labor dos marítimos brasileiros, e ajuizada a Ação Civil Coletiva de n.º 0000716-07.2014.5.05.0023, movida em conjunto pelas unidades do Ministério Público do Trabalho e da Defensoria Pública da União na Bahia.

Apesar de haver nos autos deste processo, farta documentação produzida tanto pela parte autora quanto pela parte ré, apenas se teve acesso ao já mencionado Relatório de Ação Fiscal, à petição inicial e à sentença<sup>60</sup>, de forma que, assumindo que os dados colhidos e sintetizados tanto no RAF quanto na inicial poderiam ser parciais, traz-se também a defesa da parte ré constante na sentença, de forma a melhor ilustrar esse caso concreto.

### 4.1 Da ação fiscalizatória do navio-cruzeiro MSC Magnífica

O estudo de caso sobre as violações aos direitos humanos trabalhistas ocorridas a bordo do navio MSC Magnífica se baseia na análise dos dados coletados e reunidos no Relatório de Ação Fiscal – RAF elaborado pelos fiscais do trabalho da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego em São Paulo (SRTE/SP) e na Bahia (SRTE/BA), que procederam à fiscalização do navio MSC Magnífica durante os meses de março e abril de 2014, inspecionando o navio nos dias 16/03/2014, 29/03/2014 e 01/04/2014, após denúncias

---

<sup>60</sup> Sentença disponível no [sítio eletrônico](https://pje.trt5.jus.br/visualizador/pages/conteudo.seam?p_tipo=2&p_grau=1&p_id=LxoAE4%2Fo%2FZA%3D&p_idpje=qtzRCJcDjhA%3D&p_num=qtzRCJcDjhA%3D&p_npag=x) [https://pje.trt5.jus.br/visualizador/pages/conteudo.seam?p\\_tipo=2&p\\_grau=1&p\\_id=LxoAE4%2Fo%2FZA%3D&p\\_idpje=qtzRCJcDjhA%3D&p\\_num=qtzRCJcDjhA%3D&p\\_npag=x](https://pje.trt5.jus.br/visualizador/pages/conteudo.seam?p_tipo=2&p_grau=1&p_id=LxoAE4%2Fo%2FZA%3D&p_idpje=qtzRCJcDjhA%3D&p_num=qtzRCJcDjhA%3D&p_npag=x).

de irregularidades feitas pelos próprios trabalhadores e pela Associação de Vítimas do Trabalho em Navios de Cruzeiro.

Tal inspeção foi o resultado de uma “força-tarefa” levada a cabo pela já mencionada Superintendência Regional do Trabalho e Emprego, unidade de São Paulo e Bahia (SRTE/SP e SRTE/BA), pela ANVISA, pelo Ministério Público do Trabalho em São Paulo e na Bahia (MPT/SP e MPT/BA), pela Polícia Federal, pela Defensoria Pública da União na Bahia (DPU/BA), dentre outros.

A inspeção consistiu em visitas *in loco* dos auditores fiscais do trabalho, na análise da documentação trabalhista colhida junto ao setor de RH e às chefias de cada setor, depoimentos, entrevistas, preenchimento de questionários<sup>61</sup> com os 244 tripulantes brasileiros a bordo, com o comandante, representantes e chefes dos departamentos do MSC Magnífica, estes denominados *capos* pelos trabalhadores: material que revela as condições nas quais os tripulantes brasileiros desenvolviam a relação juslaboral, envolvendo desde questões contratuais, passando por questões salariais até as condições de trabalho a bordo, como alojamento e jornada diária de trabalho, e que culminou com o resgate de 11 (onze) tripulantes brasileiros encontrados em condições análogas a de escravo.

Em relação ao navio-cruzeiro de nome “MSC Magnífica”, ressalta-se que possui nacionalidade panamenha, o que se constata diante do fato de que uma das primeiras despesas dos tripulantes ser com taxas referentes à aquisição do “Panamanian Seamen Book”<sup>62</sup>, sendo embarcação de propriedade da MSC Crociere S/A, empresa de origem italiana, com escritório central em Genebra (Suíça).

Registre-se que a MSC Crociere S.A atua no Brasil em conjunto com a MSC Cruzeiros do Brasil LTDA e a MSC Mediterranean Shipping do Brasil LTDA, aquela responsável pela operação de navios-cruzeiros destinados ao turismo náutico e esta pelo transporte de cargas e mercadorias, todas regularmente cadastradas no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ).

Por fim, cabe assinalar que a partir da inspeção realizada pelos órgãos brasileiros mencionados acima foi ajuizada uma Ação Civil Coletiva<sup>63</sup> (ACC) pelo MPT/BA e pela DPU/BA, processo n.º 0000716-07.2014.5.05.0023, em face do grupo econômico citado

---

<sup>61</sup>Nesse sentido, “saliente-se que foram preenchidos 175 (cento e setenta e cinco) questionários por trabalhadores brasileiros do navio MSC MAGNIFICA, dentre os quais 105 relataram casos de perseguição e assédio moral por suas chefias. Trata-se de mais de mais de cinquenta por cento dos trabalhadores brasileiros da empresa (que eram 244 no total, no início da ação fiscal).” (RAF, p. 61)

<sup>62</sup> Documento de identidade marítima emitida pela autoridade marítima central do Panamá.

<sup>63</sup> Atualmente, esta ACC se encontra em 2ª instância, pendente o julgamento do Recurso Ordinário proposto pela parte autora.

acima, por meio da qual se teve acesso às condições de trabalho dos tripulantes brasileiros do MSC Magnífica, conforme o Relatório de Ação Fiscal – mencionado ao longo da monografia como a sigla RAF – bem como à petição inicial e à sentença, citada ao longo da monografia como “SENTENÇA”, ambos retirados dos autos da ACC nº 0000716-07.2014.5.05.0023.

## 4.2 Da contratação dos tripulantes brasileiros

No caso do grupo econômico integrado pelas empresas MSC Crociere S.A., MSC Cruzeiros do Brasil LTDA e MSC Mediterranean Shipping LTDA, a seleção e o recrutamento dos tripulantes brasileiros se dava por meio das agências recrutadoras, como a ValeMar Brasil e Rosa dos Ventos Brasil, ambas sediadas no Brasil, que selecionavam, treinavam e encaminhavam os tripulantes selecionados para contratação com a MSC Crociere S.A., os quais celebravam contratos por tempo determinado (aproximadamente, dez meses de duração, podendo ser dois meses a mais ou a menos)<sup>64</sup>, laborando tanto na temporada brasileira quanto estrangeira.

Ilustrando o *modus operandi* do recrutamento e da contratação dos trabalhadores, transcreve-se excerto do Relatório de Ação Fiscal (RAF) no qual se descreve como se deu o processo de contratação dos trabalhadores do MSC Magnífica, seguido de excerto contendo esclarecimentos da MSC Crociere S.A. acerca do processo de seleção e contratação dos marítimos:

A pré-contratação e a contratação se dão em território brasileiro, a assinatura do contrato final com a MSC CROCIERE S.A. ocorre por via eletrônica, com o empregado residente no Brasil. Há relatos de outros passageiros que o contrato pode ser assinado apenas quando da chegada do trabalhador ao navio, o que pode ocorrer em território brasileiro ou estrangeiro. Mesmo nesses casos, a pré-contratação ocorre no Brasil, com a agência contratada pela MSC exclusivamente com o objetivo de selecionar os empregados para a empresa autuada. (Relatório de Ação Fiscal-MSC MAGNÍFICA, p. 26)

De fato, o recrutamento e a seleção de tripulantes são feitos por escolas alocadas no Brasil, que apresentam candidatos para a ré MSC Crociere que atendam os perfis necessários para determinados cargos vagos nos navios MSC. A ré MSC Crociere avalia e entrevista os candidatos, decidindo, ou não, por sua contratação. Decidida a contratação, a ré MSC Crociere envia para tais escolas uma via eletrônica do contrato de recrutamento a ser firmado com o tripulante a bordo da embarcação, a fim de que ele o assine e o devolva, exclusivamente para fins imigratórios. Isto quer dizer, o tripulante embarcará num avião para a Europa com um documento, ainda que em cópia, para poder adentrar ao país de destino com a segurança de que não será retido nas barreiras imigratórias existentes atualmente na Europa [...]. A contratação, de fato, acontece a bordo da embarcação, quando o tripulante assina a via original do contrato de recrutamento e tem acesso a todas as proteções a que tem direito por ser brasileiro, DECORRENTES DO TAC 408/2010, IGNORADO NOS

---

<sup>64</sup> Neste sentido, “os contratos de trabalho, em regra, são previstos para durar oito a doze meses (dez meses, mais ou menos dois).” (RAF-MSC MAGNÍFICA, p. 14)

AUTOS DE INFRAÇÃO lavrados contra a MSC CROCIERE E CRUZEIROS. Ele toma, ainda, ciência do contrato coletivo internacional de trabalho, que rege a sua contratação. (Sentença-MS MAGNÍFICA, pp. 17-18).

Como se vê, a MSC Crociere S.A afirma que os trabalhadores foram recrutados no Brasil, porém não teria havido assinatura de pré-contrato, os tripulantes somente assinaram qualquer tipo de contrato de trabalho quando embarcaram no navio.

Tal processo de seleção e pré-contratação dos trabalhadores envolve também gastos dos tripulantes com cursos e treinamentos sobre segurança no mar e sobre as diretrizes de trabalho da MSC em seus navios-cruzeiros, por exemplo, além do pagamento de taxas para participar da seleção, dentre outros<sup>65</sup>.

O labor nos navios cruzeiros ocorre parcial ou totalmente na temporada brasileira – no primeiro caso, embarcando em portos brasileiros ou internacionais e trabalhando tanto em águas territoriais brasileiras quanto em águas internacionais e estrangeiras, e no segundo caso, embarcando em portos nacionais e laborando em águas jurisdicionais exclusivamente brasileiras, consoante o excerto a seguir:

Parte dos empregados embarcou nos navios da atuada em portos brasileiros (Santos, Salvador e Recife) e continuou a prestação dos serviços em território brasileiro, não chegando a sair do país. Outra parte embarcou, após viajar de avião com passagens aéreas pagas diretamente pela atuada, em portos estrangeiros e continuou prestando serviços até chegar ao Brasil. (RAF-MS MAGNÍFICA, p.18).

Segundo afirmaram os representantes da MSC Crociere S.A. (RAF-MS MAGNÍFICA, pp. 17, 83, 116 e 141), em relação a legislação aplicável, os contratos de trabalho firmados entre a empresa e os tripulantes brasileiros estariam regidos pela legislação internacional, qual seja o “Special Agreement for Cruise Vessels”, firmado entre a International Transport Workers Federation<sup>66</sup> (ITF) e a MSC Crociere S.A., vigente de janeiro a dezembro de 2013, assunto que será discutido em tópico a frente.

Verifica-se que, na fase pré-contratual, os candidatos a tripulantes do navio MSC Magnífica arcaram com despesas que, segundo a Norma A4.1, §§ 2º e 5º, da C. 186, não deveriam despender, tais como gastos com taxas simplesmente para participar do processo de seleção promovido pelas agências recrutadoras brasileiras e com treinamentos e cursos de capacitação obrigatórios<sup>67</sup>, conforme se registra abaixo:

<sup>65</sup> *In verbis*:

“[...] na fase de contratação dos trabalhadores pelas empresas recrutadoras contratadas pelo grupo MSC, os trabalhadores **são obrigados a realizar por conta própria, despesas que podem ultrapassar três mil reais**. Essas despesas referem-se a treinamentos e cursos, exames médicos, passagens aéreas e terrestres dentro do Brasil. de suas residências para o local do embarque, dentre outras, como taxa para participar da seleção, conforme informações e recibos apresentados por trabalhadores.”. (RAF-MS MAGNÍFICA, p. 14, grifos presentes no original).

<sup>66</sup> Em português, Federação Internacional dos Trabalhadores de Transporte.

<sup>67</sup> *In verbis*, “que o candidato se matricula e paga o curso que tem valores entre R\$ 350,00 a R\$ 500,00.” (SENTENÇA, p. 26).

Na fase de contratação dos trabalhadores pelas empresas recrutadoras, os mesmos são obrigados a realizar, por conta própria, **despesas que podem ultrapassar três mil reais, referentes a treinamentos, exames médicos, passagens aéreas e terrestres dentro do Brasil de suas residências para o local do embarque**, dentre outras, como taxa para participar da seleção, conforme informações e recibos apresentados por trabalhadores. (RAF, p. 4, grifado)

Tais valores não deveriam ser custeados pela gente do mar primeiro porque podem criar obstáculos de acesso a empregos em cruzeiros, onerando o trabalhador antes mesmo que ele se empregue; segundo porque se referem a cursos e treinamentos que seguem especificamente as diretrizes da armadora, pois

O manual de treinamento e capacitação de tripulantes ministrados pela VALEM AR, na página 2, indica que ‘Este curso foi desenvolvido com base nas normas internas da Companhia de Navegação MSC’

Observe-se que, por outro lado, ao teor da C. 186, os exames médicos admissionais, portanto, obrigatórios, devem ser suportados pelos próprios candidatos, embora haja, no Brasil, Termo de Ajustamento de Condutas (TAC), firmado entre a Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região e empresas operadoras de cruzeiros, que determina, entre outras questões<sup>68</sup>, que os gastos com exames admissionais devem ser reembolsados ao marítimo, a partir do pedido formulado por este nesse sentido, o que é mencionado também na Sentença da ACC (p. 27), embora não haja comprovação de que tais reembolsos são de fato efetuados pela armadora.

#### **4.3 Das principais funções exercidas a bordo do MSC Magnífica pelos tripulantes brasileiros**

Dentre os inúmeros cargos existentes dentro do MSC Magnífica ocupados por brasileiros, aqueles que demonstraram estar sujeitos a maior vulnerabilidade e, portanto, em relação aos quais teriam ocorrido violações de direitos eram cargos atrelados ao setor de hotelaria (“*housekeeping*”), como camareiros (“*cabin steward*”) e assistentes de camareiros (“*floor runners*”), que ficavam responsáveis pela limpeza e pela organização dos ambientes utilizados pelos passageiros, como cabines e respectivos banheiros, varandas, deck, corredores, etc., traduzindo-se no cuidado com a roupa de cama, na reposição de roupões dos “hóspedes”, na reposição de produtos no frigobar da cabine, ainda na recepção dos

---

<sup>68</sup> O TAC nº 408/2010 disciplina ainda que o navio-cruzeiro enquanto navegar por águas jurisdicionais brasileiras deve operar com no mínimo 25% de tripulantes brasileiros, a remunerar os tripulantes brasileiros com o mesmo salário pago aos estrangeiros em função idêntica, a assegurar que a jornada de trabalho, com os intervalos intra e interjornada, seria executada conforme as Convenções da OIT ratificadas pelo Brasil ou conforme acordo ou convenção coletiva de trabalho firmados por entidade sindical que os represente – inclusive a de origem internacional, etc.

passageiros no dia de embarque e carregar as bagagens deles quando embarcavam e quando desembarcavam, bem como garçons (“*waiter*”), assistentes de garçom (“*assistant waiter*”) e auxiliares de buffet (“*buffet attendant*”), atrelados ao setor de bar/buffet/restaurante, setor responsável por servir comida e bebidas aos passageiros, pelo atendimento às mesas, reposição de alimentos nas ilhas dos buffets e pela reposição dos materiais utilizados pelos passageiros (copos, talheres e pratos).

#### **4.4 Das violações de direitos face às condições de trabalho no MSC Magnífica segundo relatos dos ex-tripulantes**

Em cada um dos subtópicos a seguir, descreve-se, primeiramente, os relatos da gente do mar brasileira que trabalhava no MSC Magnífica acerca das condições de trabalho a bordo do navio bem como as informações apuradas pelos auditores-fiscais do trabalho em relação, por exemplo, à remuneração dos marítimos para, em um segundo momento, confrontar tais condições de trabalho com os princípios, normas e diretrizes presentes na Convenção sobre o Trabalho Marítimo, alegadamente aplicável aos contratos internacionais de trabalho celebrados pela MSC Crociere S.A., apontando eventualmente se houve ou não violação aos DH trabalhistas e às normas da Convenção n.º 186.

##### **4.4.1 Queixas em relação ao meio-ambiente de trabalho**

O Relatório de Ação Fiscal (RAF) descreve que o meio-ambiente de trabalho no qual os tripulantes brasileiros estavam inseridos no navio MSC Magnífica os expunha a riscos e variáveis que poderiam provocar danos à saúde e à integridade física e mental dos trabalhadores, havendo:

[...] queixas pela exposição constante **a mudanças de temperatura** e ambientes, ocasionando **problemas e doenças respiratórias**, e **reclamações pelo esforço físico intenso e sobrecarga muscular**, situação que ocasiona **problemas posturais**. dores nas costas, pulsos, ombros, pés, lombar, joelho e articulações. (RAF, p. 15, grifos não presentes no original).

O movimento natural da embarcação quando em interação com o mar, seja em deslocamento, seja atracada intensifica o esforço físico dos tripulantes, eis que “exige contração muscular compensatória, provoca alterações fisiológicas, altera o sono e o equilíbrio” (RAF, p. 54), ressaltando-se que o labor realizado pelos tripulantes brasileiros exige bastante fisicamente constituindo-se basicamente em:

[...] carregar malas pesadas, empurrar carrinhos com utensílios de cozinha e restaurante, servir mesas, carregar bandejas, auxiliar na cozinha, lavar pratos, arrumar quartos, trocar lençóis de camas, aspirar poeira, limpar banheiros, varrer e lavar o deck, a cozinha, os bares, restaurantes e outros ambientes onde estejam trabalhando. (RAF, p. 32).

Por outro lado, a concentração de uma grande quantidade de pessoas em um espaço restrito durante períodos prolongados facilita a disseminação de doenças infecciosas entre os tripulantes, inclusive com a possibilidade de um mesmo tripulante se contaminar com a mesma enfermidade diversas vezes, situação que pode ser agravada pelo convívio em ambientes fechados com pouca ventilação e pela exposição a variações térmicas, naturais ou artificiais.

No último caso, utiliza-se como exemplo a sujeição dos tripulantes a mudanças de temperatura provocadas pela existência de diferenças temperaturas nos diversos ambientes do navio, a exemplo daquela enfrentada quando garçons e assistentes de garçom transitam entre a cozinha, ambiente mais quente pela existência de fornos e fogões, e os ambientes climatizados dos bares e restaurantes, trajeto percorrido inúmeras vezes ao dia por meses, ou o trajeto entre os locais destinados aos passageiros, que são mais ventilados e abertos, e as áreas destinadas aos tripulantes, que são menos ventilados.

Pela C. 186, tais variações térmicas entre ambientes não deveriam se dar, eis que o navio deve possuir sistemas de ventilação em climas tropicais e de calefação para climas temperados que mantenham estável a temperatura dos ambientes internos do navio (Diretrizes B3.1.2 e B3.1.3), de modo que se evite a exposição desnecessária dos tripulantes a mudanças bruscas de temperaturas que podem leva-los a desenvolver doenças respiratórias ou a não conseguir se recuperar delas, debilitando a saúde.

Há de se destacar que a exposição a fatores climáticos naturais quando o labor é realizado ao ar livre como a radiação solar, vento e/ou chuva quando o trabalho se desenvolve em espaço aberto, como as atividades de recreação realizadas no deck e a atividade de limpeza destes, podem agravar a insalubridade das condições de trabalho e debilitar o estado de saúde da gente do mar brasileira.

#### ***4.4.2 Queixas em relação a assédio moral***

O dano à saúde da gente do mar agrava-se quando combinado a jornadas de trabalho que não permitem o descanso adequado e ao assédio moral praticado pelos *capos*, fatores que debilitam o aspecto emocional e mental da saúde do indivíduo.

Segundo a definição de Maurício Godinho (2015, p. 696), assédio moral é uma:

[...] conduta reiterada seguida pelo sujeito ativo no sentido de desgastar o equilíbrio emocional do sujeito passivo, por meio de atos, palavras, gestos e silêncios significativos que visem ao enfraquecimento e diminuição da autoestima da vítima ou outra forma de tensão ou desequilíbrio emocionais graves.

No MSC Magnífica, o assédio moral se revelava verticalmente (das chefias em relação aos seus subordinados) por meio de ofensas e humilhações públicas, do uso de termos pejorativos<sup>69</sup> para se referir a alguns subordinados, de punições por parte da chefia, de forma a obrigar os trabalhadores a se sujeitarem, sem reclamar, às condições abusivas de trabalho.

Além disso, os tripulantes relataram que as advertências<sup>70</sup> (“*warnings*”) eram utilizadas como forma de punição, dado o fato de que a partir de três *warnings* o tripulante poderia ser demitido por indisciplina, devendo voltar para casa por seus próprios meios, não importando se em porto estrangeiro ou se em porto do país do qual é originário, constituindo a advertência ou a sua ameaça em meios maltratar o emocional dos tripulantes.

Não apenas as advertências se transformam em instrumentos de assédio moral como também punições como “repentinas trocas de horários de trabalho e cancelamento de pausas para descansos durante a jornada (*breaks*)” (RAF, p. 34) são usadas pelos *capos* como forma de “dobrar a vontade” dos trabalhadores.

Defendendo-se do teor destes relatos, o grupo econômico réu, em juízo, negou os fatos narrados pelos ex-tripulantes, pois possuíam “códigos de condutas, como Manuais de Familiarização da Tripulação, Regulamento da Tripulação e de Bem Estar da Tripulação, inexistindo tolerância a comportamentos de ameaças, agressões e assédios.” (SENTENÇA, p. 37), tendo anexado tais normas aos autos, o que levou o Juízo a considerar que a parte autora não comprovou o uso de *warnings* como punição ou a ocorrência de assédio moral ao passo que as rés teriam comprovado existirem mecanismos de prevenção a esse tipo de assédio<sup>71</sup>.

Apesar do não reconhecimento de assédio moral pelo Juízo, discorda-se do entendimento por se considerar que a prática de assédio moral consubstanciada na verbalização de nomes pejorativos em relação aos tripulantes é difícil de comprovar, sendo o testemunho dos tripulantes contra a negativa dos chefes e da empresa, que se defendeu apenas pela apresentação das normas de prevenção: não se pode dizer, entretanto, que não existe assédio moral porque existem normas para preveni-lo.

<sup>69</sup> Em um dos depoimentos constante do RAF, um tripulante afirma ter presenciado um colega ser pejorativamente chamado de “culeiro negro” (algo como, negro gay) por um dos chefes (RAF, p. 59).

<sup>70</sup> Com três advertências, o contrato de trabalho pode ser terminado tendo como motivo a culpa do tripulante, o que o obrigaria a custear as despesas com o seu repatriamento ou com a volta para casa.

<sup>71</sup> Ver item “C) Poder punitivo – “*warnings*” e assédio moral” da sentença, p. 36.

#### 4.4.3 *Queixas em relação às jornadas de trabalho*

O trabalho nos navios-cruzeiros exige que os tripulantes ligados diretamente à atividade turística e hoteleira do navio intensifiquem o seu labor justamente nos dias em que aos trabalhadores comuns seria dada folga, como em feriados (Ano Novo e Carnaval, por exemplo).

Ocorre que nos navios-cruzeiros não apenas o labor durante feriados não é compensado posteriormente por meio de folga, como também não há período de 24 horas de descanso durante toda a execução do contrato de trabalho – isto é, a gente do mar a bordo de navios-cruzeiros laboram ininterruptamente por, no mínimo, oito meses, se cumprirem integralmente o contrato de trabalho.

Nesse sentido, a chefia do navio MSC Magnífica e os representantes da empresa afirmaram que o trabalho se desenvolve por meio do “sistema de jornada contínua, sem que seus obreiros tenham qualquer descanso de 24 horas” (RAF, p. 32), havendo inclusive registro de trabalhadores que laboraram toda a extensão do contrato de trabalho sem que gozassem de um único dia de folga, que devem ser no mínimo de 24 horas contínuas.

Por meio da análise das folhas de ponto que registravam as jornadas diárias, bem como das informações extraídas de relatos, entrevistas e termos de declaração com os trabalhadores, com funcionários da armadora – especificamente, com o chefe do setor onde estavam lotados os trabalhadores – os fiscais do trabalho constataram que os tripulantes brasileiros laboravam em jornadas “corridas”, a depender do cargo que ocupavam.

Exemplificando, os trabalhadores que exercem funções de hotelaria (segundo a terminologia cruzeirista, “*housekeeping*”) – a saber, camareiras e camareiros (*cabin steward/stewardess*), assistentes de camareiro(a) (*floor runners*) e auxiliares de limpeza (“*cleaners*”) – eram responsáveis pela organização e limpeza das cabines dos passageiros e do ambiente comum nos quais eles transitam, como decks, varandas e corredores, arrumam camas, limpam banheiros, repõem produtos no frigobar e, nos dias de embarque/desembarque de passageiros, carregam malas e recebem os novos passageiros.

