



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 1.101, DE 2018**

**(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)**

**Mensagem nº 140/2017**

**Aviso nº 174/2017 - C. Civil**

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

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

**APRECIACÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

**O Congresso Nacional decreta:**

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

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, assim emendada, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2018.

Deputado **Nilson Pinto**  
Presidente

## **MENSAGEM N.º 140, DE 2017**

**(Do Poder Executivo)**

### **Aviso nº 174/2017 - C. Civil**

Texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;  
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD).

**APRECIACÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário



Mensagem nº 140

Senhores Membros do Congresso Nacional,

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

Brasília, 8 de maio de 2017.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long, sweeping tail that curves upwards and to the right.

Brasília, 17 de Março de 2017

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

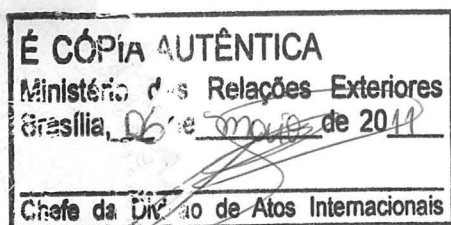
serve de estímulo aos demais Estados-membros da OIT e deverá aumentar o atualmente elevado prestígio do País junto à organização.

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

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

Respeitosamente,

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



## CONVENÇÃO SOBRE TRABALHO MARÍTIMO – CTM, 2006

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

Convenção: CTM

Local: Genebra

Sessão da Conferência: 94

Data de adoção: 07/02/2006

Classificação por assunto: Dispositivos Especiais por Setor de Atividade Econômica

Assunto: **Gente do Mar**

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## OBRIGAÇÕES GERAIS

### Artigo I

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

## DEFINIÇÕES E ÁREA DE APLICAÇÃO

### Artigo II

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

- (a) **autoridade competente** significa o ministro, repartição governamental ou outra autoridade com competência para emitir e controlar a aplicação de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório a respeito da matéria da disposição que se trate;
- (b) **declaração de conformidade do trabalho marítimo** significa a declaração a que se refere a Regra 5.1.3
- (c) **arqueação bruta** significa a capacidade do volume de carga a ser transportado pelo navio, calculada de acordo com os regulamentos a respeito de mensuração de tonelagem, constantes no Anexo I à Convenção Internacional sobre Mensuração de Tonelagem de Navios, 1969, ou de qualquer Convenção subsequente; no caso de navios cobertos pelo esquema provisório de mensuração de tonelagem adotado pela Organização Marítima Internacional, arqueação bruta é a que consta na coluna de OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Tonelagem (1969);
- (d) **certificado de trabalho marítimo** significa o certificado a que se refere a Regra 5.1.3;
- (e) **requisitos desta Convenção** se referem aos requisitos estipulados nos Artigos e nas Regras e na Parte A do Código desta Convenção;
- (f) **gente do mar** significa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual esta Convenção se aplica;
- (g) **contrato de emprego da gente do mar** inclui tanto o contrato de trabalho como artigos do acordo coletivo de trabalho ou do contrato de engajamento de marítimo;
- (h) **serviço de contratação e colocação de gente do mar** significa qualquer pessoa, empresa, instituição, agência ou outro tipo de organização do setor público ou privado que se dedica a recrutar gente do mar em nome de armadores ou à colocação de gente do mar junto a armadores;
- (i) **navio** significa embarcação outra que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas dentro de ou adjacentes a águas abrigadas ou áreas onde se aplicam os regulamentos portuários;
- (j) **armador** significa o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gerente, agente ou afretador a casco nu, que houver assumido a responsabilidade pela operação do navio em lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e responsabilidades cabíveis a armadores em virtude da presente Convenção, independentemente do fato de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou responsabilidades em nome do armador.

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

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

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



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

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

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

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

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

## DIREITOS E PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

### Artigo III

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

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

## DIREITOS NO EMPREGO E DIREITOS SOCIAIS DA GENTE DO MAR

### Artigo IV

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

## RESPONSABILIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO E CONTROLE DA APLICAÇÃO

### Artigo V

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



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

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

## **REGRAS E PARTES A E B DO CÓDIGO**

### **Artigo VI**

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

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

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

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

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

b) ela efetiva a disposição ou as disposições correspondentes da Parte A do Código.

## **CONSULTA A ORGANIZAÇÕES REPRESENTATIVAS DE ARMADORES E GENTE DO MAR**

### **Artigo VII**

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

## **ENTRADA EM VIGOR**

## Artigo VIII

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

## DENÚNCIA

### Artigo IX

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

## EFEITO DA ENTRADA EM VIGOR

### Artigo X

Esta Convenção revisa as seguintes Convenções:

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

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

## FUNÇÕES DE DEPOSITÁRIO

### Artigo XI

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

### Artigo XII

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

## COMITÊ TRIPARTITE ESPECIAL

### Artigo XIII

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

### EMENDAS A ESTA CONVENÇÃO

#### Artigo XIV

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

6. Para os Membros a que se refere o parágrafo 2º deste Artigo, uma emenda entrará em vigor 12 meses após a data de aceitação a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo ou 12 meses após a data em que a ratificação da emenda tiver sido registrada, se essa data ocorrer por último.

7. Em conformidade com o parágrafo 9º deste Artigo, para os Membros a que se refere o parágrafo 3º deste Artigo, a Convenção emendada entrará em vigor 12 meses após a data de aceitação a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo ou 12 meses após a data em que sua ratificação tiver sido registrada, se essa data ocorrer por último.

8. Para os Membros cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada antes da adoção de uma emenda e que ainda não a ratificaram, a Convenção continuará em vigor sem a referida emenda.

9. Um Membro cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada após a adoção da emenda, porém antes da data a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo, poderá, mediante uma declaração anexada ao instrumento de ratificação, especificar que a ratificação se refere à Convenção sem a emenda em apreço. No caso dessa ratificação acompanhada da referida declaração, a Convenção entrará em vigor para o referido Membro 12 meses após a data em que a ratificação for registrada. Se o instrumento de ratificação não for acompanhado da referida declaração, ou se a ratificação for registrada na data ou após a data a que se refere o parágrafo 4º, a Convenção entrará em vigor para o referido Membro 12 meses após a data em que a ratificação tiver sido registrada e, quando entrar em vigor em conformidade com o parágrafo 7º deste Artigo, a emenda passará a ser obrigatória para o referido Membro, salvo se a emenda dispuser em contrário.

## EMENDAS AO CÓDIGO

## Artigo XV

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



7. Uma emenda aprovada pela Conferência será considerada aceita, salvo se, ao expirar o prazo prescrito, o Diretor Geral tiver recebido manifestação formal de discordância de mais de 40% dos Membros que tiverem ratificado a Convenção e que representarem pelo menos 40% da arqueação bruta dos navios dos Membros que tiverem ratificado a Convenção.

8. Uma emenda considerada aceita entrará em vigor seis meses após a expiração do prazo estipulado para todos os Membros ratificantes, exceto para aqueles que manifestaram formalmente sua discordância em conformidade com o parágrafo 7º acima e que não tiverem retirado sua discordância em conformidade com o parágrafo 11. Contudo,

a) antes de terminar o prazo estipulado, qualquer Membro ratificante poderá notificar ao Diretor-Geral que se sujeitará à emenda somente após notificação posterior de sua aceitação; e

b) antes da data de entrada em vigor da emenda, qualquer Membro ratificante poderá notificar ao Diretor-Geral que não dará efeito à referida emenda por um determinado período.

9. Uma emenda que tiver sido objeto da notificação a que se refere o parágrafo 8º, alínea *a*, acima, entrará em vigor, para o Membro que fizer tal notificação, seis meses depois de ter notificado ao Diretor-Geral sua aceitação da emenda ou na data em que a emenda entrar em vigor, se essa data ocorrer por último.

10. O prazo a que se refere o parágrafo 8º, alínea *b*, deste artigo, não poderá exceder um ano a contar da data da entrada em vigor da emenda ou outro prazo estipulado pela Conferência quando da aprovação da emenda.

11. O Membro que tiver manifestado formalmente sua discordância de uma emenda poderá retirar sua discordância a qualquer momento. Se o Diretor-Geral receber notificação dessa retirada depois de a emenda ter entrado em vigor, a emenda entrará em vigor para esse Membro seis meses a contar da data em que a notificação for registrada.

12. Após a entrada em vigor de uma emenda, a Convenção só poderá ser ratificada em sua versão emendada.

13. Na medida em que um certificado de trabalho marítimo se referir a questões abrangidas por uma emenda à Convenção que tiver entrado em vigor:

a) o Membro que tiver aceitado a emenda não será obrigado a estender o benefício da Convenção relativo a certificados de trabalho marítimo emitidos a favor de navios que arvoram a bandeira de outro Membro que:

i) tiver, em conformidade com o parágrafo 7º deste Artigo, manifestado sua discordância com a emenda e não tiver retirado sua discordância; ou

ii) tiver emitido notificação, em conformidade com o parágrafo 8º, *a*, deste Artigo, de que sua aceitação estaria sujeita a uma notificação expressa subsequente e não tiver aceitado a emenda; e



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

## LÍNGUAS AUTÊNTICAS

### Artigo XVI

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

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

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

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

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

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

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

## **REGRAS E CÓDIGO**

### **TÍTULO I – REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABALHAR A BORDO DE NAVIOS**

#### **Regra**

##### **Regra 1.1 – Idade mínima**

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

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

#### **Norma**

##### **Norma A1.1 – Idade mínima**

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

## **Diretriz**

### **Diretriz B1.1 – Idade mínima**

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

## **Regra**

### **Regra 1.2 – Atestado médico**

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

1. A gente do mar não trabalhará a bordo de navio se não tiver um atestado médico que a declare apta para desempenhar suas tarefas.

2. Exceções só serão permitidas em conformidade com o Código.

## **Norma**

### **Norma A1.2 – Atestado Médico**

1. A autoridade competente exigirá que a gente do mar, antes de começar a trabalhar a bordo de embarcação, tenha um atestado médico válido declarando que está apta do ponto de vista médico para desempenhar as tarefas que lhe couberem a bordo.

2. A fim de assegurar que o atestado médico reflita genuinamente o estado de saúde da gente do mar, tendo em vista as tarefas a serem desempenhadas, a autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes e depois de devida consideração das diretrizes internacionais pertinentes, a que se refere a Parte B deste Código, deverá prescrever a natureza do exame médico e do respectivo atestado.

3. Esta Norma não prejudica a Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978, revisada (STCW). Um atestado médico emitido em conformidade com os requisitos da STCW será aceito pela autoridade competente para os fins da Regra 1.2. Um atestado médico que atenda a substância de tais requisitos, no caso de gente do mar não abrangida pela STCW, será igualmente aceito.

4. Os atestados médicos deverão ser emitidos por um profissional médico qualificado ou, no caso de um atestado referente simplesmente ao exame de vista, por uma pessoa reconhecida pela autoridade competente como sendo qualificada para emitir tal atestado. Os profissionais devem usufruir de completa independência profissional no exercício de seu juízo médico ao realizar exames médicos.

5. Gente do mar a quem for negado um atestado ou que for sujeita a alguma limitação de sua capacidade de trabalhar, especialmente no que respeita a horário, campo de trabalho ou esfera de

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

6. No atestado médico deverá constar particularmente o seguinte:

- a) a audição e a vista do interessado e a visão de cores do interessado a ser destacado para funções em que a aptidão para o trabalho a ser realizado pode ser afetada por defeito da visão de cores, são todas satisfatórias; e
- b) o interessado não padece de nenhuma condição médica suscetível de se agravar com o serviço a bordo ou de tornar o candidato inapto para tal serviço ou ainda de colocar em perigo a saúde de outras pessoas a bordo.

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

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

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

- a) o período para tal permissão não ultrapasse três meses; e
- b) o interessado possua um atestado médico vencido em data recente.

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

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

## **Diretriz**

Diretriz B1. 2 – Atestado Médico

Diretriz B1.2.1 – Diretrizes internacionais

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

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

## **Regra**

### **Regra 1.3 – Formação e qualificações**

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

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

## **Regra**

### **Regra 1.4 – Contratação e colocação**

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

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

## **Norma**

### **Norma A1.4 – Contratação e colocação**



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

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

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

a) o serviço de contratação e colocação é operado ao amparo de um acordo ou convenção coletiva entre a dita organização e um armador;

b) tanto a organização de gente do mar e o armador estejam ambos sediados no território do Membro;

c) o Membro possua legislação ou regulamentos nacionais ou algum procedimento para autorizar ou registrar o acordo ou convenção de negociação coletiva que permite a operação do serviço de contratação e colocação; e

d) o serviço de contratação e colocação seja operado de forma ordenada e existam medidas para proteger e promover direitos de emprego comparáveis àqueles a que se refere o parágrafo 5º desta Norma.

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

a) impedir um Membro de manter um serviço público gratuito de contratação e colocação de gente do mar ao amparo de uma política que atenda às necessidades dos armadores e da gente do mar, faça ou não esse serviço parte de um serviço público de emprego para todos os trabalhadores e empregadores, e seja ou não coordenado por tal serviço; ou

b) impor a um Membro a obrigação de estabelecer um sistema para a operação de serviços privados de contratação e colocação de gente do mar em seu território.

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

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

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

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

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

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

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

## **Diretriz**

Diretriz B1.4 – Contratação e colocação

Diretriz B1. 4.1 – Diretrizes sobre organização e operação

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i) qualificações da gente do mar;

ii) empregos anteriores;

iii) dados pessoais pertinentes ao emprego;

iv) dados médicos relevantes para o emprego;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **TÍTULO 2. CONDIÇÕES DE EMPREGO**

### **Regra**

Regra 2.1 – Acordos de emprego de gente do mar

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

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

### **Norma**

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

b) nome e endereço do armador;

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

d) posição para a qual o interessado foi contratado;

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

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

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

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

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

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

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

i) direito da gente do mar a repatriação;

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

k) outros dados que a lei nacional exigir.

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

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

## **Diretriz**

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

Diretriz B2.1.1 – Registro de empregos

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

## **Regra**

Regra 2.2 – Salário

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

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

## **Norma**

Norma A2.2 – Salário

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Diretriz**

Diretriz B2.2 – Salários

Diretriz B2.2.1 – Definições específicas

1. Para os fins desta Diretriz:

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

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

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

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

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

Diretriz B2.2.2 – Cálculo e remuneração

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



### Diretriz B2.2.3 – Salário mínimo

1. Sem prejuízo do princípio de livre negociação coletiva, todo Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar, deveria estabelecer procedimentos para determinar o salário mínimo de gente do mar. As organizações representativas de armadores e de gente do mar deverão participar na operação de tais procedimentos.
2. Ao estabelecer tais procedimentos e fixar o salário mínimo, devida atenção deve ser dada às normas trabalhistas internacionais sobre fixação de salário mínimo, bem como aos seguintes princípios:
  - a) o piso salarial deve levar em conta a natureza do emprego marítimo, o efetivo de tripulação a bordo, e as horas normais de trabalho da gente do mar; e
  - b) o piso salarial deve ser ajustado de modo a levar em conta as variações do custo de vida e as necessidades da gente do mar.
3. A autoridade competente deve assegurar:
  - a) mediante um sistema de supervisão e sanções, que os salários não sejam pagos a uma taxa menor do que a taxa ou taxas fixadas; e
  - b) que a gente do mar que tiver sido paga a uma taxa abaixo do piso salarial seja capaz de recuperar, por meio de procedimentos judiciais ou outros procedimentos acessíveis e rápidos, o montante da diferença de pagamento.