As funções de hotelaria guardam uma peculiaridade em suas jornadas de trabalho, pois possuem jornadas normais de oito horas diárias mais três horas extras, quantidade de horas de trabalho determinadas contratualmente para os sete dias da semana, sem uma única folga de 24 horas contínuas, e jornadas diferenciadas durante os dias de embarque e desembarque de passageiros e na noite anterior a este dia, a saber:

Camareiro(a)	Horário padrão de trabalho: de 07h00min às 13h30min e de 18h30min as 22h30min
	Horário de trabalho nos dias anteriores ao embarque e desembarque de passageiros: 07h00min às 13h30min e de 18h30min as 22h30min e 23h30min/00h00min/00h30min às 02h00min e 02h30min <sup>72</sup> , além de períodos em <i>stand by</i> , em <i>drill</i> e em <i>meeting</i> .
	Horário de trabalho nos dias de embarque e desembarque de passageiros: 06h00 às 22h ou 06h30min às 22h30min.
Assistente de camareiro(a)	Horário padrão de trabalho: 06h30min às 13h30min e de 17h30min as 22h30min.
	Horário de trabalho nos dias que antecedem o embarque e desembarque de passageiros: 07h00min às 13h30min, de 18h30min as 22h30min e de 23h30min/00h00min/00h30min às 02h00min e 02h30min, além de períodos em <i>drill</i> e em <i>meeting</i> .
	Horário de trabalho nos dias de embarque e desembarque de passageiros: 06h ou 06h30min às 22h30min.

Assim, nos dias de desembarque/embarque de passageiros o trabalho é dobrado, pois além de limparem as cabines desocupadas para receber os novos passageiros, ainda:

[...] Os homens são obrigados a carregar as malas e as mulheres a ajudar na recepção dos novos passageiros, nos períodos de descanso. Acrescendo aproximadamente cinco horas à jornada padrão de onze horas diárias, perfazendo um total de 16 (dezesesseis) horas de trabalho. (Relatório de Ação Fiscal, p. 29).

O serviço de carregar as bagagens dos passageiros é remunerado como hora extra (“*extra service: luggage*”), porém não é computado em nenhum momento como parte da jornada de trabalho, não sendo assinalado em nenhum ponto, seja eletrônico ou manual, que durante aquele período de tempo o tripulante exerceu aquela atividade como hora extra.

Garçons (*waiter*), assistentes de garçom (*assistant waiter*) e atendentes de buffet (*buffet attendant*) laboram nos bares e restaurantes dos navios, sendo as escalas de trabalho definidas diariamente pela chefia correspondente, variando conforme as atividades desenvolvidas diariamente no navio (portanto, alteráveis de um dia para o outro), e divididas

<sup>72</sup> Hora extra laborada pelos camareiros do sexo masculino carregando as bagagens dos passageiros que irão desembarcar no dia seguinte mediante o adicional de U\$\$ 25.

em períodos: para os primeiros, dois períodos de 02h45min no café da manhã e no almoço e um período de 06 horas no jantar, embora tanto no café da manhã quanto no jantar não exista previsão de encerramento da jornada, devendo permanecerem no respectivo ambiente até que os últimos passageiros se retirem, pois não “podem fechar os locais enquanto os passageiros ainda estiverem usufruindo do ambiente (relatório de Ação Fiscal, p. 29), mesmo que isto signifique perder blocos de tempo destinados ao intervalo intrajornada ou à alimentação, não podendo chegar atrasados para a atividade seguinte prevista na escala.

Os atendentes de buffet, por sua vez, tinham a escala definida em quatro blocos de serviço, não podendo à semelhança dos garçons se retirar de seus postos de trabalho enquanto os passageiros estejam usufruindo dos ambientes.

Todas as escalas de trabalho são comunicadas aos empregados às 22h30min do dia anterior à execução do trabalho, de forma que os tripulantes têm poucas horas para se adaptar a escala do dia seguinte.

Ora as jornadas constatadas e descritas no RAF evidenciam a natureza exaustiva das atividades desenvolvidas pelos trabalhadores não apenas quanto à duração do tempo em que ficam à disposição do empregador, como também em relação ao tipo de trabalho exercido que envolve esforço físico considerável, carregando as bagagens dos passageiros, limpando e preparando todas as cabines usadas para que estejam prontas naquele mesmo dia para o uso pelos novos consumidores, varrer e limpar os ambientes em que trabalham (cozinha, bares, restaurantes, buffet) e o deck do navio.

Aliás, em relação ao trabalho de limpeza, a demanda é tão grande que existem acordos informais entre os próprios trabalhadores para que assistentes de camareiro(a)(s) e auxiliares de limpeza complementem o serviço dos camareiros e camareiras mediante o pagamento de uma determinada quantia (20 a 40 dólares, segundo a apuração dos fiscais do MTE), que contribui para a extenuação física e mental dos trabalhadores que acrescem à sua jornada padrão de 11h corridas mais 5 horas, totalizando 16 horas, situação que não é desconhecida pela chefia (RAF, p. 31).

Assim, a jornada diária dos marítimos nos navio-cruzeiros é realizada de forma que o bloco de tempo destinado ao descanso é, além de fragmentado (pequenos períodos de tempo ao longo do dia ao invés de no máximo dois períodos contínuos de descanso<sup>73</sup>), interrompido ou mesmo substituído por reuniões de trabalho, por treinamentos de segurança por trabalho extra<sup>74</sup> e pelo chamado “sistema de *stand by*”: reuniões, treinamentos e

---

<sup>73</sup> Norma 2.3, § 6º, C. 186 da OIT.

<sup>74</sup> Na terminologia cruzeirista, respectivamente, “*meetings*”, “*drills*”, “*side jobs*”.

atividades cujo comparecimento é compulsório para os trabalhadores, sob pena de serem advertidos, representando horas de labor que não entram no cômputo da jornada de trabalho, embora possam se dar durante os horários de descanso.

O sistema de prontidão (“stand by”) é um período de 01h15min a 01h30min no qual os marítimos que exercem a função de camareiros ficam, uma vez por semana cada, “à disposição no escritório do [respectivo] setor para prestar qualquer serviço solicitado pelos passageiros, como reposição de toalha, cabine suja, papel higiênico, etc.”. Para garantir que não haja descontinuidade na prestação deste serviço compõem-se:

[...] três grupos de camareiras divididos nos horários de 13h30min às J 5h, das 15h às 16h30min e das J 6h30min às 18h, para que haja sempre camareiros à disposição das demandas dos passageiros. Trata-se de trabalho extra por mais uma hora e meia por semana de trabalho em horário de descanso. (RAF, p. 37).

Apesar de os treinamentos de segurança serem realmente obrigatórios, deveriam ocorrer em horários específicos, integrando a jornada de trabalho, não durante os intervalos de descanso, evitando assim que estes fossem utilizados com finalidade diversa de descanso e/ou de lazer.

As jornadas diárias de trabalho são registradas por um sistema eletrônico e, em alguns setores, a jornada fica registrada também manualmente pelos tripulantes, que o preenchem manuscritamente e o assinam.

O sistema eletrônico possui mecanismo que altera os horários de entrada e saída dos trabalhadores, de forma que 1) se evite a caracterização de ponto “britânico” e que 2) a jornada diária ultrapasse 11 horas – que é a duração padrão desta jornada nos navios-cruzeiros da MSC (RAF, fls. 40 e 41). Ainda, se o trabalhador eventualmente esquecer-se de bater o ponto na saída, o sistema o anota automaticamente dentro do parâmetro das 11 horas diárias.

Ainda, as jornadas anotadas no sistema eletrônico divergem em duração das jornadas anotadas e subscritas manualmente pelos trabalhadores, as quais demonstram que o número de horas trabalhadas foram superiores às horas discriminadas eletronicamente.

Em relação a horas extraordinárias, tanto não há menção a elas no ponto eletrônico tampouco são discriminados no contracheque dos marítimos como horas pagas.

Por outro lado, a equipe que inspecionou o navio no dia 29/03/2014, que era um dia de embarque e desembarque de passageiros, verificou que havia trabalhadores laborando normalmente, mesmo que a escala de trabalho assinalasse que aquele era o horário de descanso<sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> RAF, p. 41: “[...] Após analisar a escala de horários (com intervalos) dos funcionários do setor de hotelaria, flagrou trabalhadores laborando em pleno horário de descanso, quando deveriam estar no intervalo para repouso. A escala de trabalho afixada na parede do escritório do chefe do setor de *housekeeping*, Sr. Celso Tores,

Como essas horas suplementares não são consideradas nos registros oficiais das jornadas dos marítimos, tampouco são remuneradas, não havendo em seus contracheques menção a valores que corresponderiam a tal labor executado fora das horas normais de trabalho<sup>76</sup>.

O direito ao trabalho decente está fundado em condições justas e favoráveis, consubstanciadas em jornadas de trabalho adequadas, que permitam o descanso e o lazer necessários à manutenção da saúde física e psíquica dos indivíduos.

Aliás, a principal violação aos DH no caso do MSC Magnífica parece ser a completa ausência do direito ao descanso e ao lazer, eis que, já nos termos do contrato, estão previstas 3 horas extras a serem laboradas “normalmente” todos os dias, além das horas extraordinariamente laboradas acima desse limite de 11 horas diárias, como nos dias de embarque e desembarque de passageiros, em desconformidade com as 8 horas de trabalho<sup>77</sup> diárias prescritas na Diretriz B2.2.2., §1º, “d”, bem como com as 48 horas semanais, dado 11 horas diárias por sete dias da semana, excederem em quase 30 horas a jornada de trabalho considerada adequada pela Convenção, sem pausas intrajornada ou folgas semanais, ignorando tanto a C. 186, Norma 2.3, § 5º, quanto o “Special Agreement for Cruise Vessels” firmado entre a armadora e a ITF.

Nesse sentido, cabe mencionar que este contrato coletivo de trabalho que é alegadamente, ao lado das Convenções da OIT, a norma dispensável ao caso concreto, disciplina jornadas de trabalho mais favoráveis aos tripulantes brasileiros que aquelas de fato praticadas pela MSC Crociere, qual seja, jornada semanal de 40 horas de trabalho, com previsão de férias em maior tempo (04 dias por mês trabalhado) que o conferido na C. 186, a qual dispõe que serão devidos 2,5 dias de férias para cada mês laborado (Norma A2.4, § 2º),

---

informava que os assistentes de camareiros e camareiros estariam em descanso durante a tarde. Contudo, a equipe fiscal flagrou na tarde deste dia 29, trabalhadores em efetivo labor.”

<sup>76</sup> Contraopondo o relatado pelos obreiros aos fiscais do MTE, os representantes da empresa aduziram em juízo que “[...] as jornadas diárias, os intervalos intra e interjornadas, períodos de descanso e folgas estão estabelecidos no contrato coletivo de trabalho[...]. Em relação aos dias de embarque e desembarque de passageiros, narra que são elaboradas escalas de rodízio entre os tripulantes considerando a necessidade de reorganização das pausas. Em relação a aulas, treinamentos e *drills*, sustentam que são realizados sem perturbação aos períodos de descanso, embora admitam a ocorrência de *drills* em horários não coincidentes com o de trabalho, dada a obrigatoriedade de realização de tal treinamento a todos os integrantes da embarcação. Em relação ao *help* sustenta que toma providências no sentido de evitar tal prática entre os tripulantes, embora alguns desses insistam em descumprir as suas normas internas. Sustentam que os tripulantes têm acesso a lazer a bordo. Sustentam ainda que, enquanto atracado o navio, o tripulante pode receber a visita de familiares para conhecer a embarcação ou mesmo desembarcar para ter com esses um período de descanso.” (SENTENÇA, p. 51)

<sup>77</sup> Segundo a “norma 2.3 – Horas de trabalho e horas de descanso. §1º. Para os fins desta Norma: a) horas de trabalho significa o tempo durante o qual se exige que a gente do mar trabalhe para o navio”, ou seja, todas as horas que o trabalhador fica a disposição de sua chefia, o que significa dizer não apenas as horas normais como também as horas extras.

segundo o depoimento do representante do Sindicato de Transportes da Itália pela contratação de marítimos, transcrito:

[...] Além do horário de trabalho é possibilitada a hora extra e também folgas e previstas férias, além de sábados, domingos e feriados (...) que por mês de trabalho, o tripulante tem direito a dois dias e meio de férias, isso na norma internacional; que na norma do sindicato, faz reconhecer [...] 04 dias e meio por mês de trabalho para o pessoal de hotelaria; que no final de cada mês de trabalho, esses dias são recebidos pelo tripulante.

Destaque-se que as horas extras devem ser remuneradas em, no mínimo, 25% do valor da hora normal de trabalho, inclusive as horas extras excedentes, entretanto, conforme sinaliza o RAF e mesmo a sentença da ACC, não há indicativos de pagamento de tais horas.

No MSC Magnífica, não se guarda feriados, tampouco há indicativos de compensação salarial no contracheque, nem da possibilidade de se tirar férias adicionais além das contratuais nem foram relatados qualquer outra forma de compensação para tal labor, em desconformidade formal com a diretriz B2.2.2, §3º.

Em relação aos períodos de descanso intrajornada, há claro desrespeito pelo fato de que reuniões, *drills* e *stand by* coincidem com os intervalos de descanso, impossibilitando qualquer outra atividade que não esteja relacionada às atividades no cruzeiro, além disto a própria armadora admite que os intervalos são pulverizados ao longo do dia em pequenos períodos de tempo ao longo do dia ao invés de um período contínuo de descanso que deveria resultar em, no máximo, dois intervalos por dia, o que afronta o § 6º da Norma 2.3.

#### **4.4.4 Quanto à remuneração**

Em relação ao salário dos tripulantes brasileiros, o RAF relata que não há o pagamento de horas extras, laboradas a partir da 11ª hora, mesmo porque, de acordo como o registro das jornadas de trabalho, este labor extraordinário não é registrado nos registros de ponto.

Outro ponto discutível em relação aos salários é que não há a discriminação no contracheque dos valores percebidos, informando a origem dos valores auferidos – ou seja, quais valores corresponderiam a hora normal, hora extra, trabalho noturno, dentre outras – pagando-se valores variáveis, como gorjetas dos obreiros da área do bar/restaurante e da hotelaria, na forma de valores fixos e invariáveis (RAF, p. 67).

Por outro lado, a análise dos contracheques dos tripulantes teria revelado descontos de taxas, como o “*fund deduction*”, e de despesas “despesas preparatórias para o embarque do trabalhador como treinamentos, exames médicos” (RAF, p. 65).

Em relação a primeira, cabe notar que o “*fund deduction*” é uma retenção mensal de US\$ 75,00 (setenta e cinco dólares) de finalidade desconhecida, pois nem os próprios representantes da MSC Crociere S.A. sabem informar o que, de fato, esta retenção é, conforme se pode perceber pelo depoimento do Chefe do setor de Recursos Humanos do navio, Rafaelle Gardiulo, que afirma que “o desconto era realizado a título de retenção e não soube informar se eram ou não repassados ao final, nem com base em que eram realizados descontos”, declarando ainda que:

Nos contratos feitos com os tripulantes há previsão de um desconto de US 75,00 por mês a título de fundo de retenção, que **não tem certeza da finalidade dessa retenção, apenas que está no contrato**; que não sabe informar se são devolvidos no final; que quem sabe é o escritório geral. (RAF, p. 65, grifado)

Não houve, por outro lado, a comprovação pela armadora da devolução de tais valores, nem de quais são os critérios utilizados para determinar quais são e porque são deduzidos determinados valores do contracheque de alguns tripulantes, enquanto outros recebem o respectivo salário normalmente.

Em relação às horas extras, há o pagamento apenas das três horas extras que completam as onze horas contratuais.

Segundo a Convenção n.º 186, os contratos dos marítimos devem dispor o *quantum* eles auferirão pelo trabalho prestado ao longo do contrato de trabalho, podendo os respectivos salários ser ou não consolidados, parcial ou totalmente<sup>78</sup> – o que significa dizer um salário que engloba a remuneração básica (pagamento das horas normais) e remuneração decorrente de benefícios salariais diversos, como adicional noturno e horas extras – determinando que cada trabalhador deve receber um relatório que determine o quanto cada tripulantes está recebendo pelo quê.

Explica-se: o contracheque deve discriminar o quanto o trabalhador percebe pelas horas extras, pelas horas normais, pelas gorjetas ou por qualquer outra parcela salarial que a sua remuneração mensal contenha, e ainda o que e quanto desta mesma remuneração é deduzido pelo empregador, vedando o que, em uma aproximação com o direito brasileiro, seria tratado como o salário complessivo que a Súmula n.º 91, Tribunal Superior do Trabalho (TST)<sup>79</sup>.

De acordo com tal Regra, a armadora teria a obrigação de remunerar os tripulantes periodicamente (entenda-se, no mínimo, mensalmente) e de forma integral, descumprida pela prática da MSC Crociere S.A. de “não quitar integralmente o salário dos seus empregados,

<sup>78</sup> Cf. definição de salário consolidado na Diretriz B2.2.1, § 1º, “e”.

<sup>79</sup> Súmula n.º 91 do TST: SALÁRIO COMPLESSIVO (mantida) - Res. 121/2003, DJ 19, 20 e 21.11.2003 Nula é a cláusula contratual que fixa determinada importância ou percentagem para atender englobadamente vários direitos legais ou contratuais do trabalhador.

restando sempre um saldo positivo a receber, que acaba sendo somado aos próximos meses e acumulados numa espécie de saldos de valores a receber. dado mês a mês os trabalhadores” (RAF, p. 64).

Do contrário, tem-se clara violação do direito à remuneração justa, equivalente e em conformidade ao labor prestado, o que afrontaria ainda o disposto na Regra 2.2, § 1º da Convenção n.º 186<sup>80</sup>.

---

<sup>80</sup> A título de curiosidade, caso se confrontasse tais condições trabalhistas com a legislação laboral brasileira, ter-se-ia violação ao art. 7º da CRFB/1988 e arts. 457 e ss. da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao se confrontar as condições de trabalho descritas acima com os direitos humanos dos trabalhadores, específicos e inespecíficos, consolidados na Convenção sobre o Direito Marítimo (OIT, 2006), amplamente tratados no capítulo anterior, constata-se que, devido a uma jornada de trabalho exaustiva e fatigante, os direitos humanos dos tripulantes brasileiros mais gravemente violados foram os direitos à saúde física e mental, ao descanso e ao lazer, o que em outras palavras significa dizer que houve grave violação ao direito ao trabalho decente e à dignidade do indivíduo enquanto trabalhador, eis que o labor deve representar uma atividade por meio da qual o homem se integra a sociedade, não o principal objetivo da vida humana, sugando-lhe todas as forças por meses a fio.

Consoante os assuntos discutidos acima, verifica-se que:

O tratamento dispensado aos trabalhadores brasileiros a bordo do MSC Magnífica fere o art. 7º do PIDESC<sup>81</sup>, em especial o que concerne ao gozo do direito ao descanso, ao lazer, à limitação razoável das horas de trabalho e a férias periódicas remuneradas.

Viola o § 3º do art. 23 da DUDH<sup>82</sup> que dispõe que ao indivíduo enquanto trabalhador deve ser garantido remuneração justa e satisfatória, dado a remuneração do marítimo não corresponder integralmente ao que ele labora a bordo.

Segundo se pode constatar ainda pelos trechos<sup>83</sup> do contrato coletivo de trabalho internacional<sup>84</sup> trazidos no bojo da Sentença da ACC (pp. 54-57) o regime de trabalho a que

---

<sup>81</sup> Artigo 7º. Os Estados Partes do presente Pacto reconhecem o direito de toda pessoa de gozar de condições de trabalho justas e favoráveis, que assegurem especialmente:

a) Uma remuneração que proporcione, no mínimo, a todos os trabalhadores:

i) Um salário equitativo e uma remuneração igual por um trabalho de igual valor, sem qualquer distinção; em particular, as mulheres deverão ter a garantia de condições de trabalho não inferiores às dos homens e perceber a mesma remuneração que eles por trabalho igual;

ii) Uma existência decente para eles e suas famílias, em conformidade com as disposições do presente Pacto;

b) A segurança e a higiene no trabalho;

c) Igual oportunidade para todos de serem promovidos, em seu Trabalho, à categoria superior que lhes corresponda, sem outras considerações que as de tempo de trabalho e capacidade;

d) O descanso, o lazer, a limitação razoável das horas de trabalho e férias periódicas remuneradas, assim como a remuneração dos feridos.

<sup>82</sup> Artigo 23. 1. Todo ser humano tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego. 2. Todo ser humano, sem qualquer distinção, tem direito a igual remuneração por igual trabalho. 3. Todo ser humano que trabalhe tem direito a uma remuneração justa e satisfatória, que lhe assegure, assim como à sua família, uma existência compatível com a dignidade humana, e a que se acrescentarão, se necessário, outros meios de proteção social. 4. Todo ser humano tem direito a organizar sindicatos e neles ingressar para proteção de seus interesses.

<sup>83</sup> *In verbis*: “Artigo 5º – Horário de Serviço. O horário ordinário de serviço do pessoal do Convés e da Casa das Máquinas será de 8 (oito) horas por dia, de segunda a sexta-feira. E de 4 (quatro) horas aos sábados, totalizando 44 (quarenta e quatro) horas semanais. O horário ordinário de serviço do pessoal da Área da Alimentação será de 8 (oito) horas por dia, de segunda a sexta-feira, totalizando 40 (quarenta) horas semanais.

são submetidos os marítimos do MSC Magnífica viola as disposições do contrato coletivo internacional de trabalho, que disciplina que as horas normais de trabalho (“ordinárias”) devem totalizar oito horas diárias, de segunda a sexta; porém se o trabalhador é contratado para laborar todos os dias oito horas normais e três horas extras, então ele permanece onze horas ao dia à disposição da empresa armadora.

Logo, pode-se concluir que, mesmo o contrato aduzindo que dessas onze horas apenas oito seriam horas normais (ordinárias), a jornada de trabalho desta gente do mar é efetivamente de 11 horas diárias, as quais no contrato são ditas 08 horas ordinárias mais três horas extras de forma a burlar o próprio contrato coletivo de trabalho internacional, que determina 40 horas semanais de trabalho, excluindo-se os finais de semana, mas os marítimos efetivamente trabalham ordinariamente 55 horas semanais.

Tanto é assim que nos registros manuais de ponto e nos relatos dos ex-tripulantes existem menções as “horas extras das horas extras”, horas extras que excedem aquelas três horas extraordinárias do contrato firmado entre marítimos e armadoras, as quais não são

Art. 6º – Subsídios para Sábados, Domingos e Feriados. O pessoal do Convés e da Casa das Máquinas receberá Compensação Semanal correspondente a pelo menos um dia e meio (1,5) por semana, ou seis dias e meio (6,5) por mês. Toda hora de serviço realizada além das 8 (oito) horas de sábado e domingo, bem como todas as horas de serviço nos Feriados Público, serão pagas à taxa estipulada na Col. 10 dos cálculos da escala salarial em anexo (anexo 2). **Para o pessoal da Área da Alimentação, a Empresa pagará 9 (nove) dias mensais de 8 (oito) horas (72 horas mensais), que serão pagas pelas horas extras à taxa estipulada nas escalas salariais nos Anexos 3, 4, 5-A, 5-B, 5-C e 5-D.**

Artigo 7º – Horas de Folga. **Cada funcionário terá pelo menos um período de oito (8) horas consecutivas de folga por dia em cada período de 24 (vinte e quatro) horas, o qual se iniciará no momento em que o funcionário começar a trabalhar imediatamente após um período de pelo menos oito (8) horas consecutivas de folga.**

Quando não for possível um período mínimo de 8 horas consecutivas de folga a cada 24 horas, o funcionário será compensado mediante pagamento de horas extras à taxa estipulada na escala salarial em anexo a este Acordo pelo número de horas em que seu período mais longo de folga durante as 24 horas referidas for inferior a 8 [oito horas].

**Este pagamento será adicional a qualquer pagamento de horas extras a que o funcionário possa ter direito.**

Esta redução de horas de folga consecutivas **não irá ocorrer mais que duas vezes por semana (sete dias) e não deverá ultrapassar um total de quatro horas por semana.** Cada funcionário terá um mínimo de 77 horas de descanso em qualquer período de sete dias.

Artigo 8º – Horas Extras. **As horas extras serão registradas individualmente e em dobro**, seja pelo Comandante, seja pelo Chefe do Departamento. Esse registro será entregue ao funcionário para autorização a cada quinzena ou a intervalos mais curtos. As duas vias devem ser assinadas pelo Comandante e/ou Chefe do Departamento, bem como pelo funcionário, após o que o registro é final, uma via será entregue ao funcionário.

**Toda hora trabalhada além das fixadas no Artigo 5 - 6 será paga como extra, segundo os Anexos, conforme aplicável.**

(...)

Artigo 13 – Licença Remunerada. O pessoal do convés e da casa das máquinas terá direito a uma licença remunerada de 7 (sete) dias para cada mês de serviço ou pro rata. **O pessoal da área de alimentação terá direito a uma licença remunerada de 3 (três) dias para cada mês de serviço ou pro rata.** O serviço de qualificação será contado a partir do momento em que um funcionário for empregado a bordo, quer ele tenha assinado o Contrato ou não, até seu desligamento final.”. (grifado).

<sup>84</sup> Relembre-se o Special Agreement for Cruise Vessels, firmado entre a ITF e a MSC Crociere.

registradas corretamente (constam apenas dos pontos manuais), tampouco são remuneradas justamente, seja nos termos do contrato coletivo, seja nos termos da C. 186.

Assim, a remuneração justa e equitativa prevista na C186 é garantida a gente do mar do MSC Magnífica, eis que não percebem a parcela salarial (Diretriz B2.2.2) referente àquelas horas excedentes às 11 horas contratuais, tampouco o adicional noturno pelo tempo que labora a partir das 22 horas, especialmente no dia que antecede o desembarque de passageiros (trabalho entre 00h00min e 02h00min/02h30min, aproximadamente), percebendo em relação a estas horas noturnas apenas um adicional de U\$ 25, e não o mínimo de 25% determinado pela MLC na Diretriz B2.2.2., §§ 1º, “e” e 2º.

Por outro lado, se o trabalho não respeita a dignidade do indivíduo enquanto trabalhador, direitos do homem como o direito à saúde, ao lazer, à vida cultural, à qualidade de vida ficam comprometidos, eis que o labor exaure toda a energia do indivíduo que se torna mais máquina e mais escravo de seu sustento que homem ou mulher.

O assédio moral, vertido no uso de palavras pejorativas para chamar e se referir aos brasileiros, seja em razão de sua nacionalidade, opção sexual, gênero, etc., mina o emocional do marítimo a ponto de tornar inóspito e indesejado o ambiente de trabalho (o qual, relembre-se, é ainda ambiente de moradia do marítimo). E, embora não tenha em juízo sido provado, não é possível afastar sua ocorrência pelo simples fato de que a armadora demonstra possuir programas e diretrizes internas para combatê-lo!

Nesta senda, as Convenções da OIT são unânimes ao afirmar que as diferenças culturais, religiosas, de gênero, de opção sexual, etc., devem ser respeitadas e consideradas no ambiente de trabalho.

Os gastos pré-contratuais do candidato a tripulante o colocam em posição de vulnerabilidade econômica na relação de trabalho, eis que contraem dívidas e prejudicam o próprio sustento na esperança de recuperar os valores despendidos por meio do trabalho nos navios-cruzeiros, o que os sujeitam a suportar situações abusivas em prol de tentar recuperá-los – situação que poderia ser evitada caso a armadora reembolsasse os gastos que o candidato contratado teve com os cursos e treinamentos acerca da vida a bordo dos navios-cruzeiros da armadora.



## REFERÊNCIAS

- AMARAL JÚNIOR, Alberto do. **Curso de Direito Internacional Público**. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2011. 726 p.
- ALVARENGA, Rúbia Zanotelli de. **A Organização Internacional do Trabalho e a proteção aos Direitos Humanos do trabalhador**. Disponível em: <[http://ambitojuridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=2510&revista\\_caderno=25](http://ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2510&revista_caderno=25)>. Acesso em: 01 abr. 2016.
- ALVARENGA, Rúbia Zanotelli. **Os Direitos Humanos na Perspectiva Social do Trabalho**. 2007. Artigo jurídico publicado no portal da Faculdade Pio XII-ES. Disponível em: <[http://www.faculdade.pioxii-es.com.br/img/artigos/Perspectiva\\_Social\\_do\\_Trabalho.pdf](http://www.faculdade.pioxii-es.com.br/img/artigos/Perspectiva_Social_do_Trabalho.pdf)>. Acesso em: 20 abr. 2016.
- BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 5ª Região. Ação Civil Coletiva nº 0000716-07.2014.5.05.0023. Parte autora: Ministério Público do Trabalho, Defensoria Pública da União. Parte ré: MSC Crociere S.A, MSC Cruzeiros do Brasil LTDA e MSC Mediterranean Shipping do Brasil LTDA. 28 de maio de 2014.
- BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>.
- BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2012. 864 p.
- CHRISTODOULOU-VAROTSI, Iliana; PENTSOV, Dmitry A.. **Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers**. Berlim: Springer, 2008.
- CLIA ABREMAR FGV (Org.). Cruzeiros marítimos: Estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil. Temporada 2014/2015. Disponível em: <http://www.abremar.com.br/down/fgv2015.pdf> . Acesso em: 18 jun. 2016.
- COMPARATO, Fábio Konder. **A afirmação histórica dos direitos humanos**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2008. 577 p.
- CRIVELLI, Ericson. **Direito Internacional do Trabalho Contemporâneo**. São Paulo: LTr, 2010.
- DELGADO, Gabriela Neves. **Direito fundamental ao trabalho digno**. 2006: Ltr, 2006. 256p.
- DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 14. ed. São Paulo: Ltr, 2015. 1568p.
- FERREIRA, Waldemar. **Tratado de Direito Comercial: O estatuto do navio e da aeronave e a indústria da navegação**. São Paulo: Saraiva, 1964. 12 v. 708 p.

HUSEK, Carlos Roberto. **Curso básico de direito internacional público e privado do trabalho**. 3. ed. São Paulo: Ltr, 2015. 326 p.

MANTOUVALOU, Virginia. Are labour rights human rights?. **Eur. Lab. LJ**, v. 3, p. 151, 2012.

MARKET Share: 2015 World Wide Market Share. **2015 World Wide Market Share**. Disponível em: <<http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>>. Acesso em: 26 maio 2016

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. rev. ampl. e atual. Barueri: Manole, 2008. 1 v.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Direito Marítimo: Nacionalidade, bandeira e registro de navios. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIV, n. 85, fev 2011. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=8989](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8989)>. Acesso em jun 2016.

MARTINS, Renato. Primeira Guerra termina em outubro com pagamento alemão. **O Estadão**. São Paulo. 28 set. 2010. Disponível em: <<http://internacional.estadao.com.br/noticias/geral,1-guerra-termina-em-outubro-com-pagamento-alemao,616633>>. Acesso em: 03 maio 2016.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. **Curso de Direito Internacional Público**. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011. 1104 p.

MEIRELES, Gustavo Fernandes; UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ. FACULDADE DE DIREITO. **O direito do trabalho no cenário internacional contemporâneo**: produção e controle de normas no âmbito da organização internacional do trabalho. Fortaleza, CE: 2011. 164 f. TCC (graduação em Direito) - Universidade Federal do Ceará. Faculdade de Direito, Fortaleza (CE), 2011. Disponível em: <<http://www.repositoriobib.ufc.br/000007/000007FF.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2011

MSC se tornará terceira maior companhia do mundo em volume de passageiros. 2013. Disponível em: <<http://www.portalworldcruises.com/2013/03/msc-se-tornara-terceira-maior-companhia.html>>. Acesso em: 26 maio 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Universal Dos Direitos Humanos**, 1948

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Constituição (2006). Convenção Internacional do Trabalho nº 186, de 2006. **Convenção Sobre O Trabalho Marítimo – Ctm, 2006**. Disponível em: <http://www.oitbrasil.org.br/content/convenção-sobre-trabalho-marítimo>. Acesso em: 03 abr. 2016.

PINTO, Diego Freitas Leite. **Contrato de trabalho**: conflitos de lei e de jurisdição no que tange aos trabalhadores marítimos brasileiros de navios cruzeiro. 2013. 67 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Departamento de Direito, Pontifícia Universidade Católica do

Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<http://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/22529/22529.PDF>>. Acesso em: 22 jun. 2016.

ROBERTSEN, Graeme. **Cruise Ship Tourism Industry**. Disponível em: <http://www.lighthouse-foundation.org/index.php?id=112&L=1> . Acesso em: 26 maio 2016.

SÚSSEKIND, Arnaldo. **Convenções da OIT e outros tratados**. 3. ed. São Paulo: Ltr, 2007. 645 p.

SÚSSEKIND, Arnaldo. **Direito internacional do trabalho**. 3. ed. São Paulo: Ltr, 2000. 499 p. Edição atualizada e com novos textos.

Tribunal Superior do Trabalho (Org.). **Fórum Internacional sobre Direitos Humanos e Direitos Sociais**. São Paulo: Ltr, 2004. 557 p.

TRINDADE, Washington Luis da. **Compêndio de direito do trabalho marítimo, portuário e pesqueiro**. Rio de Janeiro: Forense, 1983. 488 p.

URIARTE, Oscar Ermida. Conferência A aplicação judicial das normas constitucionais e internacionais sobre direitos humanos trabalhistas. In: Tribunal Superior do Trabalho (Org.). **Fórum Internacional sobre Direitos Humanos e Direitos Sociais**. São Paulo: Ltr, 2004. p. 280-294. Transcrição dos painéis e conferências promovidos no Fórum Internacional.

WEAVER, Adam; DUVAL, David Timothy. International and transnational aspects of the global cruise industry. In: COLES, Tim; HALL, C. Michael (Ed.). **International Business and Tourism: Global issues, contemporary interactions**. New York: Routledge, 2008. Cap. 6. p. 106-123. (Tourism, Business and Management).

WHAT is a Cruise Ship? 2010. Disponível em: <http://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-is-a-cruise-ship/> . Acesso em: 04 abr. 2016.

WOOD, Robert E.. Cruise Ships: Deterritorialized Destinations. In: LUMSDON, Les; PAGE, Stephen J. (Ed.). **Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium**. New York: Routledge, 2011. Cap. 10. pp. 133-142.

WORLD CRUISES.COM (Org.). **MSC se tornará terceira maior companhia do mundo em volume de passageiros**. 2013. Disponível em: <http://www.portalworldcruises.com/2013/03/msc-se-tornara-terceira-maior-companhia.html> . Acesso em: 26 maio 2016.



## **ANEXO A**

### **ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DA COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E CIDADANIA, PARA DISCUTIR A EXISTÊNCIA DE VIOLAÇÃO DE DIREITOS HUMANOS (VIOLÊNCIA, ESCRAVIDÃO, PRISÕES E MORTE) DENTRO DE CRUZEIROS INTERNACIONAIS, REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2014, NO AUDITÓRIO MURILO AGUIAR.**

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Boa tarde a todos. É muito grave o que tem acontecido dentro desses cruzeiros internacionais, e diante disso, a audiência já estava aprovada e nós só fizemos acelerar o processo. Marcar a data e nesse depoimento feito aqui pelo Márcio e pelos outros, nos informaram que existia uma entidade criada que é a OVC (Organização de Vítimas dos Cruzeiros), criada pela Dona Rosângela, a Presidente e que a filha dela tinha sido vítima. Muito pior o caso porque a filha de Rosângela faleceu dentro de um cruzeiro.

A Rosângela está aqui, com o coração amargurado, mas com uma determinação e a luta de buscar a verdade e esclarecê-las. Ela nos ajudará também a fazer esse debate aqui hoje. Portanto, as violações que temos aqui, violações de direitos trabalhistas da tripulação tais como ausência de pagamentos de férias, de 13º proporcional, hora extra, INSS entre outros caracterizando assim um trabalho escravo.

Temos violações de direitos humanos, por exemplo, quando tripulante adoecer ele não tem apoio nenhum se quer por parte desse cruzeiro para o tratamento dessa pessoa e é largado no País que ele adoecer sem direito a passagem de volta, nem tratamento de sua saúde. Os depoimentos que vocês ouvirão aqui são absurdos, que acontecem dentro desse cruzeiro.

Além disso, assédio sexual, assédio moral, discriminação racial, precárias condições de alojamento, de alimentação, de assistência médica que ocasiona enormes prejuízos à saúde física e mental dessas pessoas. Esse é um dos pontos que abordaremos aqui. O que é mais interessante nessa audiência e, eu gostaria de passar para a Deputada Fernanda, e em seguida para a presidente da OVC Rosângela é que nós precisamos ouvir mais e tirar exatamente aquilo que não foi feito até a presente data e como podemos evitar que outras pessoas sejam acometidas dessas gravidades.

Nós soubemos por último, eu queria colocar aqui que a Deputada Fernanda trouxe isso também, que o Governo do Estado do Ceará assinou um contrato com essa

empresa denominada “ROSA DOS VENTOS” para recrutamento de novas pessoas aqui no Estado do Ceará. Nós estamos muito preocupados e tendo conhecimento disso, vamos expor para quem está nos assistindo nesse momento, e, portanto, tirarmos daqui uma atitude capaz de sustar esse recrutamento até que as coisas se esclareçam de fato.

A Rosângela falará aqui da sua saga dentro do Planalto e do Congresso. Parece que essa saga não foi possível, até agora de trazer notícias que possam dar sustentação a Rosângela a continuar o seu trabalho e a esclarecer essas ocorrências dentro desses cruzeiros internacionais. Portanto, daremos início passando para a Deputada Fernanda e em seguida para a Presidente da OVC Rosângela.

**SRA. DEPUTADA FERNANDA PESSOA (PR):** Boa tarde a todos. Cumprimentar a todos da Mesa em nome da Deputada Eliane Novais. Deputada Eliane, eu gostaria primeiro de escutar principalmente a D. Rosângela Bandeira para depois fazermos algumas observações.

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Então, ouviremos a D. Rosângela que é Presidente da Organização das Vítimas de Cruzeiros.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Boa tarde a todos e obrigada deputada pela oportunidade de estar aqui orgulhosa de representar todas as vítimas, todos os tripulantes e passageiros, porque a OVC não luta só pela tripulação, mas também pelos passageiros. Eu sou mãe de uma tripulante assassinada a bordo, mas eu não estou aqui falando de Camila Peixoto Bandeira. Eu estou aqui representando todas as famílias, de todas as Laises, de todas as Fabianas Pasquarelli, todos os Márcios que hoje graças a Deus está aqui hoje vivo, mas poderia ter tido um final trágico, outro senhor e outro tripulante.

Enfim, eu estou aqui como mãe e antes de ser mãe como uma cidadã brasileira, como uma mulher de 61 anos que está cansada de viver de teatro. Eu não aceito mais ser tratada como marionete por um governo omissor. Nós lutamos por vidas, nós queremos atitudes, promessa eu faço a Deus e não a humano como eu. Nós não temos ninguém que nos represente, não temos sindicato nenhum que fale por nós. Nós falamos por nós mesmos.

Eu tento a 4 anos e 2 meses entender o porque de tantos absurdos, de tanta negligência, de tanta omissão, de tanto descaso. É difícil fatos tão sérios, tão drásticos que é de conhecimento do mundo inteiro, e senhores tenho certeza todos no Brasil sabem, todos, Brasília todo mundo sabe não fazem não sei por que ou melhor, sei sim. Nós temos 3 projetos engavetados, projetos de lei para proteger tripulantes e passageiros. Esses projetos de lei para os nossos trabalhadores estarem devidamente protegidos pela CLT.

Estão lá, estou cansada de aperto de mão, eu não sou funkeira. Eu quero soluções, eu não quero embromações e não tenho medo. Eu disse na Comissão de Direitos Humanos em Brasília, sendo esse projeto que atingirá o bolso de muita gente, terão moedas caindo que nem caça níquel do banco, esse projeto sendo aprovado ou não a minha luta continuará, ela se estenderá para fora do Brasil, porque fora do Brasil somos muito mais ouvidos.

Fora do Brasil nós temos a ICV que são nossos mentores. A OVC surgiu da costela da ICV, que é o único País que tem um projeto de lei aprovado. O Presidente Obama aprovou, então eles são nossos mentores. Eu agradeço todos os dias a Deus e ao Sr. Caver, que deu a ideia de fundarmos a OVC, e jogou o caso da minha filha e de todos os tripulantes no mundo inteiro. Hoje eu posso dizer aos senhores que quem nos apoia é lá fora, aqui dentro, nada. Só que terão que nos engolir, a OVC hoje não está só no papel, ela existe.

Nós lutaremos por cada um dos tripulantes, tudo que eles sofreram, estupro, pedofílias, maus tratos, trabalho análogo a escravidão mais do que comprovado. Tudo, nós lutaremos. Esse projeto terá de ser aprovado, doa a quem doer, não me interessa. Nós estamos no ano de eleições, ou é agora ou nunca, só se me matarem, mas que devo avisar que sou um defunto muito caro. Não será barato, não.

Agora, eu passarei para os senhores se me permitirem uma apresentação. Nós poderíamos iniciar essa apresentação demonstrando as ilustríssimas autoridades aqui presentes, o quanto a indústria dos cruzeiros enriquece mais e mais a cada temporada que se inicia em nossa costa, as custas de nós brasileiros sem a devida contrapartida. Não há incidência de tributação, imposto federal, estadual ou municipal sob ganhos das armadoras ao explorarem a nossa costa.

Poderíamos também relatar que em média 70% dos gastos de passageiros e tripulantes em navios de cruzeiros são feitos dentro da própria embarcação. Logo colocando por terra o mito que a indústria dos cruzeiros auxilia de maneira efetiva o aumento de vendas do comércio das cidades costeiras que servem como ponto de embarque e desembarque desses navios. E por fim poderíamos comprovar que, a indústria dos cruzeiros contribui de maneira direta no desemprego e alta taxa de desocupação de leito do setor hoteleiro.

Até hoje eu não entendo por que as redes hoteleiras e a Secretaria de Turismo não se manifestaram. Tem coisas que só no Brasil você faz perguntas e não tem resposta. Eu não entendo. Bom, preferimos falar de gente, pessoas, brasileiras ou não, que estão entregue a própria sorte, ao embarcarem nessas cidades flutuantes, sem regras, leis vigentes, segurança em que as únicas autoridades responsáveis por manter a paz, a segurança e o bem-estar de todos a bordo são funcionários das armadoras.

Normalmente são os seguranças israelenses que é o maior exército do mundo, aquelas coisas truculentas que só de olhar você amarela. Porque eu fui a bordo várias vezes e olhava para aqueles homens e me assustava. Segundo estudos internacionais é 50 vezes mais provável que uma pessoa se acidente em um navio de cruzeiro do que em uma aeronave. E 20 vezes mais provável um óbito em um transatlântico do que em um avião. É inadmissível que uma indústria que gera milhões para si próprio, que lida com vidas de milhares de brasileiros durante a temporada nacional não seja regulamentada.

Durante o decorrer dessa audiência nos depararemos com diversos exemplos de discriminação sofridos por brasileiros a bordo de navios de cruzeiros, independentemente de este nacional ser passageiro ou tripulante. Como muito se ouve os navios são cidades flutuantes que refletem a sociedade de uma forma geral. Portanto, todos os vícios e preconceitos são encontrados a bordo. Por isso todo tipo de maus tratos, humilhações, assédio moral, sexual, agressões físicas e verbais, displicência, omissão, negligência e etc, são experimentados por brasileiros a bordo de navios de cruzeiro.

A seguir apresentaremos alguns dados sobre incidentes a bordo, estudo esse elaborado pelo Sr. Kendo Carver nosso mentor, Presidente Fundador da ICV, organização situada nos Estados unidos a qual a OVC é filiada. De 2002 a 2012 foram relatados 48.578 as autoridades sanitárias dos EUA de surtos infecciosos de diversas naturezas a bordo de navios de cruzeiros. Senhores, quando se iniciou essa ultima temporada, que agora já subiram em sentido a Europa, nós já havíamos recebido dos EUA que os navios estavam todos com Norovírus.

Eu pergunto aos senhores: A ANVISA, vigilância sanitária não sabia disso? Claro que sabia, então vem doença, sabem por que tem tanta doença? São infestações de besouros, comida caindo na lixeira voltando para panela (tem um vídeo que o Marcos colocou), enfim tem que ter doença. E outra coisa, sarna é uma doença que você pega por falta de assepsia. Tem um vídeo que mostra que se você acha que são sujeiras, é não. Quantidade de besouros, bichos, imagina aquelas roupas todas sendo lavadas juntas? É óbvio que você pegará uma escabiose ou lá o que seja. Ainda bem que é uma escabiose, nossas brasileiras poderiam ter pegado coisas piores.

Foi manchete na Itália: “Brasileiras com escabiose por serem promíscuas.” Nossas trabalhadoras, que trabalham mais de 16/18 horas pegam escabiose e são promíscuas, até quando nós nos sujeitaremos a isso? Gente, pelo amor de Deus, tudo começa com uma mulher. Mulher tem que ser respeitada. Nós somos mães. Deus nos deu o dom da

maternidade. Promíscua porque pegou escabiose? O que, que é isso? Eu tenho vídeo, elas jogadas no hospital no chão, todo sujo de sangue, passaram não sei quantas horas para comer.

Gente, pelo amor de Deus, todo mundo sabe, eu cansei de cantar e de discursar em Brasília. Se eu adquirir cordas vocais qualquer dia vou processar o Planalto Central porque eu estou cansada. Não sou marionete. Eu pergunto cadê uma solução? Será que não tem ninguém humano? Esse povo que está lá foi eleito por nós. Nós não trabalhamos para eles, eles é que trabalham para nós, não é o inverso. Povo brasileiro se valorize, aprenda com os nossos erros, porque nós já vimos essa história há anos e anos e se bobearmos, ela se repetirá.

Os nossos deveres, nós sabemos, mas dos nossos direitos poucos sabem. Só jogam nos nossos colos os nossos deveres, e os nossos direitos? Enquanto abaixarmos a cabeça como cordeiros, seremos tratados como lixo. Então, nós temos que acordar, temos que abrir o olho. Votar é uma coisa muito séria. Quem bate no seu ombro, quem dá um sorriso amarelo, eu não sou dentista. Não caímos nessa não, nós temos que ver ação.

Não adianta fazer por boliviano, estourar um cativo de trabalhadores na costura, trabalho escravidão, manchete em todos os canais de TV, porque não é parceiro comercial e não fazer nada pelo seu brasileiro que está sendo explorado, mas aí é uma parceria comercial com o governo e armadores. Pelo amor de Deus senhores, é gritante, é nojento, é vergonhoso. Caráter e dignidade são princípios básicos que todo ser humano tem direito a ter, todo ser humano, quem não tem caráter quem não tem dignidade não tem nada. E nós temos que acordar.

Não é justo, não é natural vai de encontro a Lei de Deus. Quem tem de nos sepultar são os nossos filhos e não nós sepultarmos os nossos filhos. Então, gente me desculpe, mas realmente são 4 anos e 2 meses de muita luta, e são coisas que os senhores não tem noção. Estupro, pedofilia são coisas de 1998 a 2012, ou seja, em 14 anos temos a surreal marca de 1.429 ataques sexuais em navios de cruzeiro o que dá uma média de 102,7 ataques de cunho sexual por ano. Os senhores tem noção do que é isso? Dados oficiais de apenas 1 armadora de 1998 a 2002 ocorreram em seus navios 79 ataques de cunho sexual nos EUA, dados oficiais da companhia armadora Royal Caribbean que o presidente no Brasil é o Ricardo Amaral, se não me engano.

Apenas nos EUA desde 1998 a 2005 ocorreram em seus navios 451 ataques de cunho sexual, só na Royal Caribbean que temos um brasileiro como presidente. Quem viajou pela Avianca, eu tive a honra de me mandarem, muito obrigada, viajei em uma belíssima aeronave e não num teco teco porque Brasília só nos manda num teco teco, entendeu? Na revista está lá, o Ricardo Amaral é o Vice-Presidente da Royal Caribbean no Brasil.

Em apenas 1 ano, 2007 a 2008 o FBI investigou 150 casos de violência sexual ocorridos em navios de cruzeiros somente nos EUA. Gente, isso porque os EUA tem um projeto de lei aprovado, mesmo com esse projeto onde os tripulantes estão protegidos vocês veem a quantidade de barbárie que ocorre. Agora imagina o que acontece com os nossos brasileiros, que nós não temos um projeto de lei, eles não tem nada, absolutamente nada. Algumas informações pertinentes a cerca dos dados acima:

A grande maioria dos criminosos sexuais é tripulante do sexo masculino, as vítimas mulheres sendo aproximadamente 77,5% menores de idade. A maioria dos ataques ocorre nas cabines das vítimas seja ela passageira ou tripulante. Segundo informações colhida por meio de solicitação judicial nos últimos 3 anos apenas em navios da Royal Caribbean em águas americanas foram constatados 273 casos de violência sexual. Incluindo nesses números casos de pedofilia.