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

1. A remuneração ou salário básico de um mês civil de serviço por gente do mar apta não deverá ser menor do que o montante periodicamente estabelecido pela Comissão Paritária Marítima ou outro órgão autorizado pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho. Por decisão do Conselho de Administração, o Diretor-Geral notificará aos Membros da Organização o montante revisto.
2. Nenhum dispositivo desta Diretriz deverá ser interpretado de modo a prejudicar acordos assinados entre armadores ou suas organizações e as organizações representativas de gente do mar a respeito da regulamentação dos termos e condições mínimas de emprego, desde que esses termos e condições sejam reconhecidos pela autoridade competente.

## Regra

### Regra 2.3 – Horas de trabalho e horas de descanso

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

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

## Norma

### Norma 2.3 – Horas de trabalho e horas de descanso

1. Para os fins desta Norma:

a) **horas de trabalho** significa o tempo durante o qual se exige que a gente do mar trabalhe para o navio;

b) **horas de descanso** significa o tempo fora das horas de trabalho; essa expressão não inclui as pausas curtas.

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

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

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

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

a) o número máximo de horas não deverá ultrapassar:

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

ii) 72 horas por cada período de sete dias;

ou

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

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

ii) 77 horas por cada período de sete dias.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Diretriz**

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

Diretriz B2.3.1 – Gente do mar jovem

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

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

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

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

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

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

## **Regra**

### **Regra 2.4 – Direito a férias**

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

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

## **Norma**

### **Norma A2.4 – Direito a férias**

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

## **Diretriz**

### **Diretriz B2.4 – Direito a férias**

#### **Diretriz B2.4.1 – Cálculo das férias**

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

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

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

#### Diretriz B2.4.2 - Gozo de férias anuais

1. Caso não seja estabelecido por regulamento, acordo de negociação coletiva, decisão arbitral ou outro meio consistente com a prática nacional, o período em que as férias anuais poderão ser tiradas deverá ser determinado pelo armador, mediante consulta e, até onde for possível, de acordo com a gente do mar interessada ou com seus representantes.
2. Em princípio, a gente do mar deverá ter o direito de tirar suas férias anuais no lugar com o qual tiverem uma conexão substancial, que, normalmente, será o mesmo lugar para onde terá o direito de ser repatriada. A gente do mar não deverá, sem seu consentimento, ter de tirar as férias anuais a que faz jus em outro lugar, salvo disposição em contrário do contrato de trabalho, acordo de negociação coletiva, ou legislação nacional.
3. Se for obrigada a tirar suas férias anuais a partir de um lugar diferente daquele que é permitido pelo disposto no parágrafo 2º desta Diretriz, a gente do mar deverá ter direito a transporte gratuito para o local onde foi contratada ou o lugar de recrutamento que ficar mais próximo de seu domicílio; as despesas de subsistência e outros gastos incorridos deverão ser arcados pelo armador; e o tempo gasto na viagem correspondente não deverá ser deduzido das férias anuais remuneradas que lhe forem devidas.
4. Gente do mar que estiver em gozo de férias anuais deverá ser chamada de volta unicamente em casos de extrema emergência e somente com o seu consentimento.

#### Diretriz B2.4.3 – Fracionamento e acúmulo de férias

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



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

#### **Diretriz B2.4.4 – Gente do Mar Jovem**

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

#### **Regra**

##### **Regra 2.5 – Repatriação**

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

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

#### **Norma**

##### **Norma A2.5 – Repatriação**

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira tenha direito a repatriação, nas seguintes circunstâncias:

- a) o contrato de emprego da gente do mar expira enquanto se encontra no estrangeiro;
- b) o contrato de emprego é terminado:
  - i) pelo armador; ou
  - ii) pela gente do mar, por motivos justificados.
- c) a gente do mar não está mais em condições de desempenhar as tarefas a que se refere o contrato de emprego ou não é de se esperar que possa desempenhá-las em determinadas circunstâncias.

2. Todo Membro assegurará que sua legislação, seus regulamentos ou outras medidas ou ainda os acordos de negociação coletiva disponham apropriadamente sobre:

a) as circunstâncias nas quais a gente do mar terá direito a repatriação em conformidade com o parágrafo 1º, alíneas b) e c), desta Norma;

b) a duração máxima dos períodos de serviço a bordo após os quais a gente do mar terá direito a repatriação, devendo esse período ser inferior a 12 meses; e

c) os direitos precisos a serem concedidos pelos armadores para repatriação, inclusive direitos relativos ao destino da repatriação, meio de transporte, despesas a serem cobertas e outras providências a serem tomadas pelos armadores.

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

4. A legislação e os regulamentos nacionais não deverão prejudicar qualquer direito do armador de ser ressarcido dos gastos de repatriação ao amparo de disposições contratuais com terceiros.

5. Se um armador deixar de tomar providências e não arcar com as despesas relativas a repatriação de gente do mar que tem direito de ser repatriada:

a) a autoridade competente do Membro cuja bandeira o navio arvora providenciará a repatriação da gente do mar interessada; caso não o faça, o Estado para o qual o marítimo deva ser repatriado ou o Estado do que é cidadão providenciará sua repatriação e será ressarcido pelo Estado cuja bandeira o navio arvora;

b) custos incorridos na repatriação da gente do mar serão passíveis de ressarcimento pelo armador ao Membro cuja bandeira o navio arvora;

c) as despesas com a repatriação não poderão em caso algum ficarem a cargo da gente do mar, salvo nas condições previstas no parágrafo 3º desta Norma.

6. Tendo em vista os instrumentos internacionais, inclusive a Convenção Internacional sobre Arresto de Navios, 1999, um Membro que tiver pagado o custo de repatriação em conformidade com este Código, poderá deter ou solicitar a detenção dos navios do armador envolvido até que seja feito o ressarcimento em conformidade com o parágrafo 5º desta Norma.

7. Todo Membro facilitará a repatriação de gente do mar que estiver servindo em navios que fizerem escala em seus portos ou que passarem pelo seu território em hidrovias internas, bem como sua substituição a bordo.

8. Em particular, um Membro não recusará o direito de repatriação a nenhuma gente do mar por causa das circunstâncias financeiras do armador ou por causa da inabilidade ou má-vontade do armador para substituir gente do mar.

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

#### Diretriz B2.5 – Repatriação

##### Diretriz B2.5.1 – Direito a repatriação

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

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

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

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

ii) em caso de naufrágio;

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Diretriz B2.5.2 – Implementação pelos Membros

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

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

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

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

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

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

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

## **Regra**

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

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

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

## **Norma**

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

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

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

## **Diretriz**

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

Diretriz B2.6.1 - Cálculo da indenização por desemprego

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

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

## **Regra**

Regra 2.7 – Níveis de guarnição

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

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



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

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham um contingente suficiente de marítimos, a fim de assegurar que o navio seja operado com segurança e eficiência e com a devida atenção à proteção. Todo navio será guarnecido de uma tripulação adequada do ponto de vista de tamanho e qualificações, capaz de assegurar a segurança e a proteção do navio e de seu pessoal em todas as condições de operação, em conformidade com o documento relativo à tripulação mínima de segurança ou documento equivalente emitido pela autoridade competente, bem como o cumprimento das normas desta Convenção.
2. Ao determinar, aprovar ou revisar os níveis de tripulação, a autoridade competente deverá levar em conta a necessidade de evitar ou minimizar um número excessivo de horas de trabalho, a fim de assegurar descanso suficiente e conter a fadiga, e deverá considerar também os princípios de instrumentos internacionais pertinentes, particularmente os da Organização Internacional do Trabalho, relativos aos níveis de tripulação.
3. Ao determinar os níveis de tripulação, a autoridade competente deverá levar em conta todos os requisitos indicados na Regra 3.2 e na Norma A3.2 em relação a alimentação e serviço de mesa de bordo.

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

1. Todo Membro manterá ou assegurará a manutenção de mecanismos eficientes para a investigação e solução de queixas e conflitos relativos aos níveis de tripulação a bordo de um navio.
2. Representantes das organizações de armadores e de gente do mar deveriam participar, com ou sem outras pessoas ou autoridades, na operação desses mecanismos.

**Regra****Regra 2.8 – Carreira e desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar**

Finalidade: Promover a carreira e o desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar

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

## **Norma**

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

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

## **Diretriz**

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

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

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

Diretriz B2.8.2 – Registro de gente do mar

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

3. A gente do mar incluída num desses registros ou listas deverá estar disponível para o trabalho, de maneira a ser determinada por legislação ou prática nacional ou por acordos de negociação coletiva.
4. Até onde permitirem a legislação e regulamentos nacionais, o número de gente do mar nesses registros ou listas deve ser revisto periodicamente, com vistas a manter níveis compatíveis com as necessidades do setor marítimo.
5. Se for necessária uma redução no número de gente do mar nesses registros ou listas, todas as medidas apropriadas deverão ser tomadas para evitar ou minimizar os efeitos negativos sobre a gente do mar, levando-se em conta a situação econômica e social do país.

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

#### **Regra**

##### **Regra 3.1 – Alojamento e instalações de lazer**

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

1. Todo Membro assegurará que os navios que arvoram sua bandeira propiciem e mantenham alojamento e instalações de lazer decentes para a gente do mar que trabalha ou vive a bordo, ou ambas as coisas, suscetíveis de promover a saúde e o bem-estar dos marítimos.
2. Os requisitos do Código que implementa esta Regra relacionada com a construção e equipamento do navio se aplicam somente a navios construídos a partir da data da entrada em vigor desta Convenção para o Membro em apreço. No caso de navios construídos antes dessa data, os requisitos relativos à construção e equipamento de navios são estabelecidos na Convenção sobre o Alojamento da Tripulação a Bordo (revisada), 1949 (Nº 92) e na Convenção sobre o Alojamento da Tripulação a Bordo de Navios (Disposições Complementares), 1970 (Nº 133) continuarão a vigorar, na medida em que forem aplicáveis, em conformidade com a legislação ou prática do Membro interessado. Um navio será considerado como construído na referida data se nela for assentada a quilha ou o navio se encontrar numa fase semelhante de construção.
3. Salvo disposição expressa em contrário, os requisitos dispostos em emenda ao Código, no que respeita à provisão de alojamento e instalações de lazer para a tripulação, se aplicarão apenas a navios construídos a partir da data em que a emenda entrar em vigor para o Membro em apreço.

#### **Norma**

##### **Norma A3.1 – Alojamento e instalações de lazer**

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

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

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

i) razoável e

ii) não acarretará desconforto para a gente do mar;

b) o alojamento deverá ser adequadamente isolado;

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

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

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

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

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

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

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

a) os camarotes e refeitórios deverão ser devidamente ventilados;

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

c) todas as instalações sanitárias deverão ter ventilação em comunicação com o exterior, separada de qualquer outra parte do alojamento; e

d) calefação adequada deverá ser propiciada por meio de um sistema apropriado de calefação, exceto em navios que navegam exclusivamente em climas tropicais.

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

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

a) em navios outros que não navios de passageiros, deverá haver um camarote individual para cada marítimo; no caso de navios de arqueação bruta inferior a 3.000 ou de navios para fins especiais, a autoridade competente poderá eximi-los deste requisito, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes;

b) deverá haver camarotes separados para homens e para mulheres;

c) os camarotes deverão ter as dimensões adequadas e ser devidamente equipados, de modo a propiciar um conforto razoável e a facilitar sua limpeza e ordem;

d) em todas as circunstâncias, deverá haver um leito camarote para cada marítimo;

e) as dimensões interiores mínimas de todos os leitos deverão ser no mínimo de 198 por 80 centímetros;

f) nos camarotes individuais, a superfície disponível para cada marítimo não poderá ser inferior a:

i) 4,5 m<sup>2</sup> em navios de arqueação bruta inferior a 3.000;

ii) 5,5 m<sup>2</sup> em navios de arqueação bruta igual ou superior a 3.000, porém inferior a 10.000;

iii) 7 m<sup>2</sup> em navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000;

g) contudo, a fim de propiciar camarotes individuais em navios de arqueação bruta inferior a 3.000, em navios de passageiros e navios para fins especiais, a autoridade competente poderá permitir uma redução na área disponível;



h) em navios de arqueação bruta inferior a 3000, que não sejam navios de passageiros e navios para fins especiais, os camarotes poderão ser ocupados por dois marítimos, no máximo; nesse caso, a superfície disponível não poderá ser inferior a  $7 \text{ m}^2$ ;

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

i)  $7,5 \text{ m}^2$  em camarotes para duas pessoas;

ii)  $11,5 \text{ m}^2$  em camarotes para três pessoas;

iii)  $14,5 \text{ m}^2$  em camarotes para quatro pessoas;

j) em navios para fins especiais, os camarotes poderão ser para mais de quatro pessoas; nesse caso, a superfície disponível desses camarotes não poderá ser inferior a  $3,6 \text{ m}^2$  por pessoa;

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

i)  $7,5 \text{ m}^2$  em navios de arqueação bruta inferior a 3.000;

ii)  $8,5 \text{ m}^2$  em navios de arqueação bruta igual ou superior a 3.000, porém inferior a 10.000;

iii)  $10 \text{ m}^2$  em navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000;

l) em navios de passageiros e navios para fins especiais, a superfície disponível por marítimos que desempenham funções de oficiais, caso não haja sala de estar ou salão privados, não poderá ser inferior a  $7,5 \text{ m}^2$  para oficiais subalternos e a  $8,5 \text{ m}^2$  para oficiais superiores, entendendo-se por oficiais subalternos os que atuam no nível operacional e por oficiais superiores os que prestam serviço no nível de comando;

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

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

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

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

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

11. No que tange aos requisitos sobre instalações sanitárias:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) os parágrafos 7 b), 11 d) e 13; e

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

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

## **Diretriz**

Diretriz B3.1 – Alojamento e instalações de lazer

Diretriz B3.1.1 – Desenho e construção

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

#### Diretriz B3.1.2 – Ventilação

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

#### Diretriz B3.1.3 – Calefação

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

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

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

#### Diretriz B3.1.4 – Iluminação

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

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

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

#### Diretriz B3.1.5 – Camarotes

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

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

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

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

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

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

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

#### Diretriz B3.1.6 – Refeitórios

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



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

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

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

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

#### Diretriz B3.1.7 – Instalações sanitárias

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

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

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

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

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

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

#### Diretriz B3.1.8 – Enfermaria

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

#### Diretriz B3.1.9 – Outras instalações

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

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

Todo Membro considerará a aplicação dos seguintes princípios:

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

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

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

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

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

#### Diretriz B3.1.12 – Prevenção de ruído e vibração

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

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

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

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

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

### Regra

#### Regra 3.2 – Alimentação e serviço de mesa a bordo

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

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

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

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

### **Norma**

#### **Norma A3.2 – Alimentação e serviço de mesa**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Diretriz**

Diretriz B3.2 – Alimentação e serviço de mesa

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

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

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

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

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

Diretriz B3.2.2 – Cozinheiros de navio



1. Marítimos só deverão ser qualificados como cozinheiros de navio se:

a) tiverem servido no mar por um período mínimo prescrito pela autoridade competente, período esse que poderá variar em função de qualificações ou experiência relevantes; e

b) tiverem passado num exame prescrito pela autoridade competente ou num exame equivalente num curso aprovado de treinamento para cozinheiros.