De 2009 a 2012 foram relatados 26 casos de violência sexual contra crianças de 6 a 14 anos em navios de cruzeiro, e outros 272 casos relatados em apenas 2 empresas de navegação de 2008 a 2012. Sendo que 173 desses casos não houve indiciamento de autoria, porque muitos casos de estupro com criança.....

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Essas crianças, D. Rosangela estão acompanhadas dos pais?

**SRA. ROSANGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Estão acompanhadas dos pais, elas não fazem a viagem sozinha, mas é um crime que choca, que por si só já choca. Inclusive, tem muitos que tem vergonha de expor, pois o seu filho já está traumatizado já sofreu uma violência física, automaticamente psicológica, então muitos deles não levam adiante. Inclusive, está no nosso projeto de lei onde solicitamos um maior monitoramento entre as cabines porque passou é fácil agarrar alguém, e eles sabem disso.

Gente, é assustador a parte de moradia de tripulante, são becos escuros você esta passando alguém te puxa te coloca na cabine, te estupra e acabou. Se a tua cabine tiver varanda tu vais para o mar se não tiver tu ficas na tua ou te matam ali ou então tu vais ficar viva ali. É uma coisa escandalosa. Então, no nosso projeto está monitoramento dos corredores de acesso as cabines dos tripulantes e um kit estupro a bordo. E mais autonomia da nossa Polícia Federal.

Minha gente, eu tenho que bater palmas para Polícia Federal brasileira. Eu agradeço muito e como outros tripulantes, tenho certeza a nossa Polícia Federal está trabalhando, vamos dizer assim, além de sua força. Como nós sabemos, acredito que todos os senhores saibam que foi cortada a verba de Brasília para a Polícia Federal. Cortaram a verba.

Inclusive, no caso de uma brasileira presa injustamente na Espanha na época eu estive com o pai de Bruna Baia Frasson. Ela já cumpriu 1/3 da pena. Eu fui a uma reunião, primeiro na Secretaria de Justiça depois com Aurélio Veiga Rios, Itamaraty, enfim, vários ministérios.

Eu fiquei perplexa quando eu ouvi, foi o Itamaraty que disse isso: Tinha um espanhol preso no Brasil, mas não havia dinheiro para mandar o agente federal, porque o agente tem que acompanhar o preso, então a Espanha se propôs a patrocinar a ida desse agente para levar o espanhol. E nós lutando para que Bruna voltasse ao Brasil. Inclusive quero agradecer a nossa Presidente Dilma Rousseff pela negação do indulto da Bruna. Agradeço à senhora Presidente da República por ter negado o indulto de Bruna Baia Frasson. Muito obrigada, senhora.

E seria a hora propícia, levaria o espanhol e traria a Bruna porque ela foi inocentada pelos traficantes. Eles estavam sendo monitorados de fora do navio já a tempo. Ela é uma menina de uma família altamente religiosa, uma menina incapaz de fazer mal a quem quer que seja. Duas famílias católicas se ofereceram para que ela ficasse na residência deles, enfim a menina fez curso de pós-graduação à distância. A princípio o juiz autorizou que ela fosse fazer a prova final e por último tirou. Tipo eu te dou e depois te tiro. É uma bagunça. É xenofobia pura. É brasileiro, meu amigo toma!

Caramba, quem tinha de nos respeitar não nos respeita e vamos querer que lá fora nos respeitem? Por quê? A situação do Brasil gente perto da Espanha, pelo amor de Deus, nós somos a 5ª potência, mas com a mentalidade de ainda.....pelo amor de Deus. As coisas falam por si só, não adianta que eu não vou falar bem. Desculpe-me se eu estou chocando alguém, mas não esperem que eu bata palmas para o governo atual. Desculpe-me, infelizmente isso não acontecerá. Isso não acontecerá mesmo, e lembre-se que sou uma defunta cara.

Uma vez que a indústria de cruzeiros faz tudo ao seu alcance para camuflar a realidade porque tange a delitos graves ocorridos em suas embarcações. Um número recente de óbitos chama atenção uma vez que 2002 a 2006 ocorreram 44 óbitos em navios de cruzeiros. De 2007 a 2012, este número salta para assustadores 152 casos de óbito a bordo, apenas em navios de cruzeiros. Em aumento de 349% em 6 anos, sem que em qualquer cidade do mundo houvesse aumento de óbitos não naturais como acontece nos navios dessa magnitude em tão pouco tempo, o Estado provavelmente seria decretado estado de sítio ou uma guerra civil. Mas, isso é Brasil, é menos um brasileiro. O que vale um brasileiro?

Gente, quer outro absurdo? Tem um brasileiro, um hondurenho e um filipino, e temos outras nacionalidades como tripulante. O que o brasileiro ganhará com o hondurenho e filipino a principio já é em dólar e sempre menos que os outros de outras nacionalidades, que

recebem euros. Está aí, gente? Eu não entendo, com tanta coisa que o Governo Federal tem, gravações, tudo, se esse País fosse sério as embarcações que constam na lista negra não poderiam mais navegar em nossas águas, mas aqui é o País da Alice, das maravilhas.

Aqui tudo pode. É corrupto? Se da bem. É do mensalão? Tem a cara de pau de colocar no facebook e pedir aos amigos para pagar o meu roubo. Não, gente pelo amor de Deus! Pelo amor de Deus aonde nós vamos parar? Será que ninguém tem coragem de botar um ponto final nisso? Quantas vidas? Quantas crianças serão violentadas? Quantos pais de famílias serão assassinados? Quantos meninos correrão o risco de ficarem inválidos em uma cadeira de rodas ou em uma cama? Pelo amor de Deus! Quantas meninas vão ser estupradas? Gente, pelo amor de Deus, quem não é mãe hoje amanhã poderá ser.

Eu acredito que muitos aqui sejam mães, tenham pais, sejam avôs, não interessa, mas são seres humanos. Pelo amor de Deus, e são nossos trabalhadores, gente. São nossos trabalhadores. Todo dia rasgam a nossa Constituição descaradamente. A nossa Constituição é rasgada descaradamente todos os dias e ninguém faz nada. A rainha das Copas está aí. Vamos ver a Copa. Está no facebook agora, que ela é a rainha das Copas.

Que seja uma bela Copa e que menos crianças morram de fome, que menos pessoas sofram desabrigadas, que existam menos pessoas sem emprego, que exista mais emprego e que existam mais hospitais porque já pagamos o regime daquele gordo jogador de futebol. É um absurdo. Tem tanta gente sofrendo de obesidade mórbida e nós patrocinamos o gordo, o Ronaldo Fenômeno que está ficando gordo de novo. Qualquer dia, eles lançarão uma campanha de novo. Eu vou lançar uma aqui para eu emagrecer. Pelo amor de Deus, me desculpe, tem que descontraír se não nós enfartamos, não dá.

**SRA. DEPUTADA FERNANDA PESSOA (PR):** Gostaria que a senhora falasse do projeto de lei

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** O projeto de lei, eu poderia ter trazido foi uma falha minha. Os projetos de lei são para serem regidos pela CLT e terem todos os direitos trabalhistas. Foi até bom a senhora tocar nisso porque houve um fato inédito. Tem alguém aqui que representa o Ministério do Trabalho e Emprego? Aconteceu um fato muito gozado e chega a ser até engraçado. Nós entramos, no caso de Camila na 29ª Vara da Justiça do Trabalho e tivemos 4 audiências, foi no Rio de Janeiro, por incrível que pareça, eu vou ler para os senhores essa sentença incoerente com a realidade dos tripulantes brasileiros a bordo de navios estrangeiros.

Eu vou ler isso não pensem que é antiético eu falar do caso da minha filha, mas vai à pergunta que ela acabou de me fazer. Se é um único caso que se toma conhecimento de

uma tripulante ser assassinada por outro tripulante. Se ela perde na justiça do trabalho, tudo para não abrir a tal jurisprudência que abrirá para todos os tripulantes e armadores, simplesmente desestimulará qualquer tripulante que sofra qualquer tipo de agressão de procurar os direitos dele, pois se a única tripulante que se tomou conhecimento que foi assassinada no seu local de trabalho, perdeu na justiça do trabalho por que eu correrei atrás? Escutem a sentença:

A sentença de primeira instância, imposta pela magistrada da 29ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro, no caso de minha filha Camila Peixoto Bandeira apresenta diversos pontos controversos com a realidade imposta aos tripulantes brasileiros em navios estrangeiros, que julgou declínio de competência em razão da matéria, fundamentado na hipótese de que, o homicídio ocorreu no intervalo entre jornadas de trabalho.

Vejam os pontos controversos. Nós estamos aqui hoje discutindo trabalho semiescravo impostos a esses profissionais nacionais com jornadas diárias de até 16 horas com algumas horas intercaladas de descanso, são fracionadas durante o dia, logo tal fato fere o artigo 66 da CLT e súmula 110 do TST onde prevê descanso de no mínimo 11 horas interjornadas. Ao apresentar esse julgado a douta magistrada equiparou os tripulantes embarcados e navios de cruzeiros na mesma classe de trabalhadores de terra.

Ou seja, o trabalhador tem seu local de trabalho diferente de sua residência, com um agravante, todo cidadão salvo em casos de evidente ato criminoso tem direito ao princípio de inviolabilidade do lar. Os trabalhadores e até passageiros não tem esse direito respeitado, uma vez que é sabido de todos, os ex-tripulantes aqui presentes podem entrar em suas cabines a hora que bem entenderem. Vocês podem, se eu estiver mentindo me desmentirem, sob o pretexto de vistoria e fiscalização do local.

Logo as empresas armadoras tratam as cabines de tripulantes e passageiros como sua propriedade, corroborando ainda mais a ideia de responsabilidade da mesma sobre qualquer ato que ocorra na embarcação. Já apresentamos em outras reuniões, por meio de vídeos e depoimentos de tripulantes, a planilha de trabalho refeita diariamente a mão, não tem ponto e nós pedimos no nosso projeto de lei um ponto eletrônico porque é feito ali. Mostra o vídeo, que eles assinam a planilha em branco. É assinada a planilha em branco e depois eles fazem. Se o oficial não for com a tua cara você está ferrada e trabalhará 20 horas. Então, é isso aí.

Nós perdemos e recorremos, o julgamento do recurso seria dia 11 de fevereiro. Começaria às 13 horas e os 5 desembargadores teriam 40 recursos para julgarem das 13 horas não sei até que horas. Imagine, quando chegasse as 5 e pouco como é que estava? A essas

alturas você já não está lendo mais nada, você não saberia onde está ponto, vírgula, nada. Graças a Deus o caso da Camila foi o segundo.

O Desembargador Relator o Dr. Enoque Ribeiro dos Santos, tudo bem. Então, a Procuradora Marcia Leite Nery pediu a retirada de pauta do caso da minha filha, para vistas ao gabinete dela. Eu acredito em Deus e tenho promessa para pagar para o resto da vida. Eu fiz promessa para todos os Santos que os senhores possam imaginar. Eu peço a Deus que ela pediu, que essa senhora não sei a idade dela, não sei se é mãe, se é avó, se é bisavó, eu quero crer que essa senhora que pediu a retirada de pauta que fosse encaminhada ao gabinete dela para que ela interagisse mais do caso.

Eu peço a Deus isso, e não que seja por outro motivo. Porque a primeira sentença com certeza deve ter sido altíssima. Ah, porque pelo amor de Deus gente, se você mora, se você trabalha, se teu contato de 9 meses você não tem para onde sair, você dorme de uniforme. Você vai para sua cabine e não dorme 5 ou 6 horas, você dorme 2 ou 3 horas e a qualquer momento podem te chamar porque faltou alguém para o trabalho.

Como é que me dá uma sentença dessa? E a Dra. Juliana Mombelli, Procuradora do Ministério do Trabalho do Rio de Janeiro falou comigo ao telefone, porque quando eu soube dessa sentença, nós tínhamos uma reunião em Brasília com todos da CONATRAE (Comissão Nacional para a Erradicação do Trabalho Escravo), inclusive ela estava presente foi quando o meu filho me deu a notícia que havíamos nós perdido, e eu tive um enfarto. Em vez de ir à Brasília, eu fui direto para o hospital em Cabo Frio.

Pouco tempo depois ela ligou para minha casa para saber como eu estava e eu retornei para ela. Ela disse: Dona Rosângela, foi a sentença mais absurda e mais obscura que eu já vi na minha vida, ou os juízes não estão acostumados a julgar ações de tripulantes. Eu falei: A senhora vai me desculpar, eu entendo a sua ética profissional, mas eu tenho uma outra interpretação. O que é todo dia ter 1, 2, 3, 4 tripulantes entrando com processo contra as armadoras? Então, isso eu não aceito, essa desculpa eu não aceito. Para mim a senhora me desculpe, mas foi uma sentença muito bem paga.

Porque abrindo essa jurisprudência abre para todas as armadoras. Abre pra todos os tripulantes, os atuais embarcados e os futuros. Camila não volta, nunca mais vou ter minha filha de volta, mas eu posso poupar outras famílias de tudo que eu estou vivendo. Então, não adianta eu vou continuar em frente. Eu vou lutar, eu vou defender a Lais, o Márcio, a Bruna quem eu tiver que defender e não adianta que me calar não vai ser fácil. Posso mostrar os vídeos?

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Sim, serão dois vídeos para nós entendermos melhor o caso e depois passarmos para os componentes da Mesa. Eu agradeço a Rosângela, são situações totalmente negligenciadas e nós aqui temos que ver que encaminhamento nós podemos dar.

**(Exibição do Vídeo)**

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Gente, vocês viram Sabrina teve que comer resto de comida. Atenção para certas fortes, agredindo a indignação humana e a natureza, maus tratos em hospital público na Cidade de Vieste, na Itália, abandono, humilhação de várias jovens tripulantes brasileiras do Navio MSC Harmonia de um armador Italiano. Elas foram retiradas do navio porque contraíram escabiose. A higiene que é submetida aos tripulantes, a falta de higiene. Aí está o que narrei aos senhores o estado delas.

Preste atenção o chão sujo de sangue e elas no chão. Elas estão falando que ficaram não sei quantas horas sem comer e levaram pizza para elas. Ela mostra a condição do banheiro, sem toalha, sem papel, gente não é só no Brasil que o hospital é esculhambado, não.

Esse vídeo, foram de tripulantes que foram desembarcados do Navio HARMONIA MSC da Companhia MSC Cruzeiros. Esse navio estava em dry dock, atracado no porto e um grupo de mais de 20 brasileiros contraíram escabiose. Algumas tiveram que continuarem internadas no hospital, e a companhia simplesmente as largaram, e não deram assistência nenhuma. Por isso elas resolveram filmar para falar, para relatar do absurdo e da desumanidade que a empresa fez com elas na Itália.

Elas se negaram a entregar ao comandante do navio o atestado médico original que contraíram a escabiose, então como elas se negaram a entregar o comprovante o comandante mandou colocar todas as malas delas na rua. Por isso que elas estão na frente do navio. Alguns seguranças deram sacos de lixo para realmente tirá-las de dentro do navio. Deixadas sem comida, sem água, largaram as malas e elas que fossem atrás dos direitos de voltar ao Brasil de pedir ajuda ao Itamaraty porque a Empresa MSC simplesmente estava na Itália.

Esse caso foi de um navio que houve um incêndio da Pullmantour.

**(Depoimento no Vídeo)**

Eu sou Fabiano Rodrigues, de Curitiba, casado com a Michele. Estamos nessa situação sem “cagar” gente passando mal, estamos sem banheiro há 45 horas. Como estão fazendo, então? Estão se segurando? Fica segurando é? Aqui tem mais um brasileiro, como é o seu nome? Sou o Manuel Freitas. Tem luz na tua cabine ou não? Não, nada, zero de energia.

Como você faz para acordar e carregar o celular? Tem que viver sem celular e se acostumar assim. E está podendo usar o banheiro? Não, impossível usar o banheiro. Totalmente entupido. Vem aqui ver o banheiro.

Vamos ver como está a situação do banheiro dele? Olha as condições do banheiro. Ficam só dando pizza para gente. E a pizza começou agora? Começou agora. E esse banheiro séptico começou ontem e estamos iguais a bicho aqui. Eles acham que não precisamos tomar banho. Esse banheiro químico para 600 tripulantes e desce de 20 em 20 pessoas para usar o banheiro. Ontem foi uma briga para usar.

Port Manning, eles reservam pessoas para ficar no navio caso tenha uma emergência, porém, emergência se tem com passageiro porque nosso grupo é de evacuação. Então, não tem lógica ficar de Port Manning 30 horas parado, preso no navio. Isso é cárcere privado. Fora isso um monte de gente passando mal por causa do calor. O comandante e staff K estão todos no deck 10 com luz, água e tudo bom.

Onde você dormiu essa noite? No chão na parte dos passageiros no carpet, úmido. Porque a cabine não tem ar, não tem condição de ficar aqui por causa do cheiro de urina, porque ficamos quase três dias usando um banheiro, não tem como. E vocês tiveram notícias do Brasil que vocês estavam hospedados aonde? Que estamos num hotel, estou vendo aqui um hotel em Barcelona.

A Imprensa chegou a entrar em contato com a Empresa Pullmantur questionando a estadia dos tripulantes e a companhia está divulgando que vocês estão em hotéis. Eu saí com uma mão na frente e outra atrás, ainda larguei meu emprego na terra, das condições de vida lá, vendi todas as minhas coisas porque já não tinha nada, agora eu vou fazer o que lá? Aqui falaram que seria uma coisa e está sendo outra.

Um tripulante dentro do MSC Cruzeiros, flagrou os tripulantes sob ordem de oficiais jogando sacos e mais sacos de lixo na costa brasileira. Isso pela madrugada, um horário em que os passageiros não estavam acordados e os tripulantes também não. Como tem alguns tripulantes que ficam acordados trabalhando diuturnamente pela madrugada, acabaram flagrando vários sacos de lixo prontos para serem jogados na costa brasileira quando o navio já estava próximo em terra.

O flagrante foi feito próximo à costa de Fernando de Noronha, e sacos e mais sacos de lixo jogados em alto mar. A MSC diz que segue todas as normas ambientais de proteção e estamos vendo o flagrante de um tripulante. Esse navio é o MSC ÓPERA que é um dos navios da MSC Cruzeiros. Esse é o caso da Fabiana que foi nossa amiga tripulante no

navio MSC MÚSICA e depois ela embarcou no MSC HARMONIA. Esse MSC HARMONIA foi o mesmo navio onde houve o problema com a escabiose com as meninas em 2011.

O navio veio ao Brasil, a ANVISA inspecionou, achou que deveria ser liberado e houve um surto, um novo surto de influenza B, onde nós tivemos a nossa amiga Fabi, a Fabiana Pasquarelli, que teve febre, tosse e outros passageiros e tripulantes também adoeceram. Após o desembarque da Fabi ela foi internada na UTI e mesmo assim após isso tudo a ANVISA liberou o navio para prosseguir viagem. A consequência disso foi que nos dias seguintes, vários tripulantes adoeceram, vários passageiros adoeceram tiveram que desembarcar para serem medicadas e tudo.

Porque a ANVISA liberou o navio achando que o estado da Fabiana não era suficiente para parar o navio. E não foi suficiente realmente ela acabou morrendo. SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC): Eles a desembarcaram sozinha, tinha um táxi esperando. Ela foi direto para o hospital Ana Costa direto para UTI, e ela durou 2 ou 3 dias. Tem vídeo, acho que aparece a cena.

**SR. CERIMONIALISTA:** Passamos agora a palavra ao Sr. Reinaldo Gonçalves de Almeida, auditor fiscal do trabalho da Secretaria de Inspeção do Trabalho, que aqui representa o Ministro Carlos Daudt Brizola.

**SR. REINALDO GONÇALVES DE ALMEIDA (Auditor Fiscal do Trabalho):** Nós tivemos essa possibilidade e os colegas de São Paulo fizeram um trabalho exaustivo, um trabalho que demorou 3 ou 4 meses. Foi um trabalho que no final, ao olhar da fiscalização foi caracterizado como um acidente fatal decorrente do trabalho. Então, esse é um caso que para nós é emblemático porque nós tivemos mais elementos de entender.

#### (Apresentação do Vídeo)

E rapidamente um pouco do passo a passo do que a fiscalização relatou. No dia 13 de fevereiro a paciente apresenta febre e dores, mas trabalha durante todo o dia. No dia seguinte 14 de fevereiro o médico diagnostica rinofaringite, recebe uma medicação e tem uma crise alérgica. Volta ao médico com manchas no corpo e esse mantém a medicação. A noite já não consegue mais engolir. No dia seguinte pela manhã ela segundo o relatório pede ao médico para desembarcar e ir ao hospital e nesse momento não lhe é permitido naquele momento ainda. Isso acontece mais na hora do almoço.

O fato é que às 12horas já não consegue se locomover e regurgita sangue. Então, é liberada para ir ao hospital e às 14h30min, é internada com pneumonite devido a alimentação ou vômito. No dia 17 de fevereiro uma outra colega dela, Djane de Souza, da mesma cabine é internada por insuficiência respiratória aguda com mais uns 4 tripulantes e as 23h15min, ela

morre com infecção generalizada e pneumonia. No dia seguinte outros 2 tripulantes são internados.

**(Apresentação do Vídeo)**

**SR. MÁRCIO FREITAS (Vítima do Cruzeiro):** Essas são as fotos da Fabi. A irmã dela a Flávia foi à UTI e filmou a própria irmã. Essa foi a forma de como a Fabi foi desembarcada, ficou na UTI e acabou falecendo. Nós tivemos contato com a família e a irmã dela a Flávia e nenhuma assistência da empresa. Essa é a forma de como os tripulantes são tratados. Eu fui desembarcado com os mesmos sintomas da Fabi sendo 1 ano antes em 2010, em uma cadeira de rodas com paralisia. Fui deixado em um hospital público na Grécia com insuficiência respiratória.

Eu não acreditava que após de 244 dias trabalhados de forma ininterrupta, não tive 1 dia de folga, e a companhia ter feito aquilo comigo, com a Fabi e com todos os outros tripulantes, essa é a forma como somos tratados. Desculpe. Essa é a Camila que trabalhou conosco no navio MSC MUSICA e que foi assassinada lá dentro enquanto estava trabalhando. A filha da Presidente da OVC a Sra. Rosângela. Esse é o assassino que está sendo procurado pela Interpol Bruno de Souza Bicalho.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Então, é isso, gente. Você tem filhos, você os educa, você dá amor, você acredita na sua Nação, no seu País, mas infelizmente não é bem assim que funciona. Eu estou há 2 anos e 11 meses lutando para que um assassino já indiciado seja preso. Eu peço pelo amor de Deus, eu não sou a única mãe que está sofrendo. Temos aqui a mãe da Fabiana, nós estamos aqui, na esperança que essa Nação, cuja eu sou brasileira, meus filhos brasileiros pensem nas nossas famílias. Façam alguma coisa.

**SR. CERIMONIALISTA:** Há mais de 3 anos a família de Camila Peixoto Bandeira busca respostas: O que teria provocado a morte da jovem? Ela trabalhava num navio de cruzeiro e foi encontrada sem vida na cabine que dividia com o namorado, que é o principal suspeito do crime. Ele já foi indiciado pela Polícia Federal. A família acredita que ela foi morta porque era um arquivo vivo.

Este é mais um episódio do quadro “sede de justiça” que você acompanha na reportagem de Silvia Damasceno.

**SRA. SILVIA DAMASCENO (Repórter do Quadro Sede de Justiça):** É uma dor imensa que hoje toma conta da vida dessa mãe.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Eu sou uma mulher pela metade hoje, a minha metade que me restou foi um filho porque a vida para mim não tem mais sentido.

A morte violenta da filha foi dentro de um navio. Segundo a família o assassino foi o próprio namorado. O único conforto de Rosângela é acreditar na justiça. Ela quer o suposto assassino da filha na cadeia.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Eu vivo para o meu filho e para ver justiça. Era para ser o começo de uma vida nova para Camila, o sonho conhecer o mundo e o emprego em um navio de turismo parecia perfeito. Camila era garçonete em um dos bares do navio num cruzeiro de 7 dias que além do Brasil tinha como roteiro o Uruguai e a Argentina. A ideia de trocar a carreira de advogada pelo novo emprego foi de um antigo namorado de adolescência Bruno Souza Bicalho.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Ele conseguiu convencê-la que no navio ela realizaria o sonho dela, conheceria vários Países. E assim foi feito. Ela mandou o currículo para vários armadores e foi chamada por um monte.