2. O exame prescrito poderá ser realizado e o certificado correspondente poderá ser emitido diretamente pela autoridade competente ou, sujeito a seu controle, por uma escola aprovada de preparação de cozinheiros.

3. A autoridade competente deverá tomar providências, caso apropriado, para o reconhecimento dos certificados de qualificação de cozinheiros de navio, emitidos por outros Membros que tiverem ratificado esta Convenção ou a Convenção sobre Certificado de Aptidão Profissional de Cozinheiros de Bordo, 1946 (Nº 69) ou outro órgão aprovado.

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

##### **Regra**

Regra 4.1 – Assistência médica a bordo e em terra

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

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar de navios que arvoram sua bandeira seja coberta por medidas adequadas de proteção à sua saúde e tenha pronto acesso a assistência médica adequada enquanto estiver trabalhando a bordo.

2. A proteção e assistência a que se refere o parágrafo 1º desta Regra deverão, em princípio, ser propiciadas gratuitamente à gente do mar.

3. Todo Membro assegurará à gente do mar a bordo de navios que se encontrem em seu território, e necessitar de assistência médica imediata, que tenha acesso aos serviços médicos do Membro em terra.

4. Os requisitos relativos à proteção da saúde e assistência médica a bordo estão prescritos no Código e incluem normas para medidas destinadas a propiciar à gente do mar proteção da saúde e assistência médica comparável, até onde possível, ao que está geralmente disponível para trabalhadores em terra.

## Norma

### Norma A4.1 – Assistência médica a bordo e em terra

1. Todo Membro assegurará a adoção de medidas de proteção à saúde e assistência médica, inclusive tratamento odontológico essencial, visando à gente do mar a bordo de navios que arvoram sua bandeira, medidas essas que:

- a) assegurem a aplicação à gente do mar de disposições gerais a respeito de proteção à saúde ocupacional e assistência médica pertinentes às suas funções, bem como disposições específicas para o trabalho a bordo de navio;
- b) assegurem que a gente do mar goze de proteção à saúde e assistência médica comparável ao que está disponível aos trabalhadores em terra, inclusive pronto acesso aos medicamentos necessários, equipamentos médicos e instalações para diagnóstico e tratamento, bem como a informação e perícia médica;
- c) assegurem à gente do mar o direito de consultar sem demora um médico ou dentista qualificado nos portos de escala, caso isso seja viável;
- d) assegurem, até onde permitir a legislação e a prática nacional, que os serviços de assistência médica e proteção à saúde enquanto os marítimos estiverem a bordo de navio ou desembarcada em porto estrangeiro sejam fornecidos gratuitamente; e
- e) não se restrinjam ao tratamento de marítimos enfermos ou lesionados, mas incluam medidas de natureza preventiva, tais como programas educativos sobre saúde e proteção da saúde.

2. A autoridade competente deverá adotar um formulário padronizado de laudo médico a ser utilizado pelos capitães de navio e pelo pessoal médico pertinente em terra e a bordo de navio. Depois de preenchidos, esses formulários serão mantidos em caráter confidencial e serão utilizados somente para facilitar o tratamento dos marítimos.

3. Todo Membro adotará legislação e regulamentos que estabeleçam requisitos para hospitais e enfermarias a bordo, bem como para equipamentos e treinamento a bordo de navios que arvoram sua bandeira.

4. A legislação nacional deverá dispor, no mínimo, sobre os seguintes requisitos:

- a) todos os navios deverão ter uma farmácia de bordo, equipamentos médicos e um guia médico, cujas características específicas deverão ser prescritas e sujeitas a inspeção regular pela autoridade competente; os requisitos nacionais deverão levar em conta o tipo de navio, o número de pessoas a bordo e a natureza, destino e duração das viagens, bem como os padrões médicos nacionais e internacionais recomendados.
- b) os navios que transportarem 100 ou mais pessoas a bordo e que normalmente fizerem viagens internacionais de mais de três dias de duração, deverão ter a bordo um médico

qualificado que seja responsável pela prestação de assistência médica; as leis ou os regulamentos nacionais deverão especificar também os demais navios que deverão ter um médico a bordo, levando em conta, entre outros fatores, a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de gente do mar a bordo;

c) os navios que não tiverem um médico a bordo deverão ter pelo menos um tripulante a bordo que se encarregue de assistência médica e provisão de remédios como parte de suas funções normais ou pelo menos que seja competente para prestar primeiros socorros; as pessoas encarregadas de prestar assistência médica a bordo e que não forem médicos, deverão ter concluído satisfatoriamente um curso de treinamento em assistência médica, que satisfaça os requisitos da Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto e Certificação para Marítimos, 1978, emendada (STCW); tripulantes designados para prestar primeiros socorros, que tenham concluído satisfatoriamente o treinamento em primeiros socorros, consistente com a STCW; leis ou regulamentos nacionais deverão especificar o necessário nível de treinamento aprovado, levando em conta, entre outras coisas, a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de tripulantes a bordo; e

d) a autoridade competente deverá assegurar que um sistema pré-estabelecido de orientação médica por comunicação via rádio ou satélite com navios em alto-mar, inclusive orientação especializada, esteja disponível 24 horas por dia; orientação médica, inclusive transmissão de mensagens médicas por rádio ou satélite entre um navio e pessoas em terra que estiverem fornecendo orientação, deverá estar disponível gratuitamente a todos os navios, independentemente da bandeira que arvorarem.

## **Diretriz**

Diretriz B4.1 – Assistência médica a bordo de navio e em terra

Diretriz B4.1.1 – Prestação de assistência médica

1. Ao determinar o nível de treinamento médico a ser assegurado a bordo de navios que não sejam obrigados a ter um médico a bordo, a autoridade competente deverá exigir o seguinte:

a) os navios que normalmente podem conseguir assistência e instalações médicas de qualidade dentro de oito horas deverão ter um marítimo designado, que possua treinamento aprovado em primeiros socorros, em conformidade com a Convenção STCW, que seja capaz de agir imediata e eficazmente em caso de acidentes ou enfermidades suscetíveis de ocorrer a bordo de um navio, e de seguir orientação médica por rádio ou satélite; e

b) todos os demais navios deverão ter pelo menos um marítimo que possua treinamento aprovado em assistência médica, em conformidade com a Convenção STCW, inclusive treinamento prático e treinamento em técnicas de salva-vidas, tais como terapia intravenosa, que seja capaz de participar eficazmente nos planos coordenados de assistência médica em navios em alto-mar, bem como de prestar aos enfermos ou lesionados uma assistência médica normal e satisfatória durante o período em que eles tiverem de permanecer a bordo.

2. Os cursos aos quais o presente Artigo faz referência deverão basear-se no conteúdo das edições mais recentes do *Guia Médico Internacional de Bordo*, do *Guia de primeiros socorros para uso em caso de acidentes relacionados com mercadorias perigosas*, do *Documento que deve servir de guia - Guia internacional para a formação dos trabalhadores marítimos*, e da seção médica do *Código Internacional de Sinais*, bem como de guias nacionais análogos.
3. As pessoas às quais o parágrafo 1º deste Artigo faz referência e os demais trabalhadores marítimos que a autoridade competente vier a designar deverão seguir, de cinco em cinco anos aproximadamente, cursos de aperfeiçoamento que lhes permitam conservar e atualizar seus conhecimentos e competências, bem como manter a par dos novos progressos.
4. A farmácia de bordo e seu conteúdo, bem como os equipamentos médicos e o guia médico levados a bordo devem ser devidamente mantidos e inspecionados a intervalos regulares, inferiores a 12 meses, por pessoas designadas pela autoridade competente, as quais deverão assegurar que as etiquetas, as datas de vencimento e as condições de armazenagem de todos os remédios e instruções para seu uso sejam verificados e que todos os equipamentos estejam funcionando como devem. Ao adotar ou revisar o guia médico nacionalmente utilizado e ao estipular o conteúdo da farmácia de bordo e os equipamentos médicos, a autoridade competente deverá levar em consideração as recomendações internacionais sobre a matéria, inclusive a última edição do *Guia Médico Internacional de Bordo* e os outros guias mencionados no parágrafo 2º desta Diretriz.
5. Caso alguma carga classificada como perigosa não tenha sido incluída na edição mais recente do *Guia de primeiros socorros para uso em caso de acidentes relacionados com mercadorias perigosas*, a informação necessária sobre a natureza da substância, os riscos envolvidos, os dispositivos de proteção pessoal necessários, os procedimentos médicos relevantes e os antídotos específicos deverá estar disponível para a gente do mar. Tais antídotos específicos e dispositivos de proteção pessoal deverão estar disponíveis a bordo sempre que mercadorias perigosas forem transportadas. Essa informação deverá ser incorporada às políticas e programas do navio a respeito de segurança ocupacional e saúde, a que se referem a Regra 4.3 e os dispositivos correlatos do Código.
6. Todos os navios deverão ter a bordo uma lista completa e atualizada de estações de rádio através das quais seria possível obter orientação médica; e, caso sejam equipados com um sistema de comunicação por satélite, deverão ter também uma lista completa e atualizada de estações costeiras terrestres, através das quais seria possível igualmente obter orientação médica. Os marítimos responsáveis pela prestação de assistência médica ou de primeiros socorros a bordo deverão ser instruídos no uso do guia médico do navio e da seção médica da edição mais recente do *Código Internacional de Sinais*, de modo a serem capazes de entender o tipo de informação de que os médicos necessitariam e a orientação deles recebida.

#### Diretriz B4.1.2 – Formulário de laudo médico

1. O formulário padronizado de laudo médico sobre gente do mar, prescrito na Parte A deste Código, deve ser concebido de modo a facilitar a troca de informação médica e outras informações correlatas entre o navio e a costa a respeito de cada marítimos, em caso de enfermidade ou lesão.

#### Diretriz B4.1.3 – Assistência médica em terra

1. As instalações médicas terrestres para tratamento de gente do mar devem ser adequadas aos seus fins e contar com médicos, dentistas e outros profissionais médicos devidamente qualificados.
2. Medidas deverão ser tomadas para assegurar que, quando estiver num porto, a gente do mar tenha acesso a:
  - a) tratamento ambulatorial de doenças e lesões;
  - b) hospitalização, caso necessário; e
  - c) condições de tratamento odontológico, especialmente em casos de emergência.
3. Medidas apropriadas deverão ser adotadas para facilitar o tratamento de gente do mar doente, e em particular, a gente do mar deverá ser prontamente internada em clínicas e hospitais em terra, sem dificuldade e independentemente de sua nacionalidade ou credo religioso e também, sempre que possível, providências deverão ser tomadas para assegurar, caso necessário, a continuação do tratamento de modo a suplementar os cuidados médicos recebidos.

#### Diretriz B4.1.4 – Assistência médica a outros navios e cooperação internacional

1. Todo Membro considerará devidamente sua participação em cooperação internacional em matéria de assistência, programas e pesquisa de proteção à saúde e assistência médica. Essa cooperação poderá abranger:
  - a) desenvolvimento e coordenação de esforços de busca e salvamento e provisão de assistência médica imediata e evacuação em alto-mar para pessoas gravemente doentes ou lesionadas a bordo de navio, por meios como sistemas de informação periódica da posição do navio, centros de coordenação de salvamento e serviços emergenciais de helicóptero, em conformidade com a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, 1979, emendada, e o *Manual Internacional de Busca e Salvamento Aeronáuticos e Marítimos* (IAMSAR);
  - b) aproveitar ao máximo todos os navios que levarem um médico a bordo e de navios posicionados em alto-mar que possam propiciar instalações hospitalares e de salvamento;
  - c) compilação e manutenção de uma lista internacional de médicos e instalações de assistência médica disponíveis ao redor do mundo para prestação emergencial de assistência médica à gente do mar;
  - d) desembarque de gente do mar para tratamento de emergência em terra;
  - e) repatriação, tão pronto quanto possível, de gente do mar hospitalizada no estrangeiro, de acordo com o conselho dos médicos responsáveis pelo caso, levando em conta os desejos e as necessidades dos pacientes;



f) provisão de assistência pessoal à gente do mar durante o processo de repatriação, de acordo com o conselho dos médicos responsáveis pelo caso, levando em conta os desejos e necessidades dos pacientes;

g) esforço no sentido de estabelecer centros de saúde para a gente do mar, com;

i) realização de pesquisa sobre o estado de saúde, o tratamento médico e o atendimento preventivo da saúde da gente do mar;

ii) treinamento de pessoal da área médica e de saúde em medicina marítima;

h) compilação e avaliação de dados estatísticos a respeito de acidentes, doenças e fatalidades no trabalho da gente do mar e integração e harmonização de estatísticas com o sistema nacional de estatísticas sobre acidentes e doenças ocupacionais em relação a outras categorias de trabalhadores;

i) organização de intercâmbio internacional de informações técnicas, material de treinamento e pessoal, além de cursos, seminários e grupos de trabalho internacionais;

j) provisão, para toda a gente do mar, de serviços especiais, curativos e de proteção da saúde, bem como serviços médicos no porto, ou disponibilidade de serviços gerais de saúde, médicos e de reabilitação; e

k) providências para repatriação de corpos ou cinzas de gente do mar falecida, de acordo com os desejos dos parentes próximos, o mais prontamente possível.

2. A cooperação internacional na esfera de proteção da saúde e assistência médica a gente do mar deverá basear-se em acordos bilaterais ou multilaterais e em consultas entre os Membros.

#### Diretriz B4.1.5 – Dependentes de gente do mar

1. Todo Membro adotará medidas para assegurar assistência médica adequada e suficiente para os dependentes de gente do mar domiciliada em seu território, enquanto não houver um serviço de assistência médica que abranja os trabalhadores em geral e seus dependentes onde tais serviços não existirem, e deverão informar a Repartição Internacional do Trabalho a respeito das medidas tomadas com essa finalidade.

### Regra

#### Regra 4.2 – Responsabilidade dos armadores

Finalidade: Assegurar que a gente do mar seja protegida contra as consequências de doenças, lesão, ou morte relacionadas com seu emprego

1. Todo Membro assegurará que medidas sejam tomadas, de acordo com o Código, nos navios que arvoram sua bandeira, para conferir à gente do mar neles empregada, o direito a assistência e apoio material por parte do armador, em relação às consequências financeiras de doença, lesão ou morte



ocorrida quando a gente do mar trabalhava ao amparo de um acordo de emprego de marítimos ou resultante do emprego em virtude de tal acordo.