**SRA. SILVIA DAMASCENO (Repórter do Quadro Sede de Justiça):** Camila e Bruno ficaram 13 anos sem contato e a reaproximação foi pela internet. Em pouco tempo os dois estavam juntos no navio da empresa MSC MUSICA. Era a quarta vez de Bruno no navio, a primeira de Camila. Camila Peixoto Bandeira de 28 anos foi encontrada morta dentro da cabine em que dividia com Bruno no dia 10 de Janeiro de 2010. Segundo a polícia, Bruno disse que Camila teria usado um lençol para se enforcar, mas as investigações da Polícia Federal mostraram uma outra história.

“Provas técnicas demonstraram de uma forma cabal que era impossível o suicídio principalmente da forma como o Bruno apresentou na sua versão.”

**SRA. SILVIA DAMASCENO (Repórter do Quadro Sede de Justiça):** O navio chegou ao Porto de Santos 3 horas depois do corpo de Camila ser encontrado. A família dela estava à espera da moça. A notícia da morte foi o início de um pesadelo para todos. Foram quase 3 anos de investigação e nesse período várias testemunhas foram ouvidas. Os peritos também elaboraram diversos laudos entre eles o do lençol encontrado na cabine e também o das unhas de Camila. Provas que reforçam a tese da Polícia Federal de que a moça foi morta por Bruno Souza Bicalho.

“Um mostrara eventualmente a presença de substância material masculino nas unhas da Camila e o outro exame seria uma reconstituição dinâmica do fato e não a reconstituição convencional para mostrar que, a partir da versão do Bruno era absolutamente

impossível que Camila sozinha pudesse amarrar o lençol no alto da cabine e pendurar-se nele com o peso do corpo e enforçar-se nesse lençol, da maneira como teria de se acreditar com base na versão do Bruno.”

**SRA. SILVIA DAMASCENO (Repórter do Quadro Sede de Justiça):** Bruno que também era garçom no navio foi ouvido por quatro vezes, em todas entrou em contradição. O delegado responsável pelas investigações Sandro Baccaro não quis gravar entrevista, mas informou que a versão nunca convenceu. Entre os pertences do rapaz a polícia encontrou livros sobre violência, assassinatos e morte. Além de descobrir que ele pertence a uma seita satânica. Camila teria sido agredida diversas vezes, tudo porque ela iria denunciar a polícia o possível envolvimento de Bruno com as drogas.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Segundo a Polícia Federal a minha filha foi queima de arquivo. Porque, hoje eu sei, ele não só usava droga como passava droga.

**SRA. SILVIA DAMASCENO (Repórter do Quadro Sede de Justiça):** Érica também era funcionária do navio e se tornaram amigas e confidentes de Camila. Ela confirma que por diversas vezes a moça foi vítima de agressões.

**SRA. ÉRICA ( Amiga e Confidente de Camila):** Eles tinham brigas bestas, por exemplo, por que ele chegou as 5 horas se ele terminou as 2 horas. E daí começavam as agressões.”

**SRA. SILVIA DAMASCENO (Repórter do Quadro Sede de Justiça):** Bruno segundo Érica tinha um comportamento estranho, o que intrigava boa parte da tripulação. No total cerca de 1500 pessoas.

**SRA. ÉRICA ( Amiga e Confidente de Camila):** Ele bebia o período inteiro e o uso de drogas.

**SRA. SILVIA DAMASCENO (Repórter do Quadro Sede de Justiça):** Além de ver Bruno na prisão a família de Camila quer responsabilizar civilmente a empresa toda do navio por omissão.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Ela pediu para o tirarem da cabine e ninguém tirou.

**SRA. SILVIA DAMASCENO (Repórter do Quadro Sede de Justiça):** A administração do navio sabia que ela estava assim?

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Sabia, todo mundo sabia e ninguém fez nada.

**SRA. SILVIA DAMASCENO (Repórter do Quadro Sede de Justiça):** Cabe agora ao Ministério Público Federal oferecer a denúncia ao juiz.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Resta-me essa sensação de impunidade, de não sermos nada. Porque há um diferencial de tratamento. Eu realmente espero que a justiça exista para todos. Não, para quem tem dinheiro ou não. É uma vida que se foi e uma família que se acabou.

**SR. MÁRCIO FREITAS (Vítima do Cruzeiro):** Vale a pena ressaltar que após a morte da Camila os chefes italianos da Companhia MSC que estavam no navio MSC MUISCA, eles pediram a nos tripulantes que colaborássemos com a família da Camila. Foi feito um meeting, uma reunião, para todos colaborarem e dar trocados para ajudar a família. Uma empresa que é bilionária e os chefes italianos após a morte de um tripulante pede aos tripulantes, aos próprios funcionários uma caixinha de moedas para ajudar a família, para comprar um caixão e enterrar o tripulante.

Muitos tripulantes não concordaram no dia, muitos se negaram a fazer isso porque acharam um absurdo que a companhia permitisse fazer uma coisa dessas. Fazer uma caixinha e pedir aos próprios tripulantes amigos da Camila para ajudar a família a enterrá-la.

**SR. PRESIDENTE SENHORA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Gente, é lamentável o que vimos aqui. Nós queríamos nos solidarizarmos não só com a D. Rosângela que a cada vez que é chamada para dar um depoimento desse, realmente é duro de relembrar os fatos e saber que a impunidade ainda está presente. Eu queria pedir permissão para ouvirmos as entidades que estão presentes. Eu quero agradecer por eles estarem aqui. E em seguida ouviríamos os outros depoimentos.

Eu queria chamar o Dr. Parente, Francisco José Parente que é Procurador Regional do Trabalho da 7ª Região. Ele inclusive veio doente, mas veio e isso para nós é muito importante para ouvir e ver o que nós podemos fazer por essa população que ainda quer ser recrutada e entrar num navio desses. Então, nós temos que tomar alguma atitude. Dr. Parente, por gentileza.

**SR. FRANCISCO JOSÉ PARENTE (Procurador Regional do Trabalho):** Boa tarde. Eu queria cumprimentar a todos presentes na pessoa da Deputada Eliane Novais, da Deputada Fernanda e agradecer ao honroso convite feito por essa Comissão ao Ministério Público do trabalho para tratar de assuntos de tanta relevância e de caráter e abrangência nacional.

Nós do Ministério Público do Trabalho desde 2007/2008 temos acompanhado essas denúncias de tripulação desses cruzeiros internacionais, mas não acompanhado em nível

local, acompanhado em pela Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário, em que há reuniões sistemáticas em Brasília e capitaneadas pela Procuradora do Trabalho do Rio de Janeiro, Júnia Borfante e Rodrigo Carelli que tomaram a frente desse problema.

Eu me lembro demais do Márcio. Teve uma denúncia no Ministério do Trabalho, e eu tratei de enviar para a Coordenadoria Nacional. Nós aqui sozinhos, o Ministério Público sozinho no Estado, não conseguirá resolver esse problema. Tem que haver a congregação de esforços de varias entidades, de vários órgãos do Governo do Estado e do Governo Federal. O Ministério Público do Trabalho só não consegue. Nem a Delegacia do Trabalho e a Superintendência conseguirão ou se unem esses esforços ou sempre seremos vencidos e estarmos sujeitos a ouvir este tipo de depoimento que é triste e lamentável.

Eu tive a oportunidade de fazer a audiência com a Empresa Rosa dos Ventos que recruta trabalhadores para trabalhar, para não ser explorado nesses cruzeiros e considero a Empresa Rosa dos Ventos assim como já tinha essa opinião como uma empresa responsável pelos destinos da tripulação. Existe aquela fase pré-contratual juridicamente falando. O contrato de trabalho não se celebra só com a assinatura, existe um momento anterior.

A partir do recrutamento há essa contratação, o contrato se aperfeiçoa a partir desse recrutamento. Não adianta dizer que todos nós sabemos que o contrato dessas Empresas MSC, nós temos vários, como a Royal Caribbean são celebrados em língua estrangeira, registradas sujeitas à legislação da Grécia, da Itália e das outras legislações e isso está ultrapassado. Isso não existe.

Hoje na interpretação moderna o nosso contrato de trabalho é celebrado a partir da promessa, desse recrutamento. Então, é de fundamental importância e relevância se combater desde esse recrutamento. Uma coisa que eu ia perguntar a D. Rosângela, mas eu já vi aqui, já tive ate resposta quando ouvi o depoimento que tinha sido a primeira viagem de sua filha, é saber dos outros aqui presentes se essa situação se perpetuava ou vocês chegaram a ter essa experiência e voltaram a trabalhar na mesma situação. Por que uma coisa nos preocupa no Ministério do Trabalho. Pode falar?

**SR. MÁRCIO FREITAS (Vítima do Cruzeiro):** Doutor Parente, após o meu problema de saúde ficou inviável eu retornar ao navio, porque eu fui desembarcado em uma cadeira de rodas com paralisia. E todo o dinheiro que eu juntei a bordo eu tive que pagar o meu tratamento no nosso País para voltar a andar. Porque até hoje a empresa nenhum telefonema me deu para me ajudar ou se propor a ajudar. Era inviável voltar.

**SR. FRANCISCO JOSE PARENTE (Procurador Regional do Trabalho):** Eu tive conhecimento desse seu relato até porque fui procurador coincidentemente que presidiu a

investigação e que enviou para a Coordenadoria Nacional. Por conta disso eu repassei esse depoimento em Brasília para a Procuradoria Geral do Trabalho, o seu caso especificamente porque tramitou aqui. Quando foi ventilado todos os problemas ocorridos com as tripulações que eram recrutadas no Brasil que tinham trabalho em situação análoga de escravo, seu caso não foi o primeiro.

Eu tenho um colega aqui que foi fiscal do trabalho aposentado, em que a época ele recebeu um telefonema porque na época era o coordenador regional, dizendo que sua filha estava para ancorar num navio lá no Rio de Janeiro, salvo engano. Na mesma oportunidade liguei direto para procuradora e ela disse: Eu vou agora mesmo com a Polícia Federal para tentar retirá-la do navio. Não foi possível porque o navio não ancorou nessa data, mas posteriormente o senhor conseguiu através da fiscalização retirar sua filha.

O que eu quero dizer é que esses problemas são recorrentes. Nós enfrentamos isso há vários anos e por conta disso, o Ministério Público do Trabalho através da procuradoria, notificou diversas empresas. Eu vou só elencar algumas aqui, que já celebraram o Termo de Ajustamento de Conduta para respeitar a legislação trabalhista. Respeitar os direitos fundamentais e a dignidade da pessoa humana. Até agora nós temos ainda recebido denúncias, porque eles não seguem.

A maior prova disso é uma notificação recomendatória expedida. Esse Termo de Ajustamento de Conduta foi em 2010. Em 2013 houve uma denúncia em que na MSC POESIA, da Empresa MSC do navio, dia 03/12/2013 os procuradores do trabalho no Rio de Janeiro fizeram uma diligência, uma inspeção dentro no navio em que foram entrevistados vários empregados, eles citam os nomes e todos relataram a mesma situação que foi relatada aqui. Mesmo a empresa já tendo celebrado o Termo de Ajuste de Conduta.

Eu vou só citar algumas empresas aqui, as operadoras estão sendo chamadas também. Essas empresas de recrutamento têm que ser chamadas tem que trazer para responsabilidade também. Aqui tem MSC Cruzeiros do Brasil Ltda, Costa Cruzeiros, Agência Marítima e Turismo, Ibero Cruzeiro, Royal Caribbean Internacional, Royal Caribbean Cruzeiros do Brasil, Via Mar Navegação e Turismo, Pullmantur que foi citada aqui, e a Allships Agência Marítima.

Então, isso aqui já vem sendo acompanhado e é uma bandeira de preocupação do Ministério Público do Trabalho. Nós estamos focados e há uma interligação tanto do Ministério Público do Trabalho como do Ministério do Trabalho e Emprego no combate a esse tipo de exploração. O que nos preocupa, eu sei que todo esse material que esta aqui com

certeza compõe procedimentos de abrangência nacional que geraram esses Termos de Ajuste e essas adoções de medidas pelo Ministério Público do Trabalho.

Eu quero aqui deixar uma mensagem e dizer que quando houver qualquer tipo de oferta de emprego mirabolante que não caiam no conto do vigário. Vocês consultem o Ministério do Trabalho para saber se não tem nenhuma denúncia. Os outros órgãos, aqui na Assembleia tem o Procon, tem a Comissão de Direitos Humanos.

**SRA. DEPUTADA FERNANDA PESSOA (PR):** Senhor Parente, só lhe interrompendo. Nós já sabemos agora que foi feito um contrato da Empresa Rosa dos Ventos para recrutar novos tripulantes. Então, já sabemos disso. Por que o Ministério do Trabalho não intervém junto com o Ministério Público, não do Estado, eu não falo do Estado.

**SR. FRANCISCO JOSE PARENTE (Procurador Regional do Trabalho):** Eu estou tomando conhecimento nessa audiência. A Assembleia não tem ainda a posse desse documento, tem?

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAES (PSB):** Esse contrato o Márcio tem, acho que a Secretaria de Trabalho e Ação Social, STDS. Foi a Secretaria Estadual que fechou esse convênio com essa Empresa Rosa dos Ventos. Então, seria o primeiro passo para o Ceará sustar esse convênio evitando novas pessoas, novas contratações e recrutamentos.

**SR. FRANCISCO JOSÉ PARENTE (Procurador Regional do Trabalho):** O Ministério Público do Trabalho se coloca a disposição. Eu queria levar até em mãos para que seja aberto o procedimento, e me comprometo aqui como Ministério Público até sexta-feira já estará instalado o procedimento preparatório para apurar e chamar o Estado a audiência para esclarecer os fatos que ocorreram até hoje.

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Obrigada. Esse já é o primeiro encaminhamento da audiência, passar aqui para o Dr. Parente no sentido de até sexta-feira, ele se compromete em buscar esses esclarecimentos e ver que rumo tomará. E para que com as informações tomar uma medida mais adequada para o caso.

**SR. FRANCISCO JOSÉ PARENTE (Procurador Regional do Trabalho):** Deputada, se não for pedir muito, se a OVC puder através do Márcio, levar um ofício em mãos a minha pessoa, que eu vou instaurar o procedimento e vocês ficarão acompanhando todos os passos desse procedimento.

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Que bom Márcio. Então, fica para fazer o encaminhamento diretamente ao Dr. Parente e nós acompanharmos e monitorarmos as ações futuras que podem advir desse encaminhamento. Eu

fico agradecida porque o mais importante não é fazer audiência pública é sensibilizar as entidades a tirar os encaminhamentos para prevenir novos casos que é tudo isso que a D. Rosângela está tentando fazer. Ela não volta mais a vida da Camila, mas pode evitar que muitas Camilas e muitas Brunas e outras possam morrer ou acontecer o mais grave que aconteceu com elas.

Então, o primeiro encaminhamento, eu já fico animada porque é um passo pequeno, mas é um passo largo para essa situação tão delicada.

**SR. FRANCISCO JOSÉ PARENTE (Procurador Regional do Trabalho):** Eu queria por fim agradecer o convite e colocar o Ministério Público do Trabalho à disposição. Nós estamos lá e qualquer denúncia, qualquer oferta de emprego desse tipo vá lá, consulte e veja se tem algum procedimento. Muitas vezes já tem muitas denúncias lá desse mesmo tipo e a população e a sociedade não tem conhecimento. Eu agradeço e me coloco a disposição. (Aplausos).

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Obrigada, Dr. Parente, como o senhor está febril e doente se quiser ficar a vontade nós continuaremos aqui providenciando os encaminhamentos que forem adotados nessa audiência.

Eu queria chamar o Dr. Marcelino que é Auditor Fiscal da área portuária, representando o Ministério do Trabalho e Emprego do Ceará.

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Boa tarde a todos que estão aqui, principalmente às deputadas que estão presidindo esta audiência. Em nome do Ministério do Trabalho e em nome do nosso superintendente do Estado do Ceará o qual estou representando na condição de coordenador de fiscalização da área portuária. Nós temos uma unidade no Porto do Mucuripe e trabalhamos especificamente com trabalhadores aquaviários, que são tripulantes, são pescadores e são trabalhadores que trabalham junto com o porto.

Nós temos conhecimento que esse procedimento de fiscalização de trabalho de cruzeiro desde quando saiu a NR71. Quer dizer a preocupação já era grande no Ministério do Trabalho de como tratar esse assunto. Porque de fato a nossa cabotagem não era trabalhada por estrangeiros. Quem fazia toda a movimentação de porto a porto na costa brasileira eram de brasileiros. Essa alteração que houve em que foi permitida a participação de estrangeiros teve que realmente ter uma adequação a nossa legislação.

A primeira preocupação era que os estrangeiros viessem em quantidade além do que deveriam vir e que tirassem trabalho dos trabalhadores brasileiros que não é o objetivo do governo brasileiro quando abriu o sistema de cabotagem para também navios estrangeiros. Foi

resolvida essa parte, estabeleceu-se que ia ter um mínimo de 25%. A partir 2007/2008, eu acredito, os cruzeiros internacionais vieram para o Brasil e com a vinda desses cruzeiros, muitos brasileiros foram recrutados para trabalhar nesse sistema e também foram capacitados para fazer isto.

O Ministério do Trabalho começou a receber denúncias muito graves sobre esse trabalho, sobretudo da questão de aliciamento em condições de quase escravidão se não de escravidão. E também condições sem nenhum dia de folga, sem nenhuma condição para ter um mínimo de divertimento, de condições de descanso natural que a pessoa tem que ter para sobreviver, para o trabalhador retornar ao seu trabalho e outras questões como problema de salário, problema de desembarcar o trabalhador.

Ele era obrigado a desembarcar, dizendo que estava pedindo isso, perdendo o seu direito para retornar. Porque todo desembarque ele tem que ser feito se não no porto onde se deu o embarque, onde for com condições que a empresa leve a pessoa até o local onde embarcou. E seguindo esse processo, o Ministério do Trabalho desenvolveu um trabalho nacionalmente para discutir essa situação.

Obviamente, trabalhando com o Ministério Público do Trabalho, porque o Ministério Público do Trabalho é o representante do ponto de vista da justiça para entrar na justiça e solicitar àqueles atos, como, por exemplo, a apreensão do navio ou a solicitação de prisão de alguém que estiver fazendo qualquer ato e nós fazemos a ação fiscal de verificação. Vocês viram que dois colegas participaram do processo.

O Colega Jansen lá em Santos fez toda aquela verificação do acidente, viu as condições que estava e aquilo ali é um documento oficial que prova que houve um assassinato e uma situação de trabalho além das condições mínimas permitidas pela legislação. Enfim, o que nós queremos dizer para não alongar mais é que o Ministério do Trabalho tem uma unidade aqui no Porto do Mucuripe, tem uma divisão em Brasília e no Rio de Janeiro.

Especificamente, em Santos onde a maioria dos cruzeiros parte, eles tem também uma divisão onde nós por denúncia acompanhamos todos os processos referentes a qualquer tipo de navio, Marinha Mercante, navios que fazem carregamentos, e também de cruzeiros especificamente. Eu queria informar, de um ponto legal, que a legislação permite que até 4 meses, que seria mais ou menos o período em que o cruzeiro, quer dizer, existe a faixa que se usa os cruzeiros no Brasil, seria a estação que se chama, o brasileiro pode ser contratado pela CLT e deve ser contratado porque está no TAC, que é o Termo de Ajuste e Conduta que foi feito pelo Ministério do Trabalho e ele se rege pela legislação nacional.

Se ele é contratado acima disso, normalmente até nove meses e é feito por um contrato internacional esse processo, para nós, pelo termo de fiscalização do trabalho complica-se. Porque a legislação será a legislação da bandeira do navio. A maioria dessas bandeiras, eu não sei se vocês já ouviram falar esse termo, bandeira de conveniência, o navio pertence à Itália, mas na verdade ele é registrado lá no Panamá, cuja legislação, aliás, nem existe legislação.

Só existe uma cobrança para tirar do contrato. Isso é uma coisa realmente que causa um problema muito sério, uma barreira para a nossa ação fiscal, daí precisarmos de outros órgãos como a Polícia Federal, como a Interpol, como a Procuradoria do Trabalho, a Procuradoria da República, para que possamos juntos, entrar nesses navios e fazer uma ação específica para a questão de brasileiros que estão com contratos internacionais, que essa é a grande questão.

Por exemplo, nós tivemos uma denúncia agora, e o Marcos esteve até segunda-feira lá no Porto do Mucuripe, que o navio denominado Preciosa com 2.700 tripulantes estaria aqui desembarcando muitos brasileiros. Brasileiros que teriam sido contratados pra temporada, mas na verdade estavam sob o contrato internacional. Então, nós íamos ver realmente qual a condição que aquele trabalhador estava saindo, se ele estava desembarcando por alguma indisciplina, por ter sido flagrado por algum caso em que não cumpriu, ou porque ele estava sendo obrigado realmente a pedir o desembarque.

E essa é uma questão séria que ajuda o Ministério Público a entrar com ação para caracterizar que são trabalhadores brasileiros e que devem ser respeitados pela legislação brasileira, não aqueles que são contratados por contratos internacionais de até 9 meses. Então, o Ministério do Trabalho é essa ação que nós fazemos, continuamos fazendo. Autuamos a empresa agora segunda-feira e já fizemos a solicitação de fiscalização de documentos com referência a todos os trabalhadores desembarcados aqui e os trabalhadores brasileiros que são em torno de 250 trabalhadores. Estes partiram para Europa.

O navio já foi embora, não está mais aqui, ele não voltará nesse período. A previsão da MSC é só trazer um navio que na verdade é afretado pelo México e que virá passar dois dias aqui no mês de junho quando o México vier jogar aqui no Brasil. Então, é importante esclarecer esse tipo de função que nós estamos, quer dizer, nós trabalhamos do ponto de vista trabalhista.

E do ponto de vista trabalhista são duas situações que nós nos deparamos e que precisamos naturalmente ter o apoio desses órgãos que complementam. Só para vocês terem uma ideia esse navio que chegou agora segunda-feira, conseguimos entrar no navio 9h15min,

e o navio às 13h30min, foi embora. Quer dizer, não deu tempo nem de fiscalizar o primeiro andar, eram dezesseis andares, fora a parte de baixo. Quer dizer, então é uma coisa muito difícil.

Por isso nós temos uma ação fiscal que ela é combinada, concentrada, Santos, Rio e onde o navio for parar. Esse navio não estava previsto para parar aqui em Fortaleza, ele estava previsto para parar em Recife. Tem até informações, não sei se tem alguém aqui da Polícia Federal, que teria droga nesse navio. Eu não sei se isso foi uma coisa que se confirmou, mas que era uma informação que eles tinham dado.

Bem, do Ministério do Trabalho é isso. Se vocês quiserem fazer uma pergunta, específica que eu possa responder e ajudar, dizendo que, aqui no Porto do Mucuripe, no Núcleo de Apoio Portuário há sim uma sala para qualquer denúncia. No navio estrangeiro nós só podemos entrar, o Ministério Público, se for por ordem de uma denúncia, quando não é, é só a justiça que pode permitir a entrada ou a Polícia Federal.

**SRA. DEPUTADA FERNANDA PESSOA (PR):** Deixa só eu fazer uma pergunta. O senhor disse que não teve condições, só o primeiro andar, é falta de pessoal?

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Também, também, também falta de pessoal.

**SR. GLAUCO CASTELO BRANCO (Pai do Márcio):** Eu sofri muito com essa situação do Márcio, porque nós, primeiro tentamos com o Consulado Italiano, e nos deu as costas aqui na época, foi em julho de 2010 e nós apelamos para o Itamaraty, que foi quem fez a diferença realmente. A partir do momento em que nós ligamos para lá, ele nos falou o seguinte: Olha, o senhor agora não nos mande mais nada, nós é que mandaremos as respostas. E realmente eles todos os dias, várias vezes nos mandavam e-mail e ligavam.

Daí foi quando a MSC realmente se aperreou, como diz o nordestino, porque viu que estava já uma situação diplomática. Inclusive, no processo trabalhista que nós entramos contra a MSC aqui, eles colocaram alguns e-mails onde eles travavam assim, entre o tripulante e a direção, me parece que em Gênova ou em Milão eles disseram assim: Olha, o pessoal da embaixada está nos aperreando aqui, nós teremos que ver como é que está a situação do tripulante.

O Márcio foi desembarcado em Atenas no dia 01 de julho de 2010, com paralisia de braços e pernas. Ele teve polineuropatia que é uma doença que atinge a musculatura, poderia ter atingido o coração, pulmão, como disse o Dr. Maurício Benevides, o neurologista de renome aqui em Fortaleza. Ele teve sorte, porque foi braço e perna e quando ele chegou

aqui foi tratado. Como ele disse, ele pagou do bolso dele o começo e depois o Sarah Kubitschek realmente fez um tratamento de 40 dias com o Márcio.