2. Esta Regra não afeta quaisquer outros recursos legais de que um marítimo possa lançar mão.

## **Norma**

### **Norma A4.2 – Responsabilidade do armador**

1. Todo Membro adotará legislação e regulamentos determinando que os armadores de navios que arvoram sua bandeira sejam responsáveis pela proteção da saúde e pela assistência médica de toda a gente do mar que trabalha a bordo dos navios, em conformidade com as seguintes normas mínimas:

a) os armadores deverão arcar com as despesas da gente do mar que trabalhar em seus navios, ocorridas por doença ou lesão ocorridas entre a data de início do trabalho e a data em que forem devidamente repatriados, ou resultantes do emprego entre as referidas datas;

b) os armadores deverão constituir uma garantia financeira, a fim de assegurar o pagamento de uma indenização em caso de morte ou de incapacidade prolongada de gente do mar, decorrente de lesão, doença ou acidente de trabalho, na forma estabelecida na legislação nacional, no acordo de emprego da gente do mar ou em acordo de negociação coletiva;

c) os armadores serão responsáveis pelas despesas de assistência médica, inclusive tratamento médico e provisão dos remédios necessários, bem como de aparelhos terapêuticos, além de hospedagem e alimentação fora de casa, até que o marítimo doente ou lesionado se recupere ou até que a doença ou incapacidade seja declarada de natureza permanente; e

d) os armadores serão responsáveis pelas despesas de funeral em caso de morte a bordo ou em terra durante o período de contratação.

2. A legislação nacional poderá limitar a responsabilidade do armador pelas despesas de assistência médica e de hospedagem e alimentação a um período de no mínimo 16 semanas a partir da data da lesão ou do início da doença.

3. Caso a doença ou lesão resulte em incapacidade para o trabalho, o armador será responsável:

a) pelo pagamento do salário integral enquanto o marítimo doente ou lesionado permanecer a bordo ou até sua repatriação em conformidade com esta Convenção; e

b) pelo pagamento integral ou parcial do salário segundo prescrever a legislação nacional ou estabelecerem os acordos de negociação coletiva, a partir da repatriação ou do desembarque do marítimo até sua recuperação ou até que ele tenha direito a benefícios pecuniários de acordo com a legislação do Membro competente (se isto acontecer antes).

4. A legislação nacional poderá limitar a responsabilidade do armador pelo pagamento integral ou parcial do salário de um marítimo desembarcado a um período mínimo de 16 semanas, a partir da data da lesão ou do início da doença.

5. A legislação ou os regulamentos nacionais poderão eximir o armador de responsabilidade nos casos de:

- a) lesão que não ocorreu a serviço do navio;
- b) lesão ou doença incorrida devido a conduta indevida deliberada da gente do mar doente, lesionada ou morta; e
- c) doença ou enfermidade intencionalmente ocultada no momento da contratação.

6. A legislação nacional poderá eximir o armador de responsabilidade pelas despesas de assistência médica e de hospedagem e alimentação, bem como de funeral, quando essas despesas forem assumidas pelos poderes públicos.

7. Os armadores ou seus representantes deverão tomar providências para salvaguardar os pertences deixados a bordo pela gente do mar doente, lesionada ou falecida e para devolvê-los à primeira ou a seus familiares.

### **Diretriz**

#### **Diretriz B4.2 – Responsabilidade do armador**

1. O pagamento integral prescrito pela Norma A4.2, parágrafo 3º, alínea *a*, poderá ser excluído das bonificações.

2. A legislação nacional poderá determinar que o armador deixe de ser responsável pelas despesas da gente do mar doente ou lesionada a partir do momento em que a gente do mar possa reivindicar benefícios médicos com base em seguro obrigatório contra doença ou contra acidente, ou indenização por acidente de trabalho.

3. A legislação nacional poderá determinar que o armador seja ressarcido por uma companhia de seguros das despesas de funeral por ele pagas, caso um benefício de funeral da gente do mar falecida seja paga ao amparo da legislação nacional relativa a seguro social ou a indenização dos trabalhadores.

### **Regra**

#### **Regra 4.3 – Proteção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes**

Finalidade: Assegurar que o ambiente de trabalho da gente do mar a bordo de navios promova a segurança e a saúde no trabalho.

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar em navios que arvoram sua bandeira conte com proteção da saúde no trabalho e viva, trabalhe e receba formação a bordo do navio em um ambiente seguro e higiênico.
2. Todo Membro elaborará e promulgará diretrizes nacionais relativas a segurança e saúde no trabalho a bordo de navios que arvoram sua bandeira, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar, levando em conta os códigos, diretrizes e normas aplicáveis, recomendadas por organizações internacionais, órgãos nacionais e organizações do setor marítimo.
3. Todo Membro adotará legislação e outras medidas pertinentes a matérias especificadas neste Código, levando em conta instrumentos internacionais relevantes, e estabelecer normas de segurança e saúde e sobre a prevenção de acidentes a bordo de navios que arvoram sua bandeira.

### **Norma**

#### **Norma A4.3 - Proteção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes**

1. A legislação nacional e outras medidas a serem adotadas em consonância com a Regra 4.3, parágrafo 3º, deverão incluir o seguinte:

- a) adoção e efetiva implementação e promoção de políticas e programas que visem à segurança e à saúde ocupacionais em navios que arvoram a bandeira do Membro, inclusive avaliação de risco, assim como a formação e instrução da gente do mar.
- b) precauções razoáveis para prevenir os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais a bordo de navios, com inclusão de medidas para reduzir e prevenir o risco de exposição a níveis nocivos de fatores ambientais e químicos, além do risco de lesão ou doença suscetível de ocorrer com o uso de equipamentos e máquinas a bordo de navios;
- c) programas a bordo para a prevenção de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais e para o constante aprimoramento da proteção à segurança e à saúde no trabalho, com participação de representantes da gente do mar e todos os demais interessados na sua implementação, levando em conta medidas de prevenção, inclusive o controle de engenharia e desenho, substituição de processos e procedimentos para tarefas coletivas e individuais e o uso de equipamento de proteção pessoal; e
- d) requisitos relativos à inspeção, notificação e correção de condições inseguras e a investigação e notificação de acidentes de trabalho a bordo.

2. As disposições mencionadas no parágrafo 1º desta Norma deverão:

- a) levar em conta instrumentos internacionais relevantes que tratam de proteção à segurança e à saúde no trabalho em geral e de riscos específicos, e que abordem todas as matérias relevantes para a prevenção de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais, suscetíveis de aplicação ao trabalho da gente do mar, especialmente aqueles que focalizem especificamente o trabalho marítimo;

b) especificar claramente a obrigação dos armadores, marítimos e outros interessados de observar as normas aplicáveis e as políticas e programas do navio que visem à segurança e à saúde ocupacionais, dando especial atenção à segurança e à saúde de gente do mar menor de 18 anos;

c) especificar o dever do capitão ou de pessoa por ele designada, ou de ambos, de assumir responsabilidade específica pela implementação e observação das políticas e programas do navio em relação à segurança e à saúde no trabalho a bordo; e

d) definir as atribuições dos membros da tripulação do navio designados ou eleitos como representantes em matéria de segurança para participar das reuniões do comitê de segurança do navio. Esse comitê será estabelecido a bordo de navios que tiverem cinco ou mais marítimos.

3. A legislação nacional e outras medidas a que se refere o parágrafo 3º da Regra 4.3 serão examinadas periodicamente em consulta com representantes das organizações de armadores e de gente do mar e, caso necessário, revistos de modo a levar em conta mudanças tecnológicas e de pesquisa, a fim de facilitar o constante aprimoramento das políticas e programas de segurança e saúde no trabalho e de garantir um ambiente ocupacional seguro para a gente do mar em navios que arvoram a bandeira do Membro.

4. A observação dos dispositivos dos instrumentos internacionais aplicáveis em relação aos níveis aceitáveis de exposição aos riscos do local de trabalho a bordo de navios e a elaboração e implementação de políticas e programas do navio em matéria de segurança e saúde no trabalho serão consideradas como cumprimento dos dispositivos desta Convenção.

5. A autoridade competente deverá assegurar:

a) que os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais sejam notificados de maneira adequada, levando em conta a orientação fornecida pela Organização Internacional do Trabalho a respeito da notificação e registro de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais;

b) que estatísticas abrangentes desses acidentes e doenças sejam mantidas, analisadas e publicadas e, se for apropriado, seguidas de pesquisa sobre as tendências gerais e os perigos identificados; e

c) que os acidentes de trabalho sejam investigados.

6. A notificação e a investigação de questões de segurança e saúde no trabalho terão a finalidade de assegurar a proteção dos dados pessoais da gente do mar e deverão levar em conta a orientação fornecida pela Organização Internacional do Trabalho sobre essa matéria.

7. A autoridade competente deverá cooperar com as organizações representativas dos armadores e da gente do mar, no sentido de chamar a atenção de toda a gente do mar para as informações a respeito dos perigos particulares a bordo dos navios, mediante, por exemplo, a afixação de notas oficiais com instruções relevantes.

8. A autoridade competente deverá exigir que os armadores, ao fazer a avaliação de riscos em relação à gestão da segurança e da saúde no trabalho, se refiram aos dados estatísticos apropriados de seus navios e às estatísticas gerais fornecidas pela autoridade competente.

### Diretriz

Diretriz B4.3 – Proteção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes

Diretriz B4.3.1 – Disposições sobre acidentes, lesões e doenças ocupacionais

1. As disposições exigidas pela Norma A4.3 deverão levar em conta o código da OIT sobre prática, intitulado *Prevenção de acidentes a bordo de navios em alto-mar e em porto*, de 1996, e versões subsequentes, bem como outras normas, diretrizes, e códigos de prática correlatos, a respeito de proteção da segurança e da saúde ocupacionais, inclusive proteção contra os níveis de exposição identificados.

2. A autoridade competente deverá assegurar que as orientações nacionais para a gestão da segurança e da saúde no trabalho focalizem particularmente os seguintes aspectos:

- a) disposições gerais e disposições básicas;
- b) características estruturais do navio, inclusive meios de acesso e riscos relacionados com asbestos;
- c) máquinas;
- d) efeitos de temperaturas excessivamente baixas ou altas de quaisquer superfícies com as quais a gente do mar possa ter contato;
- e) efeitos de ruído no local de trabalho e nos alojamento a bordo do navio;
- f) efeitos de vibração no local de trabalho e nos alojamento a bordo do navio;
- g) efeitos de fatores ambientais, além dos mencionados nas alíneas e) e f) no local de trabalho e nos alojamento a bordo do navio, inclusive fumaça de tabaco;
- h) medidas especiais de segurança no convés e na coberta;
- i) equipamento de carregamento e descarga;
- j) prevenção e combate de incêndio;
- k) âncoras, correntes e cabos;
- l) carga perigosa e lastro;
- m) equipamento de proteção pessoal para a gente do mar;

- n) trabalho em recintos confinados;
- o) efeitos mentais e físicos da fadiga;
- p) efeitos da dependência de drogas e de álcool;
- q) proteção e prevenção de HIV/AIDS; e
- r) resposta a emergências e acidentes.

3. A avaliação de riscos e a redução de exposição a que se refere o parágrafo 2º desta Diretriz deverão levar em conta os efeitos físicos sobre a saúde no trabalho (com inclusão da manipulação manual de cargas, o ruído e as vibrações), os efeitos dos fatores químicos e biológicos na saúde no trabalho, os efeitos dos fatores mentais na saúde no trabalho, assim como os efeitos na saúde física e mental da fadiga e os acidentes de trabalho. As medidas necessárias deverão levar em devida conta os princípios da prevenção, segundo os quais, entre outras coisas, deve-se dar precedência a combater o risco em sua origem, adaptar o trabalho ao indivíduo, especialmente no que tange ao planejamento dos locais de trabalho, e a substituição de elementos perigosos por outro que não oferece perigo ou é menos perigoso, colocando em segundo lugar o equipamento de proteção pessoal para a gente do mar.

4. Além disso, a autoridade competente deverá assegurar que as implicações para a segurança e a saúde sejam levadas em conta, particularmente nas seguintes áreas:

- a) resposta a emergências e acidentes;
- b) efeitos da dependência de drogas e álcool; e
- c) proteção e prevenção contra HIV/AIDS.

#### Diretriz B4.3.2 – Exposição a ruído

1. A autoridade competente, em conjunção com os órgãos internacionais competentes e representantes das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes, deverá examinar continuamente o problema de ruído a bordo dos navios, a fim de melhorar, tanto quanto possível, a proteção da gente do mar contra os efeitos da exposição ao ruído.

2. O exame a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deverá levar em conta os efeitos nocivos da exposição a ruído excessivo sobre a audição, a saúde e o conforto da gente do mar, bem como as medidas a serem prescritas ou recomendadas para reduzir o ruído a bordo dos navios, a fim de proteger a gente do mar. As medidas a serem consideradas deverão incluir as seguintes:

- a) instrução da gente do mar sobre os perigos para a audição e a saúde da exposição prolongada a níveis elevados de ruído e sobre o uso correto de dispositivos e equipamentos de proteção contra o ruído;



- b) fornecimento de equipamento aprovado de proteção da audição à gente do mar quando for necessário; e
- c) avaliação do risco e redução dos níveis de exposição ao ruído nos alojamentos e em todas as instalações de lazer e de serviço de mesa, bem como na sala de máquinas e outros locais de maquinaria.

#### Diretriz B4.3.3 – Exposição a vibração

1. A autoridade competente, junto com os órgãos internacionais pertinentes e representantes das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes, e levando em conta, segundo for apropriado, as normas internacionais relevantes, deverá examinar continuamente o problema de vibração a bordo dos navios, com vistas a melhorar, tanto quanto possível, a proteção da gente do mar contra os efeitos da vibração.
2. O exame a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deve abranger o efeito da exposição à vibração excessiva sobre a saúde e o conforto da gente do mar, bem como medidas a serem prescritas ou recomendadas para reduzir a vibração a bordo dos navios, a fim de proteger a gente do mar. As medidas a serem consideradas deverão incluir as seguintes:
  - a) dar instrução à gente do mar sobre os perigos da exposição prolongada à vibração para a sua saúde;
  - b) fornecer equipamento aprovado de proteção individual para a gente do mar quando for necessário; e
  - c) avaliar o risco e reduzir os níveis de exposição à vibração dos alojamentos e em todas as instalações de lazer e de serviço de mesa, mediante a adoção de medidas consoantes com a orientação fornecida pelo código de prática da OIT sobre *Fatores ambientais no local de trabalho, de 2001*, e subsequentes versões, levando em conta a diferença de exposição entre os espaços de alojamento e os espaços de trabalho.

#### Diretriz B4.3.4 – Obrigações dos armadores

1. A obrigação do armador de prover equipamento de proteção ou outras salvaguardas para prevenção de acidentes deverá, em geral, ser acompanhada de normas de utilização que faça obrigatório o seu uso pela gente do mar, assim como da obrigação que a gente do mar acate as medidas pertinentes de prevenção de acidentes e proteção da saúde.
2. Os artigos 7 e 11 da Convenção da OIT sobre Proteção das Máquinas, 1963 (Nº 119) e as provisões correspondentes da Recomendação sobre Proteção das Máquinas, 1963 (Nº 118), impõem ao empregador a obrigação de assegurar conformidade com a exigência de que as máquinas em uso sejam devidamente protegidas e de que seja evitado seu uso sem os dispositivos de proteção, ficando o trabalhador obrigado a não usar as máquinas sem que os dispositivos de proteção estejam em seu lugar e a não inutilizar tais dispositivos.

#### Diretriz B4.3.5 – Notificação e compilação de estatísticas

1. Todos os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais devem ser notificados, a fim de possibilitar sua investigação e a compilação, análise e publicação de estatísticas abrangentes, levando em conta a confidencialidade dos dados pessoais da gente do mar em apreço. As notificações não devem restringir-se a mortes ou acidentes que envolvam o navio.
2. As estatísticas a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deverão registrar o número, a natureza, as causas e os efeitos dos acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais, e indicar claramente, em qual setor do navio ocorreu, o tipo de cada acidente e se a ocorrência ocorreu no mar ou em porto.
3. Todo Membro levará em devida conta sistemas ou formulários internacionais para o registro de acidentes com gente do mar, estabelecidos pela Organização Internacional do Trabalho.

#### Diretriz B43.6 – Investigações

1. A autoridade competente deverá investigar as causas e circunstâncias de todos os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais que resultarem na perda de vida ou em grave lesão corporal, bem como outras causas especificadas na legislação nacional.
2. Uma investigação deverá considerar a inclusão dos seguintes itens:
  - a) ambiente de trabalho, inclusive superfícies de trabalho, disposição de máquinas, meios de acesso, iluminação e métodos de trabalho;
  - b) incidência de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais em diferentes faixas etárias;
  - c) problemas fisiológicos e psicológicos causados pelo ambiente a bordo;
  - d) problemas causados por estresse físico a bordo de navios, particularmente em decorrência do aumento da carga de trabalho;
  - e) problemas causados pelos efeitos de inovações técnicas e sua influência sobre a composição da tripulação; e
  - f) problemas causados por falha humana.

#### Diretriz B4.3.7 – Programas nacionais de proteção e prevenção

1. A fim de dispor de bases sólidas para adotar medidas que promovam a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes de trabalho, lesões e doenças igualmente ocupacionais, decorrentes de riscos peculiares ao emprego marítimo, pesquisas deveriam ser empreendidas sobre as tendências gerais e esses perigos, tais como os revelam as estatísticas.

2. A implementação de programas de proteção e prevenção destinados a promover a segurança e a saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho e lesões e doenças profissionais, deverá ser organizada de tal modo que a autoridade competente, os armadores e gente do mar ou seus representantes e outros órgãos apropriados possam desempenhar um papel ativo, inclusive por meio de sessões informativas, diretrizes a bordo sobre os máximos níveis de exposição a fatores ambientais do local de trabalho potencialmente nocivos e a outros riscos, bem como sobre os resultados de um processo sistemático de avaliação de riscos. Em particular, deveriam ser estabelecidas comissões paritárias nacionais ou locais sobre proteção da segurança e da saúde ocupacionais e prevenção de acidentes, ou grupos de trabalho específicos e comissões a bordo, nos quais as organizações de armadores e gente do mar estejam representadas.

3. Caso tais atividades ocorram no âmbito das empresas, deverá ser considerada a possibilidade que a gente do mar esteja representada em toda comissão de segurança a bordo dos navios desse armador.

#### Diretriz B4.3.8 – Conteúdo dos programas de proteção e prevenção

1. A atribuição das seguintes funções às comissões e outros órgãos a que se refere o parágrafo 2º da Diretriz B4.3.7 deverá ser considerada:

- a) elaboração de diretrizes e políticas nacionais sobre sistemas de gestão da segurança e da saúde no trabalho e de disposições, normas e manuais sobre prevenção de acidentes;
- b) organização de cursos e programas de formação relativos à proteção da segurança e da saúde no trabalho e à prevenção de acidentes;
- c) organização de divulgação sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, inclusive por meio de filmes, cartazes, anúncios e folhetos; e
- d) distribuição de material e informações sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, que cheguem à gente do mar a bordo dos navios.

2. As disposições ou recomendações relevantes adotadas pelas autoridades ou organizações nacionais ou internacionais pertinentes deverão ser levadas em conta pelos encarregados de elaborar material escrito a respeito de medidas ou recomendações práticas para a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes.

3. Ao formular programas de proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, todo Membro dará a devida atenção aos códigos de prática relacionados com a segurança e a saúde da gente do mar, publicados pela Organização Internacional do Trabalho.

#### Diretriz B4.3.9 – Instrução em proteção da segurança e da saúde no trabalho e em prevenção de acidentes de trabalho

1. O programa de formação a que se refere o parágrafo 1º, a, da Norma A4.3 deverá ser revisto periodicamente e atualizado à luz das inovações nos tipos e tamanhos de navios e em seus

equipamentos, bem como das mudanças nas práticas referentes a tripulação, nacionalidade, idioma e organização do trabalho a bordo.

2. A divulgação sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes deve ser contínua. Essa divulgação poderá assumir as seguintes formas:

- a) material audiovisual educativo, tais como filmes, para uso nos centros de formação profissional para gente do mar e, se possível, a bordo dos navios;
- b) afixação de cartazes a bordo dos navios;
- c) inclusão, nos jornais e revistas lidos pela gente do mar, de artigos sobre os riscos do trabalho marítimo e sobre medidas de proteção da segurança e da saúde no trabalho e de prevenção de acidentes; e
- d) campanhas especiais, utilizando diversos meios de publicidade, para orientar a gente do mar, inclusive campanha a respeito de práticas de trabalho seguras.

3. A divulgação a que se refere o parágrafo 2º desta Diretriz deverá levar em conta as diferentes nacionalidades, idiomas e culturas da gente do mar a bordo dos navios.

#### Diretriz B4.3.10 – Educação de gente do mar jovem sobre segurança e saúde

1. Os regulamentos de segurança e de saúde deverão referir-se às disposições gerais sobre exames médicos antes e durante o emprego e sobre a prevenção de acidentes e a proteção da saúde no trabalho, aplicáveis ao trabalho marítimo. Esses regulamentos deverão especificar as medidas para minimizar os perigos ocupacionais para a gente do mar jovem no desempenho de suas tarefas.

2. A não ser que um jovem seja considerado plenamente qualificado pela autoridade competente para levar a cabo uma tarefa, os regulamentos deverão estipular restrições à realização, por gente do mar jovem, sem a devida supervisão e instrução, de certos tipos de trabalho que oferecem riscos especiais de acidente ou são suscetíveis de prejudicar sua saúde ou desenvolvimento físico, ou que exigem um certo grau de maturidade, experiência, ou habilidade. Ao determinar os tipos de trabalho a serem restringidos pelos regulamentos, a autoridade competente deverá pensar particularmente em trabalho que envolva o seguinte:

- a) levantar, mover, ou carregar cargas ou objetos pesados;
- b) entrar nas caldeiras, tanques e compartimentos estanques;
- c) ser exposto a níveis nocivos de vibração e ruído;
- d) operar máquinas de içar ou outras máquinas e ferramentas elétricas ou servir de sinaleiros para operadores desse tipo de equipamento;
- e) manipular cabos de amarração ou de reboque ou equipamento de ancoragem;

- f) mastreação e aparelhamento;
- g) trabalho de borda acima ou no convés em tempo carregado;
- h) serviço noturno de quarto;
- i) manutenção de equipamento elétrico;
- j) exposição a materiais potencialmente nocivos ou a agentes físicos nocivos, tais como substâncias perigosas ou tóxicas e radiação ionizante;
- k) limpeza de equipamentos de cozinha e de serviço de mesa de bordo; e
- l) manejar os botes do navio ou assumir responsabilidade por eles.

3. Medidas práticas deverão ser tomadas pela autoridade competente ou pelas entidades apropriadas, para chamar a atenção da gente do mar jovem para informações a respeito de prevenção de acidentes e proteção da sua saúde a bordo dos navios. Essas medidas poderão incluir instrução adequada, por meio de cursos, publicidade oficial sobre prevenção de acidentes destinada a pessoas jovens, e instrução e supervisão profissional de jovens.

4. A formação e treinamento de jovens em terra e a bordo dos navios deverá incluir orientação sobre os efeitos prejudiciais exercidos sobre sua saúde e bem estar pelo abuso de álcool, drogas e outras substâncias potencialmente nocivas e sobre os riscos e preocupações relacionados com HIV/AIDS e outras atividades que impliquem em riscos para a saúde.

#### Diretriz B4.3.11 – Cooperação internacional

1. Os Membros, com a assistência, caso apropriado, de organizações intergovernamentais e outras organizações internacionais, deverão esforçar-se para, em mútua cooperação, alcançar a maior uniformidade possível de ação para a promoção da segurança e da saúde ocupacional e da prevenção de acidentes.

2. Ao formular programas para promover a segurança e a saúde ocupacionais e a prevenção de acidentes em conformidade com a Norma A4.3, todo Membro dará a devida atenção aos códigos relevantes de prática publicados pela Organização Internacional do Trabalho e às normas apropriadas de outras organizações internacionais.

3. Os membros deverão dar atenção à necessidade de cooperação internacional para a promoção contínua de iniciativas relacionadas com a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho. Essa cooperação poderá assumir a forma de:

- a) acordos bilaterais e multilaterais para promover uniformidade das normas e salvaguardas para a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho;
- b) intercâmbio de informações sobre perigos particulares a que está exposta a gente do mar e meios de promover a proteção da segurança e da saúde e a prevenção de acidentes;

- c) assistência para testes de equipamento e inspeção em consonância com os regulamentos nacionais do Estado da bandeira;
- d) colaboração na elaboração e divulgação de disposições, regras e manuais sobre proteção da segurança e da saúde ocupacionais e prevenção de acidentes;
- e) colaboração para a produção e utilização de material didático; e
- f) instalações conjuntas ou assistência mútua para o treinamento de gente do mar em proteção da segurança e da saúde ocupacionais, prevenção de acidentes e práticas seguras de trabalho.

### **Regra**

#### **Regra 4.4 – Acesso a instalações terrestres de bem-estar**

Finalidade: Assegurar que a gente do mar que estiver trabalhando a bordo tenha acesso a instalações e serviços em terra para proteger sua saúde e seu bem-estar

1. Os Membros deverão cuidar para que as instalações de bem-estar em terra, se existentes, sejam de fácil acesso. Os Membros também deverão promover a construção em determinados portos de instalações de bem-estar como as citadas no Código, para que a gente do mar a bordo dos navios que se encontrem em seus portos tenham acesso a instalações e serviços de bem-estar apropriados.
2. As responsabilidades de todo Membro com relação a instalações em terra, inclusive instalações e serviços de bem-estar, cultura, lazer e informações, são estipuladas no Código.

### **Norma**

#### **Norma A4.4 - Acesso a instalações terrestres de bem-estar**

1. Todo Membro exigirá que, quando existirem instalações de bem-estar em seu território, que sejam franqueadas a toda a gente do mar, independentemente de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e independentemente do Estado da bandeira do navio em que estiver empregada, engajada, ou trabalhando.
2. Todo Membro deve incentivar o desenvolvimento de instalações de bem-estar nos portos apropriados do país e determinar, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar interessadas, quais portos deverão ser considerados apropriados.
3. Todo Membro incentivará o estabelecimento de comissões de bem-estar encarregadas de examinar periodicamente as instalações e serviços de bem-estar, a fim de assegurar que são apropriados, tendo em vista as necessidades da gente do mar em função das inovações técnicas e operacionais e de outras mudanças no setor marítimo.

### **Diretriz**



## Diretriz B4.4 - Acesso a instalações terrestres de bem-estar

### Diretriz B4.4.1 – Responsabilidades dos Membros

#### 1. Todo Membro deverá:

- a) adotar medidas para assegurar que haja instalações e serviços adequados de bem-estar para a gente do mar nos portos de escala designados e que haja proteção adequada da gente do mar no exercício de sua profissão; e
- b) levar em conta, na implementação dessas medidas, as necessidades da gente do mar, especialmente em países estrangeiros e ao entrar em zonas de guerra, no que tange a sua segurança, saúde e atividades nas horas de folga.

2. As providências para a supervisão das instalações e serviços de bem-estar deverão ter a participação dos representantes das organizações de armadores e de gente do mar interessadas.

3. Todo Membro adotará medidas destinadas a agilizar a circulação entre os navios, agências centrais de suprimentos e estabelecimentos de materiais de bem-estar, tais como filmes, livros, jornais e equipamento esportivo que a gente do mar possa utilizar a bordo de seus navios e nos centros de bem-estar em terra.

4. Os Membros deverão cooperar uns com os outros para a promoção do bem-estar da gente do mar em alto-mar e nos portos. Essa cooperação deverá incluir o seguinte:

- a) consultas entre as autoridades competentes, com vistas à provisão e aprimoramento das instalações e serviços destinados ao bem-estar da gente do mar, tanto nos portos como a bordo dos navios;
- b) acordos para a combinação dos recursos e a provisão de instalações de bem estar nos portos mais importantes, de modo a evitar uma duplicação desnecessária;
- c) organização de competições esportivas internacionais e incentivo à participação da gente do mar em atividades esportivas; e
- d) organização de seminários internacionais sobre o bem-estar dos marítimos no mar e nos portos.

### Diretriz B4.4.2 – Instalações e serviços de bem-estar nos portos

1. Todo Membro propiciará ou assegurará a provisão das instalações e serviços de bem estar que forem necessários, em portos apropriados do país.

2. Instalações e serviços de bem-estar deverão ser propiciados, de acordo com as condições e práticas nacionais, por uma ou mais de uma das seguintes instituições:

- a) autoridades públicas;

b) organizações de armadores e de gente do mar interessadas, ao amparo de acordos de negociação coletiva ou de outros esquemas acordados; e

c) organizações beneficentes.

3. Instalações de bem-estar e recreativas necessárias deverão ser estabelecidas ou desenvolvidas nos portos, inclusive as seguintes:

a) salões de reunião e recreação, segundo a necessidade;

b) instalações esportivas e atividades ao ar livre, inclusive competições;

c) instalações de ensino; e

d) se for apropriado, instalações para atos religiosos e aconselhamento individual.

4. Essas instalações poderão ser asseguradas, e instalações projetadas para uso mais geral poderão ser colocadas à disposição de acordo com suas necessidades.

5. Onde um grande número de marítimos de diferentes nacionalidades necessitarem de instalações como hotéis, clubes e instalações esportivas num determinado porto, as autoridades competentes ou órgãos dos países de origem dos marítimos e os Estados da bandeira, bem como as associações internacionais interessadas, deverão consultar e cooperar com as autoridades competentes e os órgãos do país em que o porto estiver situado e entre si, com vistas a unir os recursos e evitar duplicação desnecessária.

6. Deverá haver disponibilidade de hotéis e albergues adequados para a gente do mar onde houver necessidade. Suas instalações deverão ser iguais às encontradas em um hotel de boa classe e, sempre que possível, situadas numa boa localização, afastada das imediações do cais. Esses hotéis ou albergues deverão ser devidamente supervisionados, ter preços razoáveis e, caso necessário, deverão poder acomodar familiares dos marítimos.

7. Essas acomodações deverão ser franqueadas a todos os marítimos, independentemente de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e do Estado da bandeira do navio em que estiverem empregados, engajados ou trabalhando. Sem prejuízo desse princípio, é possível que, em certos portos, seja necessário propiciar tipos diversos de instalações, de padrão comparável, porém adaptadas aos costumes e necessidades de diferentes grupos de marítimos.

8. Deverão ser tomadas medidas para assegurar, segundo for necessário, que, além de eventuais voluntários, pessoas com competência técnica sejam empregadas em regime de tempo integral na operação das instalações e serviços de bem-estar destinados à gente do mar.