A minha pergunta aqui é com relação ao contrato internacional. Na realidade, todo tripulante ele assina um contrato de recrutamento, tanto é, que a defesa da Rosa dos Ventos, em todos os processos trabalhistas eles colocam essa situação: Olha, a nossa responsabilidade é só no recrutamento, ou seja, no treinamento. Então, eles tentam se esquivar dessa situação. Olha, se tem alguma coisa, se tem alguma ilegalidade dentro do trabalho é com a MSC Crociere ou a MSC Cruzeiro do Brasil, conosco não.

Só que no contrato de recrutamento, que em tese é um pré-contrato, tem uma fraude dentro dele, que eu descobri. Tem uma declaração, onde tem um contrato de recrutamento que é um contrato de adesão, correto? É um contratozinho que eles fazem, isso é no mundo inteiro, é o filipino, é o indiano, é o africano e é o brasileiro. Então, nesse contexto do contrato de recrutamento que é um contratozinho de uma página só, com três parágrafos só, o tripulante quando assina, ele pensa que ali é o próprio contrato, e não é, ali é um contrato de recrutamento. Ou seja, o contrato mesmo internacional ele nunca recebe.

Nós tomamos conhecimento dos termos do contrato internacional mesmo só quando nós entramos na justiça do trabalho com a reclamação trabalhista, que a MSC para demonstrar ter uma boa fé, ela juntou. Na contestação ela juntou toda a documentação com tradução juramentada, dizendo que estava muito sentida, então, foi quando nós percebemos a fraude, porque nenhum tripulante recebe esse contrato internacional.

Então, dentro do contrato de recrutamento existe um ato jurídico que exatamente, eles colocam nesses termos mais ou menos, mas tudo na língua inglesa dizendo assim: Que o tripulante declara ter conhecimento e estar submisso a todas as regras de um contrato, de um acordo internacional dos sindicatos italianos. E eu perguntei como pai do Márcio: Márcio, quando você assinou o contrato, você recebeu algum contrato? Papai eu nunca recebi contrato. Nem na Itália quando você chegou lá? Nem em Veneza? Não.

Então, é um caso de fraude, está sendo apurado pela Polícia Federal, com a Delegada Dra. Silvia Renata, é o inquérito 184/2012 é o IPL 184/2012. É muita coragem dessas recrutadoras continuarem. Pelo que eu estou sabendo, eles continuam com a mesma fraude, ou seja, o tripulante assina um contrato de recrutamento apenas e nunca recebem, porque no contrato mesmo internacional..

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** O contrato é com a Empresa Rosa dos Ventos?

**SR. GLAUCO CASTELO BRANCO (Pai do Márcio):** É com a Rosa dos Ventos.

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** O contrato internacional, zero, nunca aparece.

**SR. GLAUCO CASTELO BRANCO (Pai do Márcio):** Que é exatamente no contrato internacional onde estão todas as regras. Eu até disse: Márcio, é como se uma pessoa, como se um locador locasse um imóvel para um locatário e o locatário nunca recebesse um contrato para não saber as regras. Então, eu gostaria de saber só do Ministério do Trabalho se o fato dessa fraude está sendo apurado. Porque na parte criminal pelo Dr. Márcio Torres, se não me engano, Dr. Márcio Torres que é Procurador da República, ele pediu a abertura do inquérito policial e está sendo averiguada.

Será que esse contrato, essa fraude, não estaria na alçada do Ministério do Trabalho? Essa é a minha pergunta.

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Eu tenho impressão, que a sua pergunta seria mais bem dirigida se fosse para a Procuradoria do Trabalho. Porque do ponto de vista da fiscalização nós não podemos fazer interpretação. Nós estivemos lá na empresa, e vimos o processo, inclusive eu participei de aulas que eles estavam ministrando para as pessoas. Aquelas pessoas, pelo menos as quais eu vi lá, elas estavam muito interessadas em participar, e participaram do programa lá que a Mari exige que é a salvação que é um programa internacional.

Realmente, o que o procurador colocou aqui, Dr. Parente é que ele entende que é uma continuação do processo. Para nós do Ministério do Trabalho é complicado porque realmente não se dá um contrato de trabalho. Ninguém se manifestou ali para trabalhar. Eles não estavam trabalhando para a Rosa dos Ventos. Pode ser que numa caracterização. Eles estavam treinados, lá existe uma lista, que é feita inclusive pelo menos por uns 5 meses, onde tem a entrada, a saída de todas as pessoas.

E aquelas pessoas que já fizeram os cursos não renovam, não passam. A propósito eu queria até dar uma informação que, quem está fazendo o curso para esse novo pessoal aqui do Estado, é o Centro Vocacional de Trabalho do Porto, eles mesmos estão fazendo, são eles que estão fazendo, e estão oferecendo para a Rosa dos Ventos, tentar talvez engajar esse pessoal. Agora o contrato mesmo ele é internacional, eu tenho cópia dele.

Ele tem todas as cláusulas chamadas internacionais, algumas inclusive contra as determinações da IMO, porque a IMO trabalha o mínimo e a ITF exige que é o Sindicato Internacional, que tenha o mínimo de informações, mas realmente ele é baseado na legislação

do Panamá, a parte do contrato, então fica realmente diferente. Agora, eu fico lhe devendo, porque do ponto de vista do auge da fiscalização, nós não vimos ninguém trabalhando para a Rosa dos Ventos lá, a não ser os seus empregados. Eles têm cursos, inclusive hoje eles dão até online, pelo sistema que eles têm e fizeram convênio realmente com a CVT.

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Nós agradecemos ao Dr. Marcelino, e gostaríamos de na sequência passar para a Superintendência da Polícia Federal a Dra. Juliana de Sá Pereira. Enquanto a Dra. Juliana não chega, nós lamentamos cada descoberta nova. Então, eu vou passar para o Edmir que é o Presidente da Comissão de Direitos Humanos da OAB, enquanto a Dra. Juliana volta e deixaremos os depoimentos para os 4 que estão aqui presentes. Depois quero passar para o Sr. Lucas Coordenador do Centro de Defesa dos Direitos Humanos da Arquidiocese, que com certeza deve estar escandalizado com o que está ouvindo por aqui.

**SR. EDMIR PEREIRA MARTINS FILHO ( Presidente da Comissão de Direitos Humanos da OAB):** Bom, primeiro boa tarde para todos e todas. Parabenizar a iniciativa das guerreiras deputadas, dessas duas excelentes representantes do Parlamento aqui do Estado do Ceará. Para mim é uma situação nova, para maioria das pessoas que estão nos assistindo agora, que não conhecem bem, que não tiveram um membro de sua família ou alguém próximo que tenha passado por uma experiência “trabalhista de cunho internacional”, pelo que eu estou aqui, aprendendo bastante sobre o tema, mas dizer que isso paira por uma discussão de uma Lei.

Há a necessidade de uma regulamentação, isso via de Congresso Nacional, porque é competência da União à questão legislativa trabalhista. Então, a Sra. Rosângela Bandeira tem tido já esse encaminhamento junto ao Congresso Nacional através de um projeto de lei que tente barganhar do ponto de vista de Leis que possam obrigar as mesmas empresas estrangeiras a fazerem todo um instrumental de cunho administrativo trabalhista passando pela ordem jurídica brasileira.

Se nós não tivermos isso, o caso do Márcio que foi apresentando aqui, e de outros mais, se nós não tivermos uma legislação palpável, ainda vamos sofrer muito. Agora, evidentemente que é ação do Ministério Público do Trabalho, o próprio Ministério do Trabalho e Emprego, a própria Polícia Federal, porque, quando se coloca a possibilidade de uma infração de cunho penal, no caso da possibilidade de trabalho análogo ao escravo, isso não precisa de contrato de trabalho. Precisa é da ação da Polícia Federal diretamente.

Se há essa situação, em que eu creio que está muito claro você trabalhar numa jornada de trabalho absurda, sem as condições mínimas, básicas de qualquer trabalhador que é

além da remuneração digna, mais as condições de trabalho, isso não precisa de eu cuidar da parte administrativa trabalhista, vamos dizer assim, fiscal, etc, caberia uma ação direta da Polícia Federal, porque já está dando esta contribuição, porque já tem procedimentos abertos pelo que eu ouvi aqui, policiais para se apurar essas infrações.

Não e só o caso do estelionato no contrato de trabalho. Eu queria saber se tem algum caso de processo nesse naipe na questão penal que a doutora deve daqui a pouco nos responder, porque não necessita ainda do projeto de lei que está no Congresso Nacional que eu creio, eu não tenho aqui nenhuma informação, mas, me parece ser de cunho trabalhista, obviamente, porque a de cunho penal nós teríamos uma legislação já pronta pra isso não é doutora, que representa aqui a Polícia Federal.

Portanto, são vários campos de ação. Nós sabemos que hoje os negócios pautados no capitalismo pelo capitalismo selvagem não reconhece o direito de trabalhador nenhum, isso é comum. Nós estamos vivendo num sistema que não é só na cabotagem, no recrutamento de tripulantes, mas em todas as áreas.

As empresas pouco respeitam os direitos dos trabalhadores de uma forma geral, e o capital tem sido aqui a grande ferramenta para desrespeitar os direitos humanos. Então, eu quero parabenizar a iniciativa da Assembleia mais uma vez, dizer da importância desse debate. Quem está nos assistindo acompanhar. Eu estava ali pensando, que País complexo é o nosso, com milhares e milhares de problemas que às vezes, como não nos tocam diretamente, nós não temos essa percepção.

Daí ser importante que o Parlamento no caso que é uma Casa que tem a função precípua da legislação, processo legislativo, mas tem que abrir esse debate com a sociedade para discutir. E mais uma vez eu parabeno as deputadas aqui presentes pela iniciativa. As vítimas continuem nessa luta. Nós só conseguimos efetivar o direito, com luta, num País injusto, antidemocrático, como é o nosso, onde não há o respeito pelo cidadão, pelos direitos humanos, são as lutas coletivas, são as ações até de cunho individual, Márcio, que podem fazer a grande mudança.

Às vezes nós não construímos os direitos para nós mesmos, nós construímos os direitos para as gerações que virão, como foi o caso da filha da D. Rosângela Bandeira, que nos estarrece e nos revolta, diante desses casos. Quem passa, quem sente, quem é da família, é que sente essa angústia e ao mesmo tempo uma grande revolta de um País como o nosso que não respeita os direitos humanos mesmo com as boas ali, aqui iniciativas.

Infelizmente, ainda não temos um processo dos primados da Constituição federal, no introdutório da carta magna desse País que é o direito da dignidade, que é básico, que é

principiológico inclusive. Não é um direito, é um princípio que é muito mais, eu diria, fundamentado e concretizador de uma sociedade que se diz justa e democrática e republicana.

A dignidade da pessoa humana esta acima de qualquer outra coisa. Parabenizar pelo esforço, pelo trabalho, e mais uma vez a esta Casa por estas deputadas que dão aqui um testemunho real da importância de mobilizar para que não fiquemos só no debate. A Ordem dos Advogados através da sua Comissão de Direitos Humanos coloca para acompanhar o processo também do ponto de vista de orientação jurídica.

Nós não podemos advogar porque não é o nosso papel, mas acompanharmos, cobrarmos, fiscalizarmos, nós estaremos a disposição senhoras deputadas para nós ajudarmos no que for possível e até entender, posso até levar essa matéria para o Conselho da Ordem dos Advogados para ampliarmos essa discussão e caso, por exemplo, na justiça do trabalho, que estão tramitando, que possamos solicitar a aceleração das sentenças judiciais.

Nós no Brasil sabemos muito bem, está lá no introdutório do Código Civil que a jurisprudência é mecanismo de “norma” que pode resultar numa juridicidade. Portanto, é interessante que também a justiça do trabalho, mesmo sem essa norma federal que regulamente essa relação trabalhista, mas a jurisprudência pode gerar um comportamento e os juízes trabalhistas possam rapidamente julgar até para que essa jurisprudência se torne efetiva e garanta enquanto não tiver uma norma federal, a garantia dos direitos trabalhistas que eu acho justíssimo.

Então, muito obrigada pela participação aqui da Comissão de Direitos Humanos. Eu queria só fazer uma referência, me permita senhora deputada. Sábado nós tivemos na Praça do Ferreira fazendo um abaixo-assinado, e nós estaremos à disposição na Ordem dos Advogados. Nós estamos solicitando a Força de Segurança Nacional para o Estado do Ceará, ante a crise e a incompetência do Governo do Estado do Ceará que não garante a segurança de todos nós cearenses e de uma forma geral em todos os Estados pela inserção do capital da empresa privada de segurança que está causando a destruição do serviço público.

Então, nós estamos com esse abaixo-assinado, e queria o apoio da Comissão dos Direitos Humanos aqui. Eu trarei o abaixo-assinado, não pude trazer agora porque já vim de uma palestra numa escola. E que nós encapemos a ideia da Força Nacional de Segurança, porque até o Governo do Estado fazer um concurso, colocar policiais militares, treiná-los e passá-los, isso leva um ano e meio.

Só nos três primeiros meses mais de 1.000 pessoas já foram mortas de homicídios, mortes violentas no Estado do Ceará, sem nenhuma resposta do Governo do Estado do Ceará,

que eu penso que brinca com a vida dos cidadãos e cidadãs aqui do Estado do Ceará. Então, é o momento e agradeço a oportunidade de ofertar esse apoio para o nosso abaixo-assinado. (Aplausos).

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Eu que agradeço Edmir que é Presidente da Comissão de Direitos Humanos da OAB, dizer que na quinta-feira, sintonia plena, deve ser colocado em votação na próxima semana, um Requerimento, solicitando ao Governo do Estado, solicitando a segurança nacional. Então, o mesmo entendimento que a OAB teve nós entendemos que nós estamos numa situação vulnerável. A nossa visitante que permita, que nós digamos isso. A situação do Ceará é muito crítica.

Esse quadro de homicídios, explosões de agências bancárias, sequestros relâmpagos, casos absurdos. Nós estamos com a população completamente apavorada e não há nenhuma medida emergencial por parte do Estado para nos tirarmos dessa situação. Então, eu queria dizer que nós entramos com essa solicitação. Nós encaminhamos o ofício também ao governador do Estado do Ceará para que ele dê uma resposta.

Inclusive nós pedimos a vinda do governador aqui na Assembleia. Ele vem por tantos outros motivos banais, poderia vir aqui falar o que ele está fazendo para que esses nove meses que ainda faltam do seu governo, como ele acalmará as famílias cearenses que estão completamente apavoradas. Então, o abaixo-assinado tem tudo a ver com essa intenção que nós temos aqui também.

Os demais deputados tem a mesma sintonia, mas aqui se tem uma base aliada muito grande e muitos deputados que estão na base, talvez não queiram compartilhar com essa decisão, e fica somente a oposição a sensibilizar o governo e passar e dizer que a responsabilidade está no ombro sim do Governo do Estado do Ceará.

Agora vamos chamar a Dra. Juliana, para falarmos um pouco dessa situação. E eu agradeço a sua participação aqui na nossa audiência.

**SRA. JULIANA DE SÁ PEREIRA (Superintendente da Polícia Federal):** Boa tarde a todos. Cumprimento todos os presentes na pessoa da Deputada Eliane Novais, agradeço o convite à Polícia Federal.

A Polícia Federal combate todos esses crimes de trabalho escravo. Tem muitos inquéritos sobre o assunto, mas eu não tinha recebido nenhum sobre esse assunto da Rosa dos Ventos. O inquérito que o Márcio falou, da fraude no contrato, sobre o trabalho escravo não há. Talvez esteja nesse inquérito aqui alguma relação sobre o trabalho escravo. Eu vou até olhar no teu número para nós verificarmos, porque no caso ficaria com a DELINST, que é a

Delegacia de Defesa Institucional que é quem investiga esse tipo de crime, e entre outros como tráfico de pessoas, tráfico de exploração sexual, trabalho escravo.

Inclusive, teve um projeto aprovado agora no Senado para incluir o tráfico de pessoas para fins de trabalho escravo também que não tem na legislação, porque o Protocolo de Palermo só prevê a exploração sexual, e é muito importante porque eu vejo muito essa situação como o tráfico de pessoas, como se estivesse simulando um contrato, para fins de trabalho escravo. É como se fosse uma situação legal que na verdade a pessoa chega lá e tem todo o trabalho escravo, trabalhando muitas horas e vocês tem que denunciar mesmo essa situação para Polícia Federal.

O caso da filha da D. Rosângela no Rio de Janeiro, ela me disse que a Polícia Federal solucionou, verificou que realmente estão investigando. A Polícia Federal, com essas notícias, nós abriremos um inquérito, instauraremos um inquérito para verificar a situação da empresa, e a situação em que estão esses funcionários nesse regime de escravidão. Porque não estão olhando esse ângulo e têm que ter com certeza uma ajuda de todas as entidades, todos os órgãos para investigar, fazer uma operação conjunta. A Polícia Federal está à disposição e agradece o convite. (Aplausos).

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS(PSB):** Obrigada Juliana. Nós já passamos para o Lucas que é advogado e Coordenador do Centro de Defesa de Direitos Humanos da Arquidiocese de Fortaleza. Nós agradecemos e parabenizar a CNBB (Conferência Nacional dos Bispos do Brasil) pela Campanha da Fraternidade, que esse ano fala exatamente isso Lucas, o tráfico de seres humanos. Essa campanha é mais, de alcance social, não que as outras não fossem. Nós temos escutado muitas denúncias, principalmente aqui no Ceará e logicamente nós temos essa preocupação. Nós registramos a presença da Irmã Gabriela Pina que esteve aqui presente no lançamento da Campanha da Fraternidade, e que trouxe dados de sensibilizar qualquer governante do que está acontecendo e nós precisamos fazer algo em torno disso. A CNBB está de parabéns, e vamos ouvir agora o Sr. Lucas.

**SR. LUCAS GUERRA CARVALHO (Coordenador do Centro de Defesa de Direitos Humanos da Arquidiocese de Fortaleza):** Boa tarde a todos. Eu gostaria de saudar à Mesa na pessoa da Presidente da Comissão de Direitos Humanos Deputada Eliane Novais, também os demais presentes. Dizer que é muito sensibilizador e emocionante nós assistirmos e ouvirmos esses relatos que foram ditos aqui hoje.

O Centro de Defesa dos Direitos Humanos pertence a Arquidiocese de Fortaleza, e eu atuo lá como advogado, junto aos povos indígenas e comunidades em situação de vulnerabilidade, mas nós temos uma preocupação muito grande com outras situações que

elas acabam tendo um mesmo gerador. Esses problemas tão diferentes, mas que acabam tendo a mesma causa, que é a busca desenfreada pelo lucro, a busca sem limite por se dar bem a custa da vida e da dignidade humana das pessoas.

Então, eu queria registrar que a CRB (Conferência dos Religiosos do Brasil), que as irmãs estão aqui, ela faz um trabalho muito forte, e esse ano a igreja como um todo, a CNBB encampou a Campanha da Fraternidade cujo tema é Fraternidade e Tráfico Humano e o lema é Para Liberdade que Cristo nos Libertou. Nós vemos que no ano de 2014 nós ainda temos pessoas que tem um sonho de uma vida melhor, de uma dignidade.

Um sonho dos cruzeiros como se vê nos filmes, como um paraíso, um sonho de consumo e quando vemos na realidade, elas estão em situações muito semelhantes aos navios negreiros em que os escravos eram colocados no século XVI, no século XVII. Primeiro nós percebemos que quando analisamos a questão do tráfico humano, a Dra. Juliana também esteve presente no lançamento da campanha, o nosso arcebispo falava da importância da conversão da sociedade como um todo e da nossa conversão pessoal.

Que a cada dia combatamos esses crimes que estão muito presentes, a partir do momento em que nós nos utilizamos do outro para nos darmos bem, a partir do momento em que nós não vemos, não respeitamos o outro como se não fosse a nós mesmos. E esse crime do tráfico humano, ele tem uma condição, primeiro de captar essas pessoas através da utilização dos sonhos mais recorrentes daquela comunidade.

Nós temos jogadores de futebol, jovens que querem jogar bola, e eu digo que esses jovens irão para grandes clubes, que serão agenciados e eu consigo levar esses meninos. Tem moças que querem ser modelos, convenço com um discurso bonito que elas conseguirão os seus sonhos, confiando as suas vidas nas mãos daqueles agenciadores. A mesma coisa em um mundo em que todo mundo busca uma experiência internacional, busca falar uma outra língua, conhecer um outro País, consegue essas pessoas com essa questão dos cruzeiros internacionais.

Lá no Centro de Defesa nós temos um motorista que é o Raonir, ele participou de um desses cruzeiros da MSC e ele nos falava, nós o escutamos muito nesses dias, que ele era tratado como macaco pelos seus chefes lá dentro desse navio. Era todo tempo violado seu direito como negro através do racismo e de outras práticas que eram absurdas. Ele falava da humilhação que se tinha dentro dessas condições.

Quando chegou em Recife ele pediu para desembarcar porque não aguentava mais essas práticas que estavam acontecendo, a humilhação, a falta de condição digna de vida e de liberdade para essas pessoas. Então, o que é que nós pedimos aqui enquanto a entidade de

direitos humanos se coloca também a disposição das vítimas, se coloca a disposição de todos para um diálogo, para ações em conjunto, para organizarmos a sociedade.

Permita-me, às deputadas lamentar que sós as duas estejam aqui, em uma discussão de tão ampla importância e de tão valiosa, para todas, não só os legisladores, mas, sobretudo eles, porque eles são representantes do povo, e não representante do Partido, do governo, então nós lamentamos também, não ser mais amplo esse debate. Coloco à disposição o Centro de Defesa para que nós possamos debater e discutir mais ainda, sempre no campo de que nós acreditamos realmente que as pessoas que tem que buscar o entretenimento, turismo, que as pessoas têm que ser realmente felizes, mas isso não pode ser a custa da dignidade humana.

Então, muito obrigado a todos pela atenção. (Aplausos).

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Obrigada Lucas.

A Deputada Fernanda pede para fazer uma parte.

**SRA. DEPUTADA FERNANDA PESSOA (PRB):** Eu queria pedir a Dra. Juliana uma informação. Nós sempre pensamos que nesses cruzeiros, que é um sonho para nós, principalmente de quem vai embarcar num cruzeiro para você conhecer. A minha pergunta para Polícia Federal, no caso para Dra. Juliana, pelo menos nos cruzeiros que seja aqui no País, no Brasil, que tem muitos que saem de Fortaleza, outros de Recife, do Rio, São Paulo, se não teria condições de ter uns agentes da Polícia Federal dentro do navio.

Por exemplo, no caso de nós como deputados estaduais, não podemos legislar com a legislação federal, teriam que ser os nossos representantes deputados federais, mas se pelo menos os que viessem para o Estado do Ceará se não poderíamos ter agentes? Porque pelo que nós percebemos, pelas informações que o Márcio passou, junto com os outros tripulantes, há muita droga nos navios, e no Estado do Ceará a nossa violência, um dos pontos que tem aumentado bastante, é a questão do crack.

Nós não somos produtores, nem de cocaína, nem de maconha e nem do crack, então vem através das porteiras, das fronteiras no caso, também pode vir pelo mar. Então, eu gostaria de saber e pedir nessa oportunidade uma atenção especial a Polícia Federal do Estado do Ceará para que possamos realmente ter mais tranquilidade. Sinceramente, eu tinha um sonho de fazer um cruzeiro, depois dos relatos do Márcio e dos seus companheiros que nos procuraram, eu perdi toda vontade de ir para um cruzeiro.

Porque simplesmente, além da questão de alimentação que foi dita, como é o armazenamento desses produtos que são consumidos, e de todas as violações agora,

principalmente dessas moças que vão para trabalhar. Então, eu gostaria que a Polícia Federal intervisse pelo menos aqui no nosso Estado.

**SRA. JULIANA DE SÁ PEREIRA (Superintendente da Polícia Federal):** A Polícia Federal, ela já faz esse trabalho quando tem estrangeiro no navio para fazer a imigração, porque esses estrangeiros vão descer no Ceará, então vai uma equipe e eles já entram antes no navio para não demorar muito a imigração. No caso de droga, é um crime permanente, enquanto a pessoa está praticando, o flagrante pode ser a qualquer momento, então se tiver uma denúncia de que está havendo esse crime, até lá quando o pessoal for fazer a fiscalização, as pessoas são presas em flagrante. No caso tem que ter uma denúncia porque ninguém pode entrar numa cabine.

**SRA. DEPUTADA FERNANDA PESSOA (PRB):** Mas, Dra. Juliana, nós percebemos que se eles não podem nem dizer dos maus tratos que eles estão sofrendo, você imagine se tem drogas? Como é que eles vão falar?

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Deputada, no projeto, nós solicitamos. Porque é assim que funciona, a Polícia Federal ela entra, vê se a senhora vai concordar ou discordar, ela entra nos navios para fazer justamente o que ela falou, a imigração. Caso tenha alguma denúncia, crime, eles vão para investigar, agora o que nós pedimos no nosso projeto de lei, que enquanto o navio tiver navegando em águas nacionais, que nós tenhamos um posto móvel da Polícia Federal dentro das embarcações, para segurança dos nossos brasileiros.

Hoje mesmo, não sei se os senhores tomaram conhecimento, na globo.com, 3,7 toneladas de drogas apreendidas no Porto de Santos.

**SRA. JULIANA DE SÁ PEREIRA (Superintendente da Polícia Federal):** O ideal é que tivesse um Posto da Polícia Federal, porque a pessoa se sentiria mais a vontade para fazer a denúncia. Mas, não podemos entrar em toda cabine sem denúncia, porque é como se fosse a casa da pessoa.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Não, não pode, seria enquanto estivesse navegando, teria um posto móvel da Polícia Federal.

**SRA. JULIANA DE SÁ PEREIRA (Superintendente da Polícia Federal):** Para qualquer denúncia, que poderia ser anônima, inclusive.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Enquanto estivesse em águas nacionais, passaram das águas nacionais eles não podem permanecer porque é outro País, permanece a bandeira de conveniência da embarcação.

**SRA. JULIANA DE SÁ PEREIRA (Superintendente da Polícia Federal):**

Mas, no caso a fiscalização poderia ser feita juntamente com os fiscais do trabalho, o Ministério Público do Trabalho para verificar a ocorrência, e no caso já verificava na hora.

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Obrigada, Dra. Juliana. Um aspecto que ninguém conseguiu debater, eu já passarei para o Márcio e depois para as inscrições, que tem uns 4 inscritos, foi a questão ambiental. Para além de tudo isso tem um item que nós poderíamos fazer uma denúncia posterior da questão ambiental. A irresponsabilidade, a falta de compromisso com o meio ambiente em jogar todo tipo de lixo no mar. Penso, que nenhuma entidade está aqui presente para que possamos passar aqui essa responsabilidade. Mas, vamos fazer essa denúncia sobre isso para que possamos tirar como encaminhamento daqui também.

Então, vamos aos inscritos, quem quiser vir, não tem ordem. A Luíza de Marilac, o Domingos Guilherme, o Sebastião e a Diana. Vocês podem se combinar entre si. Sebastião é o primeiro. Sebastião é vítima de cruzeiro, e vem dar o seu depoimento nessa audiência.

**SR. SEBASTIÃO PINHEIRO DE LIMA (Vítima do Cruzeiro):** Boa tarde.

Meu nome é Sebastião Pinheiro de Lima, eu trabalhei no Navio Melody, que era o péssimo de todos eles, e fui pela Rosa dos Ventos. Eu fui para ganhar um valor e nunca recebi esse valor. A comida era péssima, trabalho exaustivo, tudo muito diferente do que foi prometido no contrato. O meu caso é diferente, porque eu fiquei doente dentro do navio, fiquei abandonado em Gênova na Itália, vim porque o dinheiro que eu juntei, deu para eu vir embora.

Eu fiquei que nem um lixo lá em Gênova, abandonado, lá, a pé, não sabia nem onde estava, porque não conheço. Eu peguei um trem lá na estação para ir a Roma, para o Aeroporto Fiumicino e vir para o Brasil. O navio foi embora e eu fiquei a pé, lá em Gênova. Na Cidade de Livorno, passei mal dentro do trem, veio um médico que tem dentro dos trens e pensou que eu estava tendo um infarto. Chegou uma ambulância, rapidinho, me levou para um hospital, onde eu fiquei um dia e uma noite nesse hospital em Livorno.

Eu saí de madrugada desse hospital, não sabia onde estava, fui procurar minhas malas que tinham ficado na estação, e consegui chegar a Roma. Consegui pegar um avião e vir embora para cá. A promessa aqui era que todo brasileiro, e qualquer nacionalidade, quando desembarcasse do navio tinha um carro, uma van para levar para o aeroporto e mandar para o seu País de origem, mas comigo não aconteceu. Eu liguei para o Diego, que é da Rosa dos Ventos, de dentro do navio e falei que eu não estava recebendo o que foi prometido aqui.

Ele falou que ia aumentar, que ia aumentar. Foi feita uma pergunta a ele por que eu voltei para outro navio? Porque eu fui enganado novamente. Ele falou que eu ia trabalhar como garçom e não foi, eu fui para trabalhar como jumento. Carregando uns troles de comida que quando eu voltei, a minha filha e a minha esposa estavam me esperando numa cadeira de roda, como eu sou um cara um pouco duro eu não quis descer numa cadeira de roda aqui no aeroporto, eu saí andando, mas também fui direto do aeroporto para o Monte Klinikum.

Eu peguei uma hérnia de disco de muito peso, de muito trabalho exaustivo. Remédio, não tem lá dentro do navio. Um médico lá, que eu penso que é romeno, foi um dia aplicar uma injeção em mim, era como quem aplica em animal. Não encosta na gente, parece que tem nojo do brasileiro. Eu olhei para ele, meu deu vontade de quebrar foi com tudo lá. É sério.

Eu coloquei na justiça, agora dia 15 é minha terceira audiência, nunca tive oportunidade de falar ainda, eu nunca tive oportunidade de falar, agora dia 15 é a próxima, vou ver se vão deixar, porque sempre são embargadas as audiências, não sei por que, eu queria saber o que é isso. A minha primeira ninguém nem entrou. Ela será agora dia 15 de abril às 9h30min,. Será no Fórum Trabalhista.

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Vamos pedir que monitore essa próxima audiência do Sebastião, para que realmente ele possa ser escutado.

**SR. SEBASTIÃO PINHEIRO DE LIMA (Vítima do Cruzeiro):** A cabine que eu morava dentro do navio, eu estava olhando no filme e me lembrando, a minha eu tomava banho com pé no lado, “trepado”, e outro no outro, porque saía lama do ralo, lama. Cabine fora com tudo entupido, eu tomava banho com um pé aqui e outro aqui. Era desse jeito. Comida péssima, nós roubávamos dos passageiros, que das mais péssimas era da melhor, para comer, porque não tinha não, era desse jeito. (Aplausos).

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Nós agradecemos Sebastião o seu depoimento, e dizer que que nós encaminharemos. São ofícios que nós teremos que encaminhar por parte da Comissão, para monitorar e acompanhar. Nós pediremos ao advogado dos direitos humanos que eu penso que ele pode sim, Dr. Nonato, acompanhar esse próximo passo que é a audiência.

**SR. SEBASTIÃO PINHEIRO DE LIMA (Vítima do Cruzeiro):** Era serviço demais. Eu começava às 3 horas e parava às 18 horas, todo dia, todo dia, não tinha negócio de feriado. Por isso que eu estranho aqui no Brasil que é tanto feriado que atrapalha a gente. (Aplausos).

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Obrigada Sebastião. Então, vamos chamar agora a Diana, quer vir Diana? Uma mulher, e a Diana foi muito sofrida nesse processo e com certeza tem um depoimento muito forte para nos dar aqui hoje. Diana Cavalcante Moreira, ela teve essa experiência também em um cruzeiro marítimo internacional. Diana, fala a companhia que você teve essa experiência.

**SRA. DIANA CAVALCANTE MOREIRA (Vítima do Cruzeiro):** Boa tarde. Eu trabalhei na Companhia na MSC Cruzeiros e fui recrutada pela Rosa dos Ventos aqui em Fortaleza. Só para início de conversa, eu sempre tive esse sonho de viajar, conhecer o mundo inteiro, falar vários idiomas. Eu sou uma pessoa que posso dizer que eu tive muita sorte na minha vida, porque eu tive sim oportunidades. A minha família graças a Deus, sempre teve condições boas, eu sempre tive uma boa educação, mas mesmo assim eu fui enganada, eu fui muito iludida.

Por incrível que pareça, tudo começou com uma propaganda que a minha própria mãe viu, e disse: Minha filha, por que você não faz isso? É tudo que você sempre sonhou. Conhecer o mundo, falar vários idiomas, ganhar dinheiro em dólar. E eu fui acreditando nisso. Eu fui também com uma prima minha e nós duas fizemos os cursos. Nós fizemos cursos do nosso dinheiro, pagamos STCW, pagamos workshop, pagamos passagem aérea para o Rio de Janeiro. Nós pagamos inclusive todas as despesas médicas que eles exigem que nós façamos, exame antidroga, exame de sangue, exame de tudo que você imaginar do nosso bolso.

Eles nos prometem muita coisa, dizendo que lá é uma maravilha, que é ótimo e quando chegamos vemos que a realidade é completamente diferente. Assim que eu cheguei lá, que o maitre italiano do navio me viu, a primeira coisa que ele disse: Olha, a merda que tão mandando para mim. É isso que estão mandando para mim? Porque eu sou pequena, sou magrinha, franzina, e ele já não me queria lá. E desde o minuto que eu cheguei até o minuto que eu saí, eu fui humilhada lá dentro.

Eles me apelidaram lá dentro e todo mundo, desde o passageiro até o capitão do navio só me chamava assim. Eu era humilhada todo dia, todo dia, me xingavam, faziam reuniões para falar mal de mim, para dizer: Tira essa menina daqui, leva para outra área, ela não serve para mim. A minha prima adoeceu lá dentro, ela ficou com tendinite, foi para o médico que disse: Essa menina não tem condições de trabalhar no navio. O maitre ouvindo isso do médico e a única coisa que ele disse: I don't care, não me interessa.

As frases que eles mais diziam eram essas, e todos os meus colegas aqui vão repetir a mesma coisa, I don't care, não me interessa e Don't like, go home, se não gostou, vai para casa, era só isso que eles repetem para nós, todos os dias nos humilhavam. A nossa

comida como o Sebastião comentou, é horrível, é pior que lavagem de porco aquilo. Nós éramos obrigados, todos nós, tanto eu, quanto todos os meus colegas, todos furtavam comida dos passageiros, porque meu amigo, você com fome, você faz qualquer coisa.

Eu roubava comida, eu colocava dentro das calças. Eu pegava comida dos passageiros, enrolava em papel filme, em papel laminado e botava dentro das calças e saia pra minha cabine assim. Quando chegava na cabine eu comia com a mão porque eu não tinha talher. Eu era tratada que nem um bicho e eu virei bicho. Eu perdi a minha dignidade. Eu comecei a adoecer, porque eu trabalhava tanto, que eu não tinha tempo de comer, eu não tinha tempo de dormir. Nosso descanso lá era meia hora, outro quarenta minutos ali, uma hora ali.

Nesses intervalos eles nos obrigavam a fazer cursos, eu tenho foto também, dos papéis que eles colavam para nós dizendo: Horário tal, estejam no curso tal. E era justamente os nossos horários de descanso. Sempre. Se eu tinha um intervalo de meia hora, era meia hora de curso que eu tinha que fazer. Quando não era isso, nós éramos obrigado a fazer aquele curso, que era feito a cada cruzeiro de salvatagem de navio, que é um treinamento de sobrevivência. E nós éramos obrigado a fazer sempre isso.

Nós éramos obrigados a pegar o colete de salva-vidas, ir para um ponto, e ficar parado lá o tempo todo. E assim que terminava lá íamos de novo para o trabalho, então nós não descansávamos. Nós passamos a dormir com o uniforme para não perdermos tempo vestindo a roupa. Nós escondíamos comida na gaveta e trancava na chave para poder comer depois. A nossa água lá dentro é dessalinizada, eles não dão água potável para nós.

Uma colega minha foi desembarcada com pedra no rim porque a água era dessalinizada. Se nós quiséssemos beber alguma coisa nós tínhamos que comprar água potável, comprar qualquer coisa que fosse, suco, refrigerante, que fosse, tinha que comprar e era cobrado. Os nossos uniformes nós tínhamos que comprar, inclusive quando eu fui comprar o meu uniforme, o que eles me deram lá, eram usado. Eles pegaram as minhas medidas e fizeram na hora, costuraram.

Quando eu fui de volta para casa eles me mandaram devolver e eu já tinha pagado. Tudo, tudo, lá era descontado, tudo. Se nós quiséssemos ligar para família, entrar na internet, tudo era pago e não era barato, era em dólar. Eles nos impediam de descer nas cidades, colocavam o nosso nome na lista, e nós éramos obrigados a ficar lá e não podia descer, era uma dificuldade. Quando eu finalmente consegui ter um contato com a minha família, eu falei: Pai, pelo amor de Deus, me tira daqui. Eu estou sendo tratada pior do que bicho.

O meu pai, graças a Deus, na época ele trabalhava no Ministério do Trabalho e ele abriu uma denúncia. A partir desse momento eu comecei a colher provas lá dentro, eu tirei fotos, eu fiz filmagem. Eu conversei com vários tripulantes lá dentro e sabe o que eles me diziam? Para quê? Não da em nada. Sabe por que a minha prima não está aqui hoje? Porque ela lá dentro, foi assediada sexualmente. Sabe por que ela não está aqui hoje? Porque ela perdeu a esperança. Ela perdeu a fé.

Eu falei com ela de manhã, vem pra essa audiência, ela disse: Para quê? Não vai da em nada. Para quê? Nós já estamos há quase três anos nessa luta e não deu em nada. Eu falava com os outros tripulantes lá no navio e muitos deles, eu cheguei a ouvir o absurdo, do rapaz dizendo: O que vale aqui é a Lei do mar. Aqui não existe Lei. Infelizmente, a mentalidade das pessoas lá dentro é essa. Muitos tripulantes que estão lá dentro não têm conhecimento, são pessoas humildes, são pessoas que estão lá porque precisam, porque tem filho para criar, porque sustentam a sua família.

O meu pai conseguiu levar um fiscal do trabalho para dentro do navio nesse dia que eu desembarquei e o fiscal do trabalho saiu atrás de tripulantes para colher o depoimento deles, inclusive a Polícia Federal entrou, e o rapaz da Polícia Federal foi conversar com os tripulantes e eles não quiseram. Por quê? Porque tem medo. Porque o tempo todo, os capitães do navio estavam atrás deles. Eles colocavam hora extra para nós, era assim, “Don’t like, go home” não gostou, vai embora.

Quanto mais você fazia de ruim pior eles eram com você. Então, lá as pessoas morriam de medo. Eu tive que esconder o Daniel na minha cabine, ele está aqui de testemunha. Eu o escondi dentro da minha cabine para a pessoa da Polícia Federal colher o depoimento dele porque ele estava com medo de falar. As pessoas lá tem medo. Porque a partir do momento que a Polícia Federal descer do navio eles vão continuar lá. E o que é que acontecerá com essas pessoas lá dentro? Podem até morrer também.

Quem é que está lá para protegê-los quando a Polícia Federal descer? Em momento nenhum eu culpo essas pessoas. Só que eu estou aqui hoje também por elas. Eu estou aqui pelo que eu vivi, mas eu estou principalmente por elas. E é justamente para provar tanto para minha prima quanto para todas essas pessoas que estão lá que nós lutaremos até o fim e que isso aqui vai para frente sim.(Aplausos).

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Muito bem! Muito bem Diana pela coragem, pela vontade de tirar uma repostagem e de ajudar outras pessoas a não serem submetidas a esse tipo de violação.

Nós temos a Luiza de Marilac e temos o Domingo.

**SRA. LUIZA DE MARILAC (Vítima do Cruzeiro):** Assim como os outros tripulantes, meu nome é Luiza de Marilac, também fui recrutada pela MSC. Eu também fui tripulante e vítima. Eu estava no mesmo navio em que a Camila estava, eu sofri um pico de estresse muito grande e tive um AVC dentro do navio. Também como o Márcio, do navio eu fui para um hospital na Costa também fiquei lá sozinha durante 22 dias. Posteriormente veio uma pessoa do navio com quem eu me relacionava e ficou comigo uns 12 dias ainda foi quando o médico chegou e disse que não tinha mais o que fazer por mim porque a partir dali era um tratamento, eu teria que voltar a minha cidade e que a empresa não me ajudaria mais.

Então, esses dias eu tive ajuda da empresa, ou seja, a despesa do hospital por conta da empresa. Mas, depois quando eu cheguei a Fortaleza mais nada. Assim como o Márcio também, eu fui acolhida pelo Sara Kubistchek, fiz todo o tratamento lá, estou terminando o tratamento agora. Porque com o AVC eu tive muita sorte porque eu fiquei com poucas sequelas, devido a lesão no cerebelo eu tenho uma leve tontura que eu também não posso mais voltar a trabalhar.

Estou tentando agora me aposentar porque eu não tenho mais condições de trabalhar. Graças a Deus não fiquei com maiores sequelas, consegui voltar os movimentos graças ao Sara Kubistchek ao tratamento que eu tive lá. E agora eu vou ter a oportunidade de entrar na justiça contra a MSC porque agora eu tenho “saúde” para poder lutar também por essas pessoas também que não acreditam mais na justiça. (Aplausos).

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Muito obrigada Luiza. Boa sorte. A Luiza me colocou aqui uma pergunta, agora que eu estou vendo Luiza, como ter acesso ao contrato internacional? Quem falou aqui que tinha um contrato internacional? O Marcelino. Então, Marcelino ela faz essa interrogação aqui na sua inscrição, como ter acesso ao contrato internacional? Eu vou pedir ao Marcelino para te orientar.

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Na minha fiscalização eu tenho cópia desses contratos. Agora o contrato efetivamente de uma pessoa eu tenho que ter o nome da pessoa para solicitar. Se for uma questão de uma pessoa determinada que queira ver o contrato. **SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** O dela. Ela quer o contrato dela internacional. Porque para ela entrar na justiça ela precisa do contrato dela internacional que eles nunca entregaram.

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Você fez aqui com a Rosa dos Ventos? Foi, não é, então, vamos nos comunicar depois quando terminar certo.

**SRA. LUIZA DE MARILAC (Vítima do Cruzeiro):** Dia 9 agora de abril completam os dois anos. Tem que ser logo, rápido. Inclusive, foi até o Guilherme que me orientou que eu viesse aqui para conseguirmos por para frente. No dia 9 de abril completam os dois anos que eu tive o AVC, a bordo do Navio Harmonia aqui no Brasil, foi em Santos.

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Foi em Santos! O cruzeiro não era internacional, era local!

**SRA. LUIZA DE MARILAC (Vítima do Cruzeiro):** Não. Era internacional, mas no momento ele ainda estava em águas brasileiras. Eu assinei um contrato de 9 meses, mas em 3 meses eu tive o AVC e eles me desceram. Eu estava tendo uma convulsão e o rapaz, o oficial com a caneta na mão para que eu assinasse a saída do navio. Eu não tinha condições, eu estava ainda tendo a convulsão quando ele chegou com a caneta e papel. Inclusive, foi até esse meu companheiro que assinou por mim porque eu não tinha condições.

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Então, o processo tem que ser antes dessa data, antes de completar os 2 anos. Quem pode assumir esse compromisso de ajudar a Luiza aqui nesse encaminhamento?

**(Conversa fora do Microfone)**

Eu queria que depois as pessoas que pudessem ajudar entre si para que nós trocássemos os contatos e fôssemos nos automonitorando nessa parceria que nós estamos criando aqui nesse momento.

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Uma das coisas principais na situação que está, vamos dizer assim impedindo muita gente, muito tripulante, alguns tripulantes de entrarem com essa ação é exatamente isso: Como eu provar que tenho contrato? Só o recrutamento? Então, tenho até pensado que seria o caso de entrar com ação cautelar de exibição de documento que a prescrição se suspenderia, correto? Eu até disse para a Marilac pelo telefone disse: Olha, nós poderíamos entrar com uma cautelar de exibição.

Mas, eu teria que ter uma negativa da Rosa dos Ventos dizendo que não tem, que realmente ela vai dizer isso. Eu não tenho aqui, se dirija para Gênova ou para o Panamá ou para qualquer outro canto, menos no Brasil. Então, a Rosa dos Ventos com certeza falará isso. Mas, a juíza do trabalho ou o juiz do trabalho que pegar uma ação cautelar dessa, embora não seja uma ação muito comum na área trabalhista e eu não sou trabalhista eu sou civilista, mas daria para se entrar com essa ação, uma cautelar de exibição de documento. Para quê? Para forçar a Rosa dos Ventos dar o jeito dela. E a juíza definiria qual prazo com pena de multa.

Então, é plenamente viável esse tipo de ação para forçar a Rosa dos Ventos a começar a ter mais seriedade com relação aos direitos dos tripulantes. Deveria até essa informação ser multiplicada pelo pessoal que está entrando nesse barco, vamos dizer assim, nesse barco furado. O problema principal é que a própria Comissão na pessoa das deputadas exigirem da Rosa dos Ventos esse contrato internacional que nunca aparece, só aparece na frente do juiz, esse contrato juramentado.

Porque através dele nós poderíamos fazer uma reprodução no cartório. Uma cópia autenticada, eu penso que teria o mesmo valor.

**(Conversa fora do Microfone)**

**SR. CLÁUDIO CASTELO BRANCO:** A solicitação eu faço realmente a questão de tempo porque normalmente eles encaminham para Santos.

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Com a emissão do documento que nós já suspenderíamos o prazo prescricional que já está chegando ao fim que são 2 anos.

Embora, eu também pense que como foi caso de doença, essa doença dela, vamos dizer assim, essa enfermidade ela poderia talvez suspender também o prazo, é uma questão também de perícia. Mas, é meio complicado, é mais complicado é melhor com uma ação cautelar.

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Obrigada. Obrigada Luiza de Marilac.

Agora nós temos o Domingos Guilherme que também foi vítima de cruzeiro e ele tem um encaminhamento aqui. É uma proposta de fiscalização, é isso?

**SR. DOMINGOS GUILHERME (Vítima do Cruzeiro):** Não. Na verdade a minha dúvida é quanto a fiscalização feita nos navios. Eu mesmo tentei diversas vezes reclamar alguma coisa, mas o que é que acontece? É como a Diana já adiantou até alguma coisa. A Polícia Federal entra e está numa mesa sentada com Staff Captain, com o maitre e com três ou quatro oficiais. Quem vai ser louco de denunciar alguma coisa? Ninguém vai falar nada.

**(Conversa fora do Microfone)**

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Nós fizemos uma fiscalização em Santos onde nós realmente nos encontramos no restaurante, mas todas as pessoas que estavam ligadas ao navio não participaram e isso foi exigência, não tem como se fazer isso. Agora é claro nem sempre se pode fazer isso. É impossível acontecer de você realmente nos encontrar e não poder se

manifestar porque tem alguém próximo. O sigilo da ação fiscal ele é garantido e como também a ação fiscal não pode ser acompanhada por ninguém, exceto quem for para proteger no caso a Polícia Federal ou órgão público nesses termos. Mas nenhum comandante, ninguém.

Inclusive, é muito difícil isso porque o comandante do navio se ele não se acha Deus ele tem certeza que é Deus. Então, tem que ir a Polícia Federal para que eles permitam isso.

**SR. DOMINGOS GUIHERME (Vítima do Cruzeiro):** Eles deixam muito bem claro, principalmente para os brasileiros. Numa certa feita um me chamou e me disse: Por que o brasileiro sempre quebra regras. E eu falei: Brasileiro, não quebra regras. Eu acredito que eu estou como todo brasileiro aqui que veio para trabalhar dignamente e ganhar o que foi prometido nos contratos no Brasil. E ele falou: Por que os indonésios fazem tudo que nós mandamos e vocês não? Então, ele deixa bem claro, a Lei aqui sou eu, quem manda aqui sou eu. E ninguém é bobo de nem conversar com o fiscal dentro no navio porque você é punido rigorosamente, não tenha dúvida disso.

E só reforçando tudo que já foi visto, dito aqui, eu já cheguei a ver gente morrer, vem à tona quando acontece um crime como o da Camila, mas inúmeros outros crimes que acontecem que não tem tanta divulgação, não tem visão porque muita gente do navio nem sabe, só sabe quem convive no setor e tantas outras infrações. Como eu fui muito assediado por ser de Fortaleza e na época das temporadas brasileiras morar na cidade eu fui muito assediado por italiano para ir comprar drogas para ele.