#### Diretriz B4.4.3 – Comissões de bem-estar

1. Comissões de bem-estar deverão ser estabelecidas em âmbito portuário, regional e nacional, segundo for apropriado. Suas funções deverão incluir as seguintes:

- a) verificar continuamente a adequação das instalações de bem-estar e monitorar a necessidade de novas instalações ou de desativação daquelas que são subutilizadas; e
- b) dar assistência e orientação aos responsáveis pela oferta de instalações de bem-estar e assegurar a coordenação entre eles.

2. Os membros das comissões de bem-estar deverão incluir representantes de organizações de armadores e de gente do mar, as autoridades competentes e, se for apropriado, organizações beneficentes e entidades sociais.

3. Se for apropriado, os cônsules de Estados marítimos e representantes locais de organizações estrangeiras de bem-estar deverão, em conformidade com a legislação e os regulamentos nacionais, associar-se ao trabalho portuário, regional e nacional das comissões de bem-estar.

#### Diretriz B4.4.4 – Financiamento de instalações de bem-estar

1. De acordo com as condições e práticas nacionais, o apoio financeiro das instalações de bem-estar nos portos deverá provir de uma ou mais de uma das seguintes fontes:

- a) verbas públicas;
- b) impostos ou outros encargos especiais de fontes do setor de navegação;
- c) contribuições voluntárias de armadores e de marítimos ou de suas organizações; e
- d) contribuições voluntárias de outras fontes.

2. Onde impostos, taxas e encargos especiais forem cobrados, eles deverão ser usados unicamente para os seus fins declarados.

#### Diretriz B4.4.5 – Divulgação de informações e facilitação de medidas

1. Deverão ser divulgadas informações entre a gente do mar acerca das instalações e dos serviços franqueados ao público em geral nos portos de escala, especialmente em relação a transporte, bem-estar, recreação e educação, bem como a locais de culto, além das instalações e serviços destinados especificamente à gente do mar.

2. Meios de transporte adequados a preços moderados deverão se propiciados a qualquer momento razoável, a fim de permitir que a gente do mar possa chegar às áreas urbanas a partir de locais convenientes no porto.

3. Todas as medidas apropriadas deverão ser tomadas pelas autoridades competentes para manter os armadores e a gente do mar informados, ao entrarem num porto, a respeito de eventuais leis e costumes especiais, cuja infração poderá colocar sua liberdade em risco.

4. As zonas portuárias e as estradas de acesso deverão ser providas pelas autoridades competentes de iluminação e sinalização adequadas e de patrulhamento regular para a proteção da gente do mar.

#### Diretriz B4.4.6 – Gente do mar em porto estrangeiro

1. Para a proteção da gente do mar em portos estrangeiros, medidas deverão ser tomadas a fim de facilitar:

- a) o acesso a cônsules do Estado de sua nacionalidade ou residência; e
- b) a efetiva cooperação entre os cônsules e as autoridades locais ou nacionais.

2. Gente do mar detida em porto estrangeiro deverá ser prontamente tratada de acordo com o devido processo legal, com proteção consular apropriada.

3. Quando gente do mar for detida por qualquer motivo no território estrangeiro de um Membro, a autoridade competente deverá, caso o trabalhador assim o solicite, informar imediatamente o Estado da bandeira e o Estado de nacionalidade da gente do mar. A autoridade competente deverá informar prontamente o marítimo do seu direito de fazer tal solicitação. O Estado de nacionalidade do marítimo deverá prontamente notificar a família do marítimo. A autoridade competente deverá permitir o acesso imediato dos funcionários consulares desses Estados ao trabalhador, e subseqüentes visitas regulares enquanto permanecer detido.

4. Todo Membro adotará medidas, sempre que for necessário, para assegurar a segurança da gente do mar contra agressão e outros atos ilícitos enquanto os navios estiverem em suas águas territoriais e especialmente ao se aproximarem dos portos.

5. Todo esforço deverá ser feito pelos responsáveis no porto e a bordo do navio para facilitar a permissão de gente do mar ir à terra tão logo seja possível depois que o navio entrar no porto.

### **Regra**

#### Regra 4.5 – Seguridade social

Finalidade: Assegurar que sejam tomadas medidas no sentido de franquear o acesso da gente do mar à proteção da seguridade social

1. Todo Membro assegurará que toda a gente do mar e, até onde sua lei nacional o permitir, seus dependentes tenham acesso à proteção da seguridade social, em conformidade com o Código, sem prejuízo de quaisquer outras condições mais favoráveis, a que se refere o parágrafo 8º do artigo 19 da Constituição.

2. Todo Membro se compromete a adotar medidas, de acordo com suas circunstâncias nacionais, individualmente e mediante cooperação internacional, para alcançar progressivamente a proteção abrangente da seguridade social para a gente do mar.

3. Todo Membro garantirá que gente do mar sujeita a sua legislação de seguridade social e, até onde estabelecer a sua lei nacional, seus dependentes tenham o direito de se beneficiar da proteção da

seguridade social, num modo que não seja menos favorável do que o usufruído pelos trabalhadores em terra.

## **Norma**

### **Norma A4.5 – Seguridade social**

1. As áreas a serem consideradas com vistas a alcançar progressivamente a proteção abrangente da seguridade social, em conformidade com a Regra 4.5, são as seguintes: assistência médica e benefícios por doença, por desemprego, por acidentes de trabalho e por idade, benefícios familiares, licença maternidade, por invalidez, e pensões por morte, em complementação da proteção assegurada pela Regra 4.1, a respeito de assistência médica, e a Regra 4.2, a respeito da responsabilidade dos armadores, bem como por outros títulos desta Convenção.
2. Quando da ratificação, a proteção a ser assegurada por todo membro, em conformidade com o parágrafo 1º da Regra 4.5, deverá incluir pelo menos três dos benefícios relacionados no parágrafo 1º desta Norma.
3. Todo Membro adotará medidas consoantes com suas circunstâncias nacionais, destinadas a assegurar para toda gente do mar que resida habitualmente em seu território a proteção suplementar de seguridade social, a que se refere o parágrafo 1º desta Norma. Essa responsabilidade poderá ser cumprida, por exemplo, mediante acordos bilaterais ou multilaterais apropriados ou sistemas baseados em contribuições. A proteção resultante não deverá ser menos favorável do que a usufruída pelos trabalhadores em terra, residentes no seu território.
4. Não obstante a atribuição de responsabilidades conforme o parágrafo 3º desta Norma, os Membros poderão determinar, mediante acordos bilaterais e multilaterais e disposições adotadas no contexto de organizações de integração econômica, outras regras relativas à legislação de seguridade social a que a gente do mar estará sujeita.
5. As responsabilidades de todo Membro com respeito à gente do mar a bordo de navios que arvoram sua bandeira incluem as relacionadas nas Regras 4.1 e 4.2 e nas disposições correlatas do Código, bem como as que são inerentes às obrigações gerais decorrentes do direito internacional.
6. Todo Membro dará a devida consideração às várias maneiras pelas quais benefícios comparáveis serão concedidos à gente do mar, em conformidade com a lei e prática nacionais, na falta de cobertura adequada nas áreas relacionadas no parágrafo 1º desta Norma.
7. A proteção mencionada no parágrafo 1º da Regra 4.5 poderá, se for apropriado, ser incorporada em leis e regulamentos, em planos privados ou acordos de negociação coletiva ou numa combinação de todos esses.
8. Até onde for consistente com sua legislação e prática nacional, os Membros deverão cooperar uns com os outros, mediante acordos bilaterais ou multilaterais ou outros esquemas, para assegurar a preservação dos direitos de seguridade social, baseados em esquemas contributivos ou não-contributivos, adquiridos ou em fase de aquisição por toda a gente do mar, independentemente de sua residência.

9. Todo Membro estabelecerá procedimentos justos e eficazes para a solução de conflitos.

10. Todo Membro especificará, no momento da ratificação, os tipos de benefícios concedidos em conformidade com o parágrafo 2º desta Norma. Subseqüentemente, o Membro comunicará ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho quando ele conceder proteção de seguridade social relativa a um ou mais dos benefícios enumerados no parágrafo 1º desta Norma. O Diretor-Geral deverá manter um registro dessa informação e colocá-la à disposição de todas as partes interessadas.

11. Os relatórios submetidos à Repartição Internacional do Trabalho em conformidade com o artigo 22 da Constituição também incluirão informações a respeito das medidas tomadas de acordo com o parágrafo 2º da Regra 4.5, para incluir outros benefícios na proteção.

### **Diretriz**

#### **Diretriz B4.5 – Seguridade social**

1. A proteção a ser concedida quando da ratificação, em conformidade com o parágrafo 2º da Regra A4.5, deverá incluir pelo menos os benefícios de assistência médica e os benefícios por doença e lesão profissional.

2. Nas circunstâncias a que se refere o parágrafo 6º da Norma A4.5, benefícios comparáveis poderão ser garantidos por meio de seguro, acordos bilaterais e multilaterais ou outros meios eficazes, levando em conta as disposições pertinentes de acordos de negociação coletiva. Onde essas medidas forem adotadas, a gente do mar coberta deverá ser informada das maneiras pelas quais os vários benefícios da seguridade social serão concedidos.

3. Onde a gente do mar for sujeita a mais de uma legislação referente à seguridade social, os Membros envolvidos deverão cooperar entre si, com vistas a determinar por acordo mútuo qual legislação deverá ser aplicada, levando em conta fatores como qual o tipo e nível de proteção concedida ao amparo das respectivas legislações será mais favorável ao interessado, bem como sua preferência.

4. Os procedimentos a serem estabelecidos em conformidade com o parágrafo 9º da Norma A4.5 deverão ser concebidos de modo a abranger todas as controvérsias relevantes em torno das reivindicações da gente do mar interessada, independentemente da maneira em que a cobertura for concedida.

5. Todo Membro que tiver nacionais e não-nacionais servindo em navios que arvoram sua bandeira assegurará proteção ao amparo da seguridade social, na forma prescrita na Convenção, segundo for aplicável, e reverá periodicamente os benefícios relacionados no parágrafo 1º da Norma A4.5, a fim de identificar outros benefícios favoráveis à gente do mar interessada.

6. Os acordos de emprego e contratos de trabalho da gente do mar deverão identificar os meios pelos quais os diversos benefícios da seguridade social serão assegurados à gente do mar pelo armador, bem como quaisquer outras informações relevantes disponíveis ao armador, tais como as possíveis



deduções estatutárias dos salários da gente do mar e as contribuições do armador, em conformidade com as exigências dos órgãos pertinentes e de acordo com os sistemas nacionais relevantes de seguridade social.

7. Ao exercer efetivamente sua jurisdição sobre as questões sociais, o Membro cuja bandeira o navio arvora deverá comprovar que se cumprem as responsabilidades dos armadores no que se refere à proteção em matéria de seguridade social, incluindo os recolhimentos das contribuições aos regimes de seguridade social.

## **TÍTULO 5. CUMPRIMENTO E CONTROLE DA APLICAÇÃO**

1. As Regras constantes nesse Título especificam a responsabilidade dos Membros de implementar e aplicar integralmente e controlar a aplicação dos princípios e direitos estabelecidos nos Artigos da Convenção e as obrigações particulares definidas nos Títulos 1, 2, 3 e 4.

2. Os parágrafos 3º e 4º do Artigo 4, que permitem a implementação da Parte A do código por meio de disposições substancialmente equivalentes, não se aplicam à Parte A do Código neste Título.

3. De acordo com o parágrafo 2º do Artigo VI, todo Membro se desincumbirá de suas responsabilidades estipuladas nas Regras, na maneira estabelecida nas Normas correspondentes da Parte A do Código, dando a devida consideração às Diretrizes correspondentes na Parte B do Código.

4. As disposições deste Título deverão ser implementadas com a consciência de que a gente do mar e os armadores, como todas as demais pessoas, são iguais perante a lei e têm igual direito à proteção da lei, não podendo sofrer discriminação quanto ao seu acesso às cortes, tribunais ou outros mecanismos de solução de litígios. As disposições deste Título não especificam jurisdição legal nem competência territorial alguma.

### **Regra**

**Regra 5.1 – Responsabilidades do Estado da bandeira**

Finalidade: Assegurar que todo Membro implementará suas responsabilidades decorrentes desta Convenção no que diz respeito aos navios que arvoram sua bandeira

**Regra 5.1.1 – Princípios gerais**

1. Todo Membro será responsável por assegurar o cumprimento de suas obrigações decorrentes desta Convenção nos navios que arvoram sua bandeira.

2. Todo Membro estabelecerá um sistema eficaz de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo, em conformidade com as Regras 5.1.3 e 5.1.4, de modo a assegurar que as condições de trabalho e de vida da gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira cumprem, e que continuarão a cumprir, as normas estabelecidas nesta Convenção.

3. Ao estabelecer sistemas eficazes de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo, o Membro poderá, caso seja apropriado, autorizar instituições públicas ou outras organizações,

(inclusive de outro Membro, se esse concordar) por ele reconhecidas como competentes e independentes para fazer as inspeções ou emitir os certificados, ou ambas as coisas. Em todos os casos, o Membro será inteiramente responsável pela inspeção e certificação das condições de trabalho e de vida da gente do mar em apreço nos navios que ostentam sua bandeira.

4. Um certificado de trabalho marítimo, complementado por uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, constituirá prova *prima facie*, salvo prova em contrário, de que o navio foi devidamente inspecionado pelo Membro cuja bandeira ele ostenta e que os dispositivos desta Convenção, relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar, foram satisfeitos, tal como atesta o certificado.

5. As informações acerca do sistema, a que se refere o parágrafo 2º desta Regra, inclusive o método utilizado para avaliar sua eficácia, constarão nos relatórios do Membro à Repartição Internacional do Trabalho, em conformidade com o Artigo 22 da Constituição.

### **Norma**

#### **Norma A5.1.1 – Princípios gerais**

1. Todo Membro estabelecerá objetivos e normas claras para a administração de seus sistemas de inspeção e certificação, bem como procedimentos gerais adequados para avaliar até que ponto esses objetivos e normas estão sendo atingidos.

2. Todo Membro exigirá que todos os navios que arvoram sua bandeira tenham uma cópia disponível desta Convenção a bordo.

### **Diretriz**

#### **Diretriz B5.1.1 – Princípios gerais**

1. A autoridade competente deverá tomar providências apropriadas para promover a efetiva cooperação entre instituições públicas e outras organizações, a que se referem as Regras 5.1.1 e 5.1.2, em relação às condições de trabalho e de vida da gente do mar a bordo de navios.

2. A fim de assegurar melhor cooperação entre inspetores e armadores, gente do mar e suas respectivas organizações e de manter ou melhorar as condições de trabalho e de vida da gente do mar, a autoridade competente deverá consultar os representantes dessas organizações, a intervalos regulares, sobre a melhor maneira de atingir esses objetivos. A forma de consulta deverá ser determinada pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar.

## Regra

### Regra 5.1.2 – Autorização de organizações reconhecidas

1. As instituições públicas ou outras organizações a que se refere o parágrafo 3º da Regra 5.1.1 (designadas como organizações reconhecidas) deverão ser reconhecidas pela autoridade competente como estando em conformidade com os requisitos do Código a respeito de competência e independência. As funções de inspeção ou certificação que as organizações reconhecidas poderão ser autorizadas a desempenhar deverão enquadrar-se no âmbito das atividades expressamente mencionadas no Código, a serem realizadas pela autoridade competente ou por uma organização competente.
2. Os relatórios a que se refere o parágrafo 5º da Regra 5.1.1 incluirão informações acerca da eventual organização reconhecida, atestando que as autorizações concedidas e as providências tomadas pelo Membro para assegurar que as atividades autorizadas foram integral e eficazmente satisfeitas.

## Norma

### Norma A5.1.2 – Autorização das organizações reconhecidas

1. Para efeitos de reconhecimento conforme o parágrafo 1º da Regra 5.1.2, a autoridade competente deverá examinar a competência e independência da organização interessada e determinar se essa organização demonstrou, no grau necessário para levar a cabo as atividades compreendidas nas faculdades conferidas a ela, que:

- a) possui as competências técnicas necessárias nos aspectos relevantes da presente Convenção e os conhecimentos adequados sobre o funcionamento do navio, incluídos os requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios, as condições de trabalho, o alojamento, as instalações de lazer, a alimentação e o serviço de mesa, e a prevenção de acidentes, a proteção da saúde, a assistência médica, o bem-estar e a proteção da seguridade social;
- b) tem capacidade para manter e atualizar as competências profissionais de seu pessoal;
- c) possui os conhecimentos necessários sobre as disposições da Convenção assim como da legislação nacional aplicável e dos instrumentos internacionais existentes, e
- d) seu tamanho, estrutura, experiência e capacidade estão em consonância com o tipo e grau de autorização.

2. Qualquer autorização que se conceda em relação com as inspeções, deve, no mínimo, permitir que a organização possa exigir que se corrijam as deficiências que verificarem nas condições de vida e trabalho a bordo da gente do mar e que realizem inspeções nesse sentido quando solicitado por um Estado do porto.

3. Todo Membro estabelecerá:

a) um sistema para garantir a idoneidade do trabalho realizado por organizações reconhecidas, que inclua informações a respeito da legislação nacional e dos instrumentos internacionais aplicáveis; e

b) procedimentos para comunicação com essas organizações e para controle das mesmas.

4. Todo Membro fornecerá à Repartição Internacional do Trabalho uma lista de organizações reconhecidas, autorizadas a atuar em seu nome, e manterá essa lista atualizada. A lista especificará as funções das organizações reconhecidas que tiverem sido autorizadas para tanto. A Repartição tornará pública essa lista.

### **Diretriz**

#### **Diretriz B5.1.3 – Autorização de organizações reconhecidas**

1. Uma organização interessada em receber autorização deverá demonstrar competência técnica, administrativa e gerencial, bem como capacidade para assegurar a realização tempestiva de serviços de qualidade satisfatória.

2. Ao avaliar a capacidade de uma organização, a autoridade competente deverá determinar se essa organização:

a) tem um quadro adequado de pessoal técnico, gerencial e de apoio;

b) tem um quadro suficiente de pessoal qualificado para propiciar os serviços necessários com cobertura geográfica adequada;

c) tem capacidade comprovada de realizar os serviços tempestivamente e de qualidade satisfatória; e

d) é independente e responsável em suas operações.

3. A autoridade competente deverá firmar um acordo por escrito com a organização que ela reconhecer para os fins da autorização. O acordo deverá abranger os seguintes elementos:

a) âmbito de aplicação;

b) propósito;

c) condições gerais;

d) execução das funções estipuladas pela autorização;

e) fundamento legal das funções estipuladas pela autorização;

- f) apresentação de relatórios à autoridade competente;
- g) especificação da autorização conferida pela autoridade competente à organização reconhecida; e
- h) supervisão pela autoridade competente das atividades delegadas à organização reconhecida;

4. Todo Membro exigirá que as organizações reconhecidas desenvolvam um sistema para qualificação das pessoas por elas empregadas como inspetores, a fim de assegurar a atualização oportuna dos seus conhecimentos teóricos e práticos.

5. Todo Membro deverá exigir que as organizações reconhecidas mantenham registros dos serviços por ela prestados, para que demonstrem que cumprem com as normas exigidas pelos serviços que desempenham.

6. Ao estabelecer os procedimentos de controle a que se refere o parágrafo 3º b da Norma A5.1.2, todo Membro levará em conta as *Diretrizes sobre autorização para que uma organização atue em nome da administração*, adotadas no contexto da Organização Marítima Internacional.

### **Regra**

Regra 5.1.3 – Certificação de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. Esta Regra se aplica a navios:

- a) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que realizam viagens internacionais; e
- b) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre portos, de outro país.

Para os fins desta Regra, “viagem internacional” significa viagem desde um país até um porto fora desse país.

2. Esta Regra também se aplica a navios que arvoram a bandeira de um Membro e que não é abrangido pelo parágrafo 1º desta Regra, a pedido do armador ao país em apreço.

3. Todo membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e mantenham atualizado um certificado de trabalho marítimo, atestando que as condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio, inclusive medidas destinadas a assegurar o cumprimento contínuo das disposições adotadas, a serem incluídas na declaração de conformidade com o trabalho marítimo, a que se refere o parágrafo 4º desta Regra, foram inspecionadas e satisfazem as exigências da legislação nacional ou em outras medidas de implementação desta Convenção.

4. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e mantenham atualizada uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, especificando os requisitos nacionais para a implementação desta Convenção, no que tange às condições de trabalho e de vida

da gente do mar, e estipulando as medidas adotadas pelo armador para assegurar a conformidade com tais requisitos no navio ou navios de que se trate.

5. O certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo deverão obedecer ao modelo prescrito pelo Código.

6. Quando a autoridade competente do Membro ou uma organização reconhecida, devidamente autorizada para esse fim, verificar mediante inspeção que um navio que arvora a bandeira do Membro satisfaz e continua a satisfazer as normas desta Convenção, ela emitirá ou renovará o certificado de trabalho marítimo correspondente e manterá um registro desse certificado acessível ao público.

7. Requisitos pormenorizados relativos ao certificado de trabalho marítimo e à declaração de conformidade do trabalho marítimo, inclusive uma lista de itens que precisam ser inspecionados e aprovados, constam na Parte A do Código.

### **Norma**

Norma A5.1.3 – Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. O certificado de trabalho marítimo emitido a um navio pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida e devidamente autorizada para tanto terá validade de, no máximo, cinco anos. No Apêndice A5-I, consta uma lista dos itens que precisam ser inspecionados e satisfazer a legislação nacional ou outras medidas para a implementação dos dispositivos desta Convenção, relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar nos navios, para que um certificado de trabalho marítimo possa ser emitido.

2. A validade do certificado de trabalho marítimo estará sujeita a uma inspeção intermediária pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida, autorizada para esse fim, destinada a assegurar que o navio mantém a conformidade com os requisitos nacionais para a implementação desta Convenção. Se apenas uma inspeção intermediária for realizada e o período de validade for de cinco anos, essa inspeção ocorrerá entre a segunda e a terceira data de vencimento anual do certificado. A data de vencimento anual significa o dia, o mês e o ano, que corresponderá, a cada ano, à data de expiração do certificado de trabalho marítimo. O alcance e extensão da inspeção intermediária serão idênticos ao da inspeção para renovação do certificado. O certificado será endossado após uma inspeção intermediária satisfatória.

3. Não obstante o disposto no parágrafo 1º desta Norma, se a inspeção for concluída dentro de três meses antes da expiração de um certificado de trabalho marítimo, o novo certificado de trabalho será válido a partir da data de conclusão da inspeção para renovação, por um período de, no máximo, cinco anos a partir da data de expiração do certificado existente.

4. Se a inspeção para renovação for concluída mais de três meses antes da data de expiração do certificado de trabalho marítimo, o novo certificado de trabalho marítimo será válido por um período de, no máximo, cinco anos, a partir da data de conclusão da inspeção para renovação.



5. Um certificado de trabalho marítimo poderá ser emitido provisoriamente:

- a) a navios novos quando de sua entrega;
- b) a um navio que troca de bandeira; ou
- c) quando um armador assume responsabilidade pela operação de um navio que é novo para ele.

6. Este certificado provisório de trabalho marítimo poderá ser emitido por um período máximo de seis meses pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida, devidamente autorizada para esse fim.

7. Um certificado provisório de trabalho marítimo poderá ser emitido somente após se verificar que:

- a) o navio foi inspecionado, na medida razoável e exequível, em relação aos itens estipulados no Apêndice A5-I, levando em conta a verificação dos itens relacionados nas alíneas b), c) e d) deste parágrafo.
- b) o armador demonstrou à autoridade competente ou à organização reconhecida que o navio dispõe de procedimentos adequados para cumprir esta Convenção;
- c) o capitão está familiarizado com os dispositivos desta Convenção e com a responsabilidade pela sua implementação; e
- d) informações relevantes foram fornecidas à autoridade competente ou à organização reconhecida para a elaboração de uma declaração de conformidade de trabalho marítimo.

8. Uma inspeção rigorosa, em conformidade com o parágrafo 1º desta Norma, será realizada antes da expiração do certificado provisório, com vistas à emissão de um certificado de trabalho marítimo de validade normal. Nenhum certificado provisório poderá ser emitido após os seis meses iniciais a que se refere o parágrafo 6º desta Norma. A emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo não será necessária para o período de validade do certificado provisório.

9. O certificado de trabalho marítimo, o certificado provisório de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo serão emitidos num formato correspondente aos modelos constantes no Apêndice A5-II.

10. A declaração de conformidade com o trabalho marítimo será anexada ao certificado de trabalho marítimo e terá duas partes:

a) A Parte I será emitida pela autoridade competente, que:

- i) identificará a lista de itens a serem inspecionados, de acordo com o parágrafo 1º desta Norma;

ii) identificará os requisitos nacionais que incorporam as disposições relevantes desta Convenção, fazendo referência às disposições legais nacionais pertinentes, e, até onde for necessário, fornecerá informação concisa sobre o conteúdo principal dos requisitos nacionais;

iii) fará referência a requisitos específicos para o navio, conforme a legislação nacional;

iv) registrará eventuais disposições substancialmente equivalentes, adotadas de acordo com o parágrafo 3º do Artigo VI; e

v) indicará claramente eventuais isenções concedidas pela autoridade competente, de acordo com o disposto no Título 3; e

b) a Parte II será elaborada pelo armador e identificará as medidas tomadas para assegurar a conformidade contínua com os requisitos nacionais entre as inspeções e as medidas propostas para assegurar o aprimoramento contínuo.

A autoridade competente ou a organização reconhecida e devidamente autorizada para esse fim, certificará a Parte II e emitirá a declaração de conformidade do trabalho marítimo.

11. Os resultados de todas as inspeções subseqüentes ou de outras verificações realizadas em relação ao navio em apreço e quaisquer deficiências detectadas durante alguma verificação serão registrados, juntamente com a data em que as deficiências detectadas foram sanadas. Esse registro, acompanhado de uma tradução em inglês, caso o original não seja nessa língua, será incluído na declaração de conformidade do trabalho marítimo ou a ela anexado, ou disponibilizado de alguma outra maneira à gente do mar, aos inspetores do Estado da bandeira, aos funcionários habilitados em Estados dos portos e a representantes de armadores e de gente do mar.

12. Um certificado de trabalho marítimo de validade atual e a declaração de conformidade do trabalho marítimo, acompanhados de uma versão em inglês, se os originais não forem nessa língua, serão levados a bordo do navio e afixados num local visível a bordo, para conhecimento da gente do mar. Uma cópia será fornecida, a pedido, em conformidade com a legislação nacional, a marítimos, inspetores do Estado da bandeira, funcionários habilitados dos Estados dos portos e a representantes dos armadores e da gente do mar.

13. A exigência de uma versão em inglês, conforme os parágrafos 11 e 12 desta Norma, não se aplica a navios que não realizam viagens internacionais.

14. Um certificado emitido em conformidade com os parágrafos 1º e 5º desta Norma perderá sua validade nas seguintes circunstâncias:

a) se as inspeções pertinentes não forem concluídas nos prazos especificados no parágrafo 2º desta Norma;

b) se o certificado não for endossado em conformidade com o disposto no parágrafo 2º desta Norma;

- c) se o navio trocar de bandeira;
- d) se um amador deixar de assumir a responsabilidade pela operação de um navio; e
- e) se mudanças substanciais forem feitas na estrutura ou nos equipamentos a que se refere o Título 3.

15. No caso a que se refere o parágrafo 14, alíneas c), d) ou e) desta Norma, um novo certificado será emitido somente se a autoridade competente ou a organização reconhecida que emitir o certificado estiver plenamente convencida de que o navio está em conformidade com os requisitos desta Norma.

16. Um certificado de trabalho marítimo será anulado pela autoridade competente ou pela organização reconhecida, devidamente autorizada para esse fim pelo Estado da bandeira, se houver prova de que o navio envolvido deixou de cumprir com os dispositivos desta Convenção e de tomar qualquer medida corretiva.

17. Ao decidir se um certificado de trabalho marítimo deve ser anulado, em conformidade com o parágrafo 16 desta Norma, a autoridade competente ou a organização reconhecida levará em conta a gravidade ou a frequência das ocorrências.

### **Diretriz**

**Diretriz B5.1.3 – Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo**

1. O enunciado dos requisitos nacionais na Parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo deverá incluir ou fazer-se acompanhar de referências aos dispositivos legais relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar, pertinentes a cada item constante no Apêndice A5-I. Caso a legislação nacional siga precisamente os dispositivos desta Convenção, uma referência bastará. Se uma disposição da Convenção for implementada mediante uma equivalência substancial, em conformidade com o parágrafo 3º do Artigo VI, essa disposição deverá ser identificada e acompanhada de uma sucinta explicação. Caso uma isenção seja concedida pela autoridade competente, conforme o disposto no Título 3, deverá haver clara indicação da disposição ou das disposições em apreço.

2. As medidas a que se refere a Parte II da declaração de conformidade do trabalho marítimo, elaborada pelo armador, deverá, em particular, indicar as ocasiões em que a conformidade contínua com determinados requisitos nacionais será verificada, as pessoas responsáveis pela verificação, os registros a serem feitos, e os procedimentos a serem seguidos se for detectada alguma inconformidade. A Parte II poderá assumir várias formas. Ela poderá fazer referência a outros documentos mais abrangentes que abordem políticas e procedimentos relativos a outros aspectos do setor marítimo, tais como os documentos exigidos pelo *Código Internacional de Gerenciamento da Segurança* (ISM) ou a informação exigida pela Regra 5 da Convenção SOLAS, Capítulo XI-1, relativa ao Registro de Sinopse Contínua do navio.

3. As medidas para assegurar a conformidade contínua deverão incluir os requisitos gerais internacionais para que o armador e o capitão se mantenham informados dos últimos avanços nas conclusões tecnológicas e científicas a respeito do planejamento do local de trabalho, levando em conta os perigos inerentes ao trabalho da gente do mar, e para que eles compartilhem as informações com os representantes da gente do mar, assegurando, assim, um nível melhor de proteção das condições de trabalho e de vida da gente do mar a bordo.

4. A declaração de conformidade do trabalho marítimo deverá, acima de tudo, ser elaborada em linguagem clara, destinada a ajudar as pessoas interessadas, tais como inspetores do Estado da bandeira, os funcionários autorizados dos Estados dos portos e gente do mar, para verificar se os requisitos estão sendo devidamente implementados.