Eu não fui porque não é meu setor, não sou do ramo, eu só tinha duas horas para ir em casa, visitar a família e voltar para o navio e não ia me prestar a isso. Então, droga tem sempre, todo tipo de crime tem dentro de navio. Eu cheguei a presenciar alguns e infelizmente não podia fazer nada. Até hoje estou brigando na luta como todos os outros, não só por mim, mas por todos os outros, todas as Camilas, todas as Fabianas, todos os Márcios, todos os Sebastões que estão lá ainda. E o governo ainda vem com essa proposta de colocar mais inocentes lá para passar pelo que nós passamos.

Esse era o meu questionamento quanto a fiscalização. Eu acredito que a Polícia Federal, a Anvisa, todos os órgãos que vão no navio tem que chegar lá e mostrar, aqui não é a Itália que manda, não são os comandantes italianos que mandam, somos nós, Leis brasileiras. Eu sofri cárcere privado, nas ilhas, eu não podia descer por ser brasileiro. Você não pode descer é um absurdo.

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Mas, você teve conhecimento do seu contrato internacional quando você assinou?

**SR. DOMINGOS GUILHERME (Vítima do Cruzeiro):** Ninguém recebe. Na Rosa dos Ventos ninguém recebe contrato internacional. Você assina um contrato de três itens e eles te dizem: Esse é o seu contrato de trabalho. Você vai lá entrega, entra e acabou. E é isso que você sabe.

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** A violação já começa acontecer exatamente dentro da empresa. A Empresa Rosa dos Ventos ela burla dizendo que é um contrato definitivo e na verdade, não é. É um contrato de recrutamento que é feito. O um contrato internacional ele não é recebido por nenhum daqueles que vão exercer atividade profissional dentro do navio. Então, esse contrato internacional ele está completamente....

**SR. DOMINGOS GUILHERME (Vítima do Cruzeiro):** Depois de 7 meses eles te mandam para casa. Eu descii com 5 meses em Buenos Aires, paguei minha passagem de Buenos Aires até São Paulo e São Paulo para Brasília gastei em média R\$ 2.500,00 por minha conta. Inclusive, a Diana até já falou no começo. O dinheiro que eu tinha recebido no final do mês tinha mandado para casa, sabe o que me aconteceu? O maitre me chamou na frente de todos os funcionários do restaurante passando um chapéu contribuição para mandar ele para casa. Podem acreditar isso acontece não só comigo, todos os brasileiros, todo mundo sabe e ninguém faz nada. (Aplausos).

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** É um absurdo! Obrigada Guilherme. São muitos relatos, gente. O que foi escutado aqui é algo que a nossa audição se nega a ouvir, mas isso é real. De fato está acontecendo isso com muitos brasileiros, não só aqui no Ceará, mas em outros Estados.

Dizer que não sonhem com esse tipo, nem como passageiro com viagem internacional nós temos que negar daqui por diante por isso que nós estamos escutando aqui. Que isso não é gente que está dentro desse navio, não são pessoas humanas, não sabem respeitar ninguém. Para além de todas as violações que vocês viram aqui, assédio sexual, assédio moral, constrangimento de toda ordem, trabalho escravo, maus tratos, racismo, a questão das drogas e todo tipo de crime acontece dentro desses navios, desses cruzeiros internacionais.

E aqui tem que ter o encaminhamento, nós temos que suspender aqui no Ceará, acho que tem que suspender no Brasil todo, mas como a nossa abrangência é só o Ceará

suspender esse recrutamento. Nós temos que dizer para essas pessoas não façam esse recrutamento na Empresa Rosa dos Ventos porque vocês estão literalmente sendo enganados e enganadas.

E para, além disso, quando chegarem dentro e assim não acreditando, que muitos não acreditam, porque sonha o dinheiro fácil, a coisa fácil, vai conhecer o mundo isso e aquilo, quando chegar lá acontecerá esses depoimentos que foram dados aqui. Isso é real, isso é verdadeiro, as famílias estão sofrendo. Aqueles que conseguiram a vida aqui como esses que deram o depoimento, mas nós temos casos graves como esse que nós vimos aqui da Camila que perdeu sua vida dentro de um cruzeiro internacional.

Então, portanto, gente isso é real, isso é algo que não dignifica ninguém. E, portanto cruzeiro está fora da nossa rota, qualquer tipo de cruzeiro está fora da rota de um ser humano. Então, é isso que nós temos que divulgar. E quanto mais nós divulgarmos mais nós estamos fazendo bem a nossa sociedade. Vamos tirar a Empresa Rosa dos Ventos o direito de recrutar enquanto todas essas violações de direitos humanos não forem esclarecidas para o Estado do Ceará. (Aplausos).

Então eu queria chamar a Cecília que está inscrita também e por último o Márcio que fará o seu depoimento. Cecília dois minutinhos o Marcelino quer falar.

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** É só uma informação porque como nós trabalhamos no Porto do Mucuripe, está sendo feito uma obra com mais de R\$ 160.000,00 que é do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) que é exatamente a extensão do Porto do Mucuripe só para cruzeiros.

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Ah meu Deus! Olha a que ponto nós chegamos.

Nós poderíamos aqui tirar até uma Comissão Marcio para nós irmos falar com o Paulo André, Presidente da Companhia Docas porque lá é que está segundo a informação está sendo feito o recrutamento na Companhia Docas no CVT. Com certeza daqui nós temos que tirar o encaminhamento dessa visita.

E eu queria combinar com vocês que sofreram isso para que nós possamos levar esse depoimento e alertar o Paulo André. Eu o conheço é uma pessoa da maior dignidade. Com certeza, ele nos receberá e nós tomaremos as providências, então nós precisamos ter esse contato. Já fica aqui como encaminhamento também de tirarmos uma data que seja boa para todos nós e que possamos fazer essa visita lá.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Eu sou aposentada das Docas do Rio de Janeiro, depois você manda para mim.

**SRA. PRESIDENTE DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** É o Paulo André Holanda que está hoje presidindo a Companhia Docas.

Cecília, por favor.

**SRA. CECÍLIA CORREIA:** Boa tarde. Eu queria me solidarizar tanto com as famílias de vítimas, quanto com as próprias vítimas dos cruzeiros internacionais.

Aqui me chamaram a atenção duas coisas: Primeiro, com relação a essa Empresa Rosa dos Ventos. A meu ver com o porte e a representatividade das autoridades que tiveram hoje aqui e que ainda estão nessa audiência por que não ir com face a todas essas denúncias fazer uma visita a esta empresa e dizer que quer que ela apresente os contratos internacionais de 15 em 15 dias? Porque ela tem que apresentar contrato, ela não está todo dia recrutando gente e nem contrato nenhum. Então, o Ministério do Trabalho não tem esse poder? Isso é uma pergunta, eu não sei, eu sou leiga neste assunto.

Pronto, nós estamos aqui fazendo, estamos recrutando e encaminhamos para vocês verem quem são, já que não dão. Isso é uma denúncia forte, eles fazem o contrato e não recebem de volta. Então, é uma coisa que você já pode estar em cima.

A outra pergunta que eu ia fazer que se dirige ao Dr. Marcelino quando ele falou que vocês fizeram uma visita a um cruzeiro que chegou e que foi durante mais ou menos uma hora e que nem dá para fazer uma coisa eficaz porque se é durante uma hora e o cruzeiro tem 16 andares. A minha pergunta que também não entendo dessa área portuária é: O cruzeiro vem ao Brasil, está passando, existe já porque o caso da Camila é noticiado, então os processos estão na justiça, não só o da Camila como dos demais.

Quem é que diz o tempo que o navio permanece no Brasil é a Companhia ou são as autoridades brasileiras? Porque quando você chega à migração você faz um voo São Paulo/Orlando, Orlando/Miami, São Paulo/Miami, Miami/Orlando, se você enganchar na emigração em Miami você perde o voo, não quer saber não, só se você explicar, nós estamos achando que você entrou com dinheiro e não disse. Dispõe lá, fica lá na emigração de 10 minutos até 10 horas. Eu tive parente que ficou 10 horas para explicar.

E aqui? Aqui o pessoal vem, não é só uma hora. Então, as autoridades que se adéquem, o Brasil que se adéque a regra do cruzeiro, e se em uma hora der tempo. E a terceira coisa que eu ia falar não é como pergunta é como proposta. Já que precisa colher se nos navios, principalmente contra a essa MSC porque é tudinho é o Music, é o Harmonia, é o que vier, é o Ópera.

Então, um navio, a meu ver, que tem já todos esses casos, todas essas suspeitas e constatações, porque tem casos suspeitos e tem casos já constatados, porque não quando a polícia, e vai para a Sra. Dra. Juliana, quando a Polícia Federal vai atuar num navio desse porque que não tira a tripulação e a coloca para colher os depoimentos lá fora, em terra? Não, vocês não vão ficar aqui! Vamos. Então, nós tiramos o pessoal vamos conversar.

Faz uma amostragem, vamos tirar 10, 20 e traz aqui, para a Companhia Docas, para onde for. O navio está atracado num canto onde embaixo tem um setor administrativo, tira, dá o seu depoimento não sabe nem com quem falou, com que foi e voltam. Porque para dar lá dentro na frente quem é que vai dizer? Só se for doido para depois morrer de chibata como o menino disse ou então jogarem.

Eram essas as minhas perguntas. Obrigada. (Aplausos).

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Obrigada Cecília.

Eu queria só dizer que eu estou aqui em mãos, 9 de setembro de 2011, o Governo do Estado e através da Empresa Rosa dos Eventos com idade de 18 a 29 anos, o nome do Projeto é Viajantes para o Futuro. Eles treinaram 160 jovens entre 18 a 29 anos, exatamente no CVT conforme o Marcelino falou aqui, isso em 2011. Em 2012, foram 130 jovens que foram treinados através do Governo do Estado que garante ao jovem ingressar no mercado de trabalho.

Olha, propaganda enganosa porque é o mercado de trabalho daqueles que ninguém espera. O projeto dá ao jovem a chance do primeiro emprego. Olha aí, como a chamada ela é forte, de uma qualificação e da emancipação social e cidadã. Vocês têm que usar isso aqui porque nada disso aqui existe conforme afirma o titular da STDS. E agora em 17 de junho 213, o mesmo projeto, 100 jovens entre 18 e 29 anos serão capacitados, portanto com a mesma proposta.

Os primeiros 100 selecionados de um total de 600 inscritos. Quer dizer 600 se inscreveram para serem enganados, 100 foram selecionados, assinaram contrato de recrutamento, embarque e zarpam para nova experiência profissional e internacional. E diz: Pagos em dólares americanos, os salários variam entre US\$ 1.200 a US\$ 2.000 mensais. Então, isso é muito grave porque é propaganda enganosa, é a vida fácil, e isso minha gente, não acontece dentro desses navios. Não se enganem, não façam essa capacitação e não se entreguem, porque vocês sofrerão todas essas violações que foram expostas por essas pessoas que estão aqui.

E para encerrar quem está nos ouvindo, vamos ouvir ainda o depoimento do Márcio que é o último depoimento. E o Marcelino ainda quer fazer uma fala.

**SR. MARCELINO RODRIGUES MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Ela me fez uma pergunta, mas eu vou responder rápido pela questão da hora.

O primeiro ponto com relação à emigração. A emigração só se dá com estrangeiro, só estrangeiro. O estrangeiro quando ele vem para o Brasil ele vem ou já com autorização de trabalho ou pede para aquele período. E que hoje pelo pool dessas empresas junto aos representantes do Conselho de Migração eles podem renovar até por 2 anos. Isso é uma questão deles, já resolvido. A nossa, dos brasileiros não, dos brasileiros já é diferente, porque os brasileiros se eles forem naquele período de alta estação não tem nenhum problema eles são contratados pela CLT normalmente tem todo o processo.

Se forem contratos pelo contrato internacional já muda todo o processo. Hoje o que se está percebendo é que para fazer a camuflagem desse contrato chamado nacional para o internacional na verdade tudo é um contrato sem direito nenhum, porque eles dizem que é internacional, mas quando chega, por exemplo, aqui em Fortaleza eles obrigam que peçam a demissão. Então, quer dizer num período de menos de 4 meses ele se dá esse processo.

Quanto a requer descer pessoas do navio é um processo muito difícil. Eu acredito que o Ministério do Trabalho para conseguir isso tem que ser via Marinha, via Polícia Federal e em alguns casos a Interpol. Porque o navio ele responde, o doutor que é nosso amigo da OAB, sabe que o navio representa um País. Então, não é um processo realmente muito fácil é território internacional, envolve uma série de coisa. Mas, é uma boa ideia, quem sabe nós cheguemos a esse ponto.

E por fim a questão de exigir o contrato internacional porque a Rosa dos Ventos ela foi fiscalizada por nós duas vezes e nós encontramos toda a relação das pessoas, inclusive com endereço dessas pessoas. Muitas delas nós fizemos informalmente a solicitação para que elas viessem antes ao Ministério do Trabalho para ter as informações e trazer o que é que elas achavam porque eram pessoas que já tinham feito esses contratos de outra maneira, tarefas diferentes.

Digamos, eles foram promovidos e do jeito que são tiradas aquelas pessoas que reclamam, que ficam na lista negra eles foram promovidos para participar. Esse contrato eles dizem que não é feito no Brasil é feito lá no exterior. Alguns falaram na Itália, que é feito na Itália. O que nós conseguimos é que determinados trabalhadores eu notifico e consigo, mas eu tenho que ter uma justificativa para notificar esses contratos.

Eu não posso chegar e exigir todos os contratos. Mas, o TAC do Ministério Público pode exigir, o procurador, e a Procuradora Dra. Juliana. Por quê? Porque foi assinado entre eles. Se eles não cumprirem isso, eles entram na justiça e valerá como Lei aquilo ali. Então, é um acordo que já foi feito perante o Ministério Público. O Ministério Público pode porque o TAC foi feito junto com ele.

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Obrigado Marcelino.

Vamos passar logo a Dra. Juliana para responder.

**SRA. JULIANA DE SÁ PEREIRA (Superintendente da Polícia Federal):** Em relação à emigração, ela é no tempo da Polícia Federal. Não existe isso do navio só ter um período, uma hora. Como também para fiscalização se você acha que tem alguma coisa errada ali é o tempo que for necessário.

Em relação a chamar algumas pessoas se a pessoa se manifestar, tiver o interesse de sair do navio com certeza ela vai porque ela não está presa. Ela sairá e pode prestar declarações, fazer qualquer tipo de denúncia. Talvez seja até uma ideia para nós levarmos para todos os outros lugares para ser feito isso.

E outra coisa que eu queria também falar para mandar a Ata dessa audiência pública para a Polícia Federal porque é caso de instaurarmos um inquérito e essa empresa não poder fazer mais isso.

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Bom demais. Isso já é um bom encaminhamento.

Com certeza nós vamos encaminhar. Fica aqui o nosso compromisso e a Cecília já está anotando ali de termos o encaminhamento para a Polícia Federal da Ata dessa audiência. E nós queremos enviar também para a Corte Interamericana todas as denúncias que foram, por isso que eu estou coletando todo o material, peguei o depoimento da D. Rosângela, peguei os vídeos e todo material que está aqui. Os depoimentos que foram feitos aqui eles servirão de prova para a Corte Interamericana. Então, esse é o nosso papel.

**SR. MARCELINO RODRIGUES DE MENDES (Auditor Fiscal do Trabalho na Área Portuária do Ceará):** Deputada, eu sugeriria também para a IMO que é exatamente a organização internacional, para a ITF que é o Sindicato Internacional e por final a OIT.

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** A OIT também os encaminhamentos são feitos para essas entidades. Muito obrigado, Marcelino por nos ajudar aqui a fazermos esses encaminhamentos e compromissos.

E agora vamos ouvir o último depoimento do Márcio.

**SR. MÁRCIO FREITAS (Vítima do Cruzeiro):** Para finalizar eu vou fazer um breve resumo da minha história a bordo porque é longa.

Em 2009 eu resolvi trabalhar com mais 6 amigos. Éramos em um grupo de 7 que crescemos juntos. Nós pedimos demissões de nossos trabalhos, trancamos nossas faculdades para nos aventurarmos nessa jornada de trabalho em navios de cruzeiros. Quando nos deparamos a bordo com a realidade como a Diana, o Sebastião, o Guilherme, Luiz, todos que falaram, péssima alimentação, jornada exaustiva de trabalho, pressão direta e assédio moral.

Teve uma amiga nossa chamada Roberta que ela foi agarrada a força por um funcionário italiano e ela chorava todos os dias. Nós não sabíamos o que era, só ela e a moça amiga nossa que dividia a cabine com ela. E nós perguntamos o que é que a Roberta tinha, que chorava todo dia! E foi quando ela disse: Não, ela foi agarrada a força por um italiano, por isso que ela está chorando todos os dias.

Então, algumas pessoas se reuniram falaram com o chefe dela pediram a expulsão desse italiano do navio porque era um absurdo isso, só não foi estuprada porque ela era forte conseguiu derrubar o italiano e se livrar. Após isso o rapaz, o italiano foi mudado para outro navio. Quando ela retornou a Fortaleza ela entrou em contato com a Agência Rosa dos Ventos e a agência disse que ela não tinha se saído bem.

Quer dizer ela sofreu um abuso lá dentro e quando ela foi pedir para saber como que ela tinha sido avaliada, como era a avaliação dela a empresa tinha a colocado num blacklist, numa lista suja de tripulantes porque denunciou, só porque denunciou. Como a companhia é italiana e tinha sido um italiano que tinha tentado abusá-la ela teve a avaliação negativada pela empresa. E palavras da agência que ela não embarcaria em mais nenhum outro navio da companhia.

Eu trabalhei durante 244 dias ininterruptos, sem nenhum dia de folga. Adoeci, fiquei gripado e tive após os medicamentos lá dentro da enfermaria do navio eu tive paralisia nos membros inferiores e superiores e passei 7 dias nessas condições dentro da enfermaria com os amigos me dando comida na boca porque eu não conseguia me alimentar sozinho.

Esse mesmo navio por uma triste coincidência foi o mesmo navio onde o MSC Music foi o mesmo navio onde a Camila foi assassinada e também o mesmo navio onde a Fabiana Pasquarelli trabalhou conosco e que ela veio depois a falecer após trabalhar no MSC Harmonia.

Então, eu fui deixado após 244 dias trabalhando direto sem nenhum dia de folga com jornadas de 12, 13, 14 horas por dia, eu fui deixado num hospital público numa maca de 11h30min, até às 23 horas em cima de uma maca em Atenas num hospital público. As pessoas

passavam feridas, passava gente morta com o lençol coberto. E só tinha um papel aqui atrás da minha cabeça e eu em cima de uma maca e eu tentando acreditar que aquilo não era realidade, que aquilo era apenas um pesadelo e que ia passar.

Eu já tinha visto a sensação horrível que foi após a morte da Camila no navio muita gente chorava, foi um verdadeiro caos após a morte da Camila dentro do navio. Ninguém conseguia trabalhar direito, ficou sombrio, essa que é a realidade, Ficou um clima muito chato, muito pesado essa é a realidade, ficou um clima pesado dentro do navio. Após tudo isso com ajuda do Itamaraty eu consegui retornar a Fortaleza que com todo o dinheiro que eu juntei do meu contrato eu tive que pagar o meu tratamento porque a empresa se negou a dar assistência médica.

Graças a Deus eu consegui me reabilitar, consegui voltar a andar, como vocês podem ver hoje eu estou de pé para contar a história. Infelizmente, nós também temos que contar a perda de nossas duas amigas que foi a Camila e a Fabi. E após isso tudo apareceram inúmeros outros casos de amigos nossos que adoeceram a bordo. Nós tivemos o caso do Ricardo que precisou de transfusão de sangue lá fora e a empresa acobertou isso, ninguém conseguiu divulgar isso.

O que vocês pensarem de absurdos a bordo existe. E essa audiência pública é um marco para nós porque muita gente não sabia da realidade a bordo dos cruzeiros. Então, eu gostaria de agradecer mais uma vez aos amigos tripulantes que tiveram coragem de vir até aqui, Sebastião, Guilherme, Diana, Marilac, o Daniel que teve aqui também, são poucos tripulantes que tem coragem de falar a verdade aqui sobre as sujeiras das companhias de cruzeiros.

Eu gostaria de agradecer a deputada, e também a Rosângela que hoje eu chamo de tia após a morte da Camila que nós realmente nos aproximamos e nos juntamos para formarmos a organização a OVC pela dor, não foi com interesse, o único interesse é de fazer justiça. E vamos fazer justiça juntos.

É isso aí muito obrigado. (Aplausos).

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** E vamos fazer doa a quem doer. Todos os tripulantes, todos vocês, qualquer problema entrem no site [camilapeixotobandeira.com](http://camilapeixotobandeira.com). Esse site é de vocês, esse site é para vocês. A OVC existe para vocês. Entrem em contato, deixa a reclamação, o que for, está com medo, estão ameaçando, entra, vai lá e deixa o depoimento que nós corremos atrás. Ele é meu vice aqui, ele me representa, ele é o meu braço direito. Nós existimos para cuidar de vocês. (Aplausos).

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Nós agradecemos Rosângela pela disposição, sei que não é fácil vir aqui, mas, pela determinação de ajudar a outras pessoas. Isso é o que mais nos dignifica.

Dizer que o Lucas me alertou aqui e eu já fiz uma consulta ao Dr. Marcelino, que esse recrutamento Projeto Viajantes do Futuro, as pessoas estão sendo recrutados com dinheiro público. Nós precisamos ter uma ação, porque nós estamos precisando tanto de dinheiro público para outras coisas, perfurar poços para aqueles que estão sem água, tantos encaminhamentos, mas pagar dinheiro público para recrutar, para entrada de navio e para sofrer e ser submetido a trabalho escravo, discriminação racial, exploração sexual, tráfico de drogas e tudo aquilo que não é digno de um ser humano, então nós teremos de ter todo o cuidado. Nós veremos aqui esse encaminhamento....

**(Conversa fora do Microfone)**

Uma outra visita está prevista aqui, que é nós irmos a Secretaria de Trabalho e Desenvolvimento Social, dizer que nós estamos monitorando e que esse ano de 2014 nós não podemos ter um contrato se quer com essa Empresa Rosa dos Ventos. (Aplausos).

A Cecília está anotando os encaminhamentos. E, Márcio não sei como é sua agenda, mas nós organizaremos aqui.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Deputada, eu posso fazer uma pergunta para senhora!

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Pode sim.

**SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC):** Porque nós já participamos de reuniões em Porto Alegre, em vários lugares, será que pessoas do mesmo Partido de vocês que estão lá também, será que não poderia... gente, não adianta, vocês tentarão resolver o problema no Ceará, mas esse problema é todo território nacional. É um trabalho de formiguinha, nós temos que ir atrás dos outros Estados. Gente, são brasileiros, são nossos jovens. Então, vocês resolverão Ceará. E os outros Estados?

**SRA. PRESIDENTA DEPUTADA ELIANE NOVAIS (PSB):** Não, eu vou procurar a Deputada Luiza Erundina que é uma pessoa extremamente dedicada aos direitos humanos, militante dos direitos humanos para me ajudar a nível federal para que ela possa identificar em rede nacional quem pode nos ajudar. A Luiza Erundina também é um encaminhamento forte para nós. A Marina Silva é uma pessoa fantástica de uma sensibilidade incrível, é outra pessoa. Está previsto a Marina vir aqui ao Ceará se eu não me engano dia 3 de maio.

E, portanto fica o convite aqui para a Rosângela dia 3 de maio. Então, pode ser que nesse encontro com a Mariana nós já preparemos um documento dessa realidade que está acontecendo em todo o Brasil para entregarmos a Marina. Nós podíamos nos motivar. Eu peguei as informações aqui e entregamos esse documento para a Marina também.

Pronto fica aqui, eu acho que nós temos uma força tarefa a ser feita. E a Rosângela faz o convite para que essa força tarefa se estenda a nível nacional e fica a responsabilidade de articularmos isso nos outros Estados de acordo com as nossas articulações.

Portanto, eu quero agradecer a todos, a presença de todos que tiveram presentes, principalmente a Rosângela que veio do Rio de Janeiro para cá nos ajudar a fazer essa reflexão e a nos sensibilizarmos também porque os depoimentos foram muito fortes. Nós não esperávamos que fosse tão impactante. Então, é importante que outras pessoas tenham o conhecimento disso. Quanto mais divulgarmos evita que pessoas de bem possam entrar no cruzeiro internacional para se ver ao lado dessa forma.

Acabamos de concluir a nossa audiência pública, e os encaminhamentos que foram postos ficam sobre a nossa responsabilidade, do nosso mandato. Muito obrigado. Nós agradecemos a Deputada Fernanda. Ela teve que se ausentar que também é uma parceira e também militante dos direitos humanos. Muito obrigado.

SRA. ROSÂNGELA BANDEIRA DE OLIVEIRA (Presidente da OVC): Muito obrigada.