5. Um exemplo do tipo de informação que poderia constar na declaração de conformidade do trabalho marítimo é dado no Apêndice B5-I.

6. Se um navio trocar de bandeira, como menciona o parágrafo 14 c da Norma A5.1.3, e se ambos os Estados interessados tiverem ratificado esta Convenção, o Membro cuja bandeira o navio arvorava anteriormente deverá, o mais prontamente possível, transmitir à autoridade competente do outro Membro cópias do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo que estavam a bordo do navio antes da troca de bandeira e, se for aplicável, cópias dos relatórios relevantes de inspeção, caso a autoridade competente o solicite até três meses após a troca de bandeira.

## **Regra**

### **Regra 5.1.4 – Inspeção e controle da aplicação**

1. Todo Membro se assegurará, por meio de um sistema efetivo e coordenado de inspeções regulares, monitoramento e outras medidas de controle, de que os navios que ostentam sua bandeira cumprem com os dispositivos desta Convenção, da forma implementada na legislação e nos regulamentos nacionais.

2. Requisitos pormenorizados relativos a um sistema de inspeção e controle da aplicação, a que se refere o parágrafo 1º desta Regra, constam na Parte A do Código.

## **Norma**

### **Norma A5.1.4 – Inspeção e controle da aplicação**

1. Todo Membro manterá um sistema de inspeção das condições propiciadas à gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira, que incluirá a garantia de que as medidas pertinentes às condições de trabalho e de vida especificadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, segundo couber, estão sendo seguidas e que os dispositivos desta Convenção estão sendo observados.

2. A autoridade competente designará um número suficiente de inspetores qualificados para desempenhar as funções previstas no parágrafo 1º desta Norma. Se organizações reconhecidas tiverem sido autorizadas a realizar as inspeções, o Membro exigirá que as pessoas encarregadas de

efetuar as inspeções sejam qualificadas para desempenhar essas funções e lhes conferirá a devida autoridade legal para desempenhar suas funções.

3. Providências apropriadas serão tomadas para assegurar que os inspetores tenham formação, competência, mandato, atribuições, condição jurídica e independência necessários ou convenientes que os capacite para realizar a inspeção e assegurar o cumprimento a que se refere o parágrafo 1º desta Norma.

4. As inspeções serão feitas nos intervalos prescritos pela Norma A5.1.3, se couber. O intervalo nunca será de mais de três anos.

5. Se um Membro receber uma queixa que não considera manifestamente infundada ou se obtiver prova de que um determinado navio que arvora sua bandeira não está em conformidade com os dispositivos desta Convenção ou que há sérias deficiências na implementação das medidas relacionadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, o Membro tomará as providências necessárias para investigar a questão e assegurará que providências serão tomadas para sanar quaisquer deficiências detectadas.

6. Regras apropriadas serão adotadas e efetivamente aplicadas por todo Membro, a fim de garantir que os inspetores gozem de condição jurídica e condições de serviço que garantam sua independência a respeito de mudanças de governo e de qualquer influência externa indevida.

7. Os inspetores, que disporão de diretrizes claras sobre as tarefas a serem realizadas e com devidas credenciais, terão autoridade para:

a) subir a bordo de navios que arvoram a bandeira do Membro;

b) realizar qualquer inspeção, teste ou investigação que julgarem necessário para terem certeza de que as normas estão sendo estritamente observadas; e

c) exigir que qualquer deficiência seja sanada e, se houver motivo para achar que as deficiências constituem uma grave infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar) ou um perigo significativo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar, proibir o navio de deixar o porto até que as providências necessárias sejam tomadas.

8. Toda ação empreendida em conformidade com o parágrafo 7º c desta Norma estará sujeita ao direito de recurso a uma autoridade judicial ou administrativa.

9. Os inspetores poderão orientar e aconselhar em vez de iniciar ou recomendar procedimentos administrativos, caso não haja uma nítida infração dos dispositivos desta Convenção que constitua perigo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar em foco e se não houver precedentes de infrações semelhantes.

10. Os inspetores manterão em sigilo a fonte de qualquer queixa ou reclamação sobre um suposto perigo ou uma deficiência em relação às condições de trabalho e de vida da gente do mar ou de

alguma violação da legislação nacional e não darão a entender ao representante do armador ou do operador do navio que a inspeção foi feita por causa de uma queixa ou reclamação.

11. Os inspetores não serão encarregados de tarefas que, devido ao seu número ou natureza, possam interferir numa inspeção efetiva ou prejudicar de alguma forma sua autoridade ou imparcialidade nas relações com os armadores, marítimos ou terceiros interessados. Em particular, os inspetores serão:

- a) proibidos de ter qualquer interesse direto ou indireto nas atividades que devem inspecionar; e
- b) proibidos, sob pena de sanções ou medidas disciplinares, de divulgar, mesmo depois de deixar o serviço, quaisquer segredos comerciais ou processos confidenciais de trabalho ou informações de natureza pessoal das quais venham a tomar conhecimento no desempenho de suas funções.

12. Os inspetores submeterão um relatório de cada inspeção à autoridade competente. Uma cópia do relatório em inglês ou na língua de trabalho do navio será fornecida ao capitão do navio e outra cópia será afixada no quadro de avisos do navio, para conhecimento da gente do mar, e outra será enviada a seus representantes, caso isso seja solicitado.

13. A autoridade competente de cada membro manterá registros das inspeções das condições dos marítimos em navios que ostentam sua bandeira. Publicará também um relatório anual sobre as atividades de inspeção num prazo razoável, de seis meses no máximo, depois do fim do ano.

14. No caso de investigação de um incidente de maior monta, o relatório será submetido à autoridade competente o mais prontamente possível, no máximo um mês após a conclusão da investigação.

15. Quando uma inspeção for realizada ou medidas prescritas por esta Norma forem tomadas, todo esforço razoável será feito para evitar que o navio fique detido ou retido por um tempo injustificado.

16. Caberá indenização, em conformidade com a legislação nacional, por perdas ou danos incorridos por causa do exercício errôneo da autoridade dos inspetores. De qualquer modo, o ônus da prova recairá sobre o querelante.

17. Todo membro adotará e aplicará efetivamente penalidades apropriadas e outras medidas corretivas pela infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar) e pela obstrução das funções desempenhadas pelos inspetores.

## **Diretriz**

### **Diretriz B5.1.4 – Inspeção e controle da aplicação**

1. A autoridade competente e qualquer outro serviço ou autoridade total ou parcialmente envolvida na inspeção das condições de trabalho e de vida da gente do mar deverão dispor dos recursos necessários para desempenhar suas funções. Em particular:



a) todo Membro disporá das medidas necessárias para que se possa recorrer a peritos técnicos e especialistas, se necessário, para prestar ajuda ao trabalho dos inspetores no desempenho de seu trabalho; e

b) os inspetores deverão dispor de instalações convenientemente localizadas e de equipamentos e meios de transporte adequados para o desempenho eficiente de suas funções.

2. A autoridade competente deverá formular uma política de conformidade e controle da aplicação para assegurar a consistência e orientar as atividades de inspeção e de controle da aplicação em relação a esta Convenção. Cópias desta política deverão ser disponibilizadas a todos os inspetores e funcionários relacionados ao público, aos armadores e aos marítimos.

3. A autoridade competente deverá estabelecer procedimentos simples para que ela possa receber informações confidenciais a respeito de possíveis infrações dos dispositivos desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar), fornecidas diretamente pela gente do mar ou por seus representantes, e para que os inspetores possam investigar tais questões prontamente, bem como:

a) permitir que os capitães do navio, a gente do mar ou os representantes da gente do mar solicitem uma inspeção, caso a julguem necessária; e

b) fornecer informações técnicas e orientação aos armadores, marítimos e organizações interessadas a respeito dos meios mais eficazes de dar cumprimento aos dispositivos desta Convenção e de efetuar o aprimoramento contínuo das condições da gente do mar a bordo.

4. Os inspetores deverão ser plenamente treinados e em número suficiente para assegurar o desempenho eficaz de suas funções, com devida atenção ao seguinte:

a) a importância das funções a serem desempenhadas pelos inspetores, e, em particular, do número, natureza e tamanho dos navios submetidos à inspeção e do número e complexidade dos dispositivos legais a serem observados;

b) os recursos colocados à disposição dos inspetores; e

c) as condições práticas em que as inspeções terão de ser feitas para que sejam eficazes.

5. Sujeito às condições de recrutamento para o serviço público prescritas pela legislação e pelos regulamentos nacionais, os inspetores deverão possuir as qualificações e a formação adequada para desempenhar suas funções e, se possível, um mínimo de conhecimentos ou de experiência como marítimos. Deverão também ter um conhecimento adequado das condições de trabalho e de vida da gente do mar e da língua inglesa.

6. Medidas deverão ser tomadas para propiciar treinamento adicional aos inspetores no decurso de seu emprego.

7. Todos os inspetores deverão ter uma compreensão clara das circunstâncias em que a inspeção será realizada, do alcance da inspeção nas diferentes circunstâncias mencionadas e do método geral de inspeção.

8. Os inspetores munidos das devidas credenciais exigidas pela legislação nacional deverão ter autoridade para, no mínimo, o seguinte:

- a) subir a bordo de navios livremente e sem aviso prévio; contudo, ao iniciar a inspeção de um navio, os inspetores deverão anunciar sua presença ao capitão ou à pessoa encarregada, e, se for apropriado, à gente do mar ou a seus representantes;
- b) fazer perguntas ao capitão, aos marítimos e a qualquer outra pessoa, inclusive ao armador ou ao seu representante, sobre qualquer matéria relacionada com a aplicação dos dispositivos da legislação e dos regulamentos nacionais, na presença de quaisquer testemunhas que o entrevistado quiser;
- c) exigir a apresentação de quaisquer livros, diários de bordo, registros, certificados ou quaisquer outros documentos ou informações diretamente relacionados com o objeto da inspeção, a fim de verificar a conformidade com a legislação nacional que implementa esta Convenção;
- d) exigir a afixação de avisos, como requer a legislação nacional que implementa esta Convenção;
- e) extrair ou retirar, para fins de análise, amostras de produtos, carga, água potável, suprimentos, materiais e substâncias utilizadas ou manuseadas;
- f) chamar a atenção do armador, operador do navio ou capitão, imediatamente após a inspeção, para deficiências suscetíveis de afetarem a saúde e a segurança das pessoas a bordo do navio;
- g) alertar a autoridade competente e, se couber, à organização reconhecida, para deficiência ou abuso não previstos na legislação nem nos regulamentos nacionais e apresentar propostas para o aprimoramento da legislação nacional; e
- h) notificar a autoridade competente a respeito de qualquer acidente de trabalho ou lesões e doenças ocupacionais que afete os marítimos, nos casos e maneiras previstas pela legislação nacional.

9. Quando a amostra a que se refere o parágrafo 8º, alínea e), desta Diretriz for extraída ou retirada, o armador ou seu representante e, se couber, um marítimo deverá ser notificado ou deverá estar presente ao ato. A quantidade da amostra deverá ser devidamente anotada pelo inspetor.

10. No relatório anual publicado pela autoridade competente de cada Membro a respeito dos navios que arvoram sua bandeira, deverá constar o seguinte:

- a) uma relação da legislação nacional pertinente às condições de trabalho e de vida da gente do mar e emendas que tiverem entrado em vigor no ano;
- b) pormenores da organização do sistema de inspeção;
- c) estatísticas dos navios e de outros locais sujeitos a inspeção e de navios e locais efetivamente inspecionados;
- d) dados estatísticos sobre todos os marítimos sujeitos a legislação nacional;
- e) dados estatísticos e informações a respeito de violações da legislação nacional, penalidades impostas e casos de detenção de navios; e
- f) dados estatísticos sobre acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais notificadas que afetem a gente do mar.

## **Regra**

### **Regra 5.1.5 – Procedimentos de tramitação de queixas a bordo**

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham procedimentos de bordo para uma tramitação justa, eficaz e ágil de queixas de gente do mar que alegarem infrações das disposições desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar).
2. Todo Membro proibirá e penalizará toda forma de vitimização da gente do mar por ter apresentado uma queixa.
3. O disposto nesta Regra e nas seções correlatas do Código não prejudica o direito da gente do mar de buscar reparação por quaisquer meios legais que julgar apropriado.

## **Norma**

### **Norma A5.1.5 – Procedimentos de tramitação de queixas a bordo**

1. Sem prejuízo de um maior alcance que se possa dar à legislação nacional ou aos acordos de negociação coletiva, procedimentos de bordo poderão ser utilizados pela gente do mar para apresentar queixas relativas a qualquer matéria que supostamente constitui uma infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar).
2. Todo Membro assegurará que a legislação nacional prescreverá procedimentos apropriados de bordo para tratar de queixas, a fim de atender aos dispositivos da Regra 5.1.5. Esses procedimentos visarão a resolver queixas na mais baixa instância possível. Em todos os casos, porém, a gente do mar terá o direito de queixar-se diretamente ao capitão e, se julgar necessário, às autoridades externas pertinentes.
3. Os procedimentos de bordo para tratar de queixas incluirão o direito da gente do mar de ser acompanhado ou representado durante a tramitação da queixa, bem como a salvaguardas contra a

possibilidade de ser vitimizado por apresentar uma queixa. A expressão “vitimização” abrange qualquer ação adversa realizada por qualquer pessoa contra gente do mar, por haver apresentado uma queixa que não seja obviamente vexatória ou mal-intencionada.

4. Além de uma cópia do contrato de trabalho ou acordo de emprego, toda a gente do mar receberá uma cópia dos procedimentos de bordo para o tratamento de queixas aplicáveis ao navio. O documento trará informação para contato com a autoridade competente no Estado da bandeira do país ou no Estado de residência do marítimo, se for esse o caso, e o nome da pessoa ou pessoas a bordo do navio que poderão, em caráter confidencial, dar conselho imparcial à gente do mar a respeito de suas queixas e ajudá-la a observar os procedimentos de bordo para tratar de queixas no navio.

### **Diretriz**

#### **Diretriz B5.1.5 - Procedimentos de tramitação de queixas a bordo**

1. Sujeito às disposições relevantes de acordos de negociação coletiva, a autoridade competente deverá, em consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar, elaborar um modelo de procedimentos de tramitação de queixas a bordo, que seja justo, ágil e bem fundamentado, para todos os navios que arvoram a bandeira do Membro. Na elaboração desses procedimentos, os seguintes aspectos deverão ser considerados:

a) muitas queixas poderão relacionar-se especificamente com os indivíduos a quem a queixa terá de ser feita ou mesmo com o capitão do navio. Em todos os casos, a gente do mar deverá poder queixar-se diretamente ao capitão e apresentar a queixa externamente também;

b) a fim de contribuir para evitar a vitimização da gente do mar por apresentar queixa a respeito de matérias previstas nesta Convenção, os procedimentos devem incentivar a designação de uma pessoa a bordo que possa aconselhar a gente do mar sobre os procedimentos a que poderá recorrer e, caso seja solicitado pelo autor da queixa, estar presente a reuniões ou audiências sobre o objeto da queixa.

2. Os procedimentos ventilados durante o processo de consulta a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deverão abordar, no mínimo, o seguinte;

a) as queixas deverão ser dirigidas ao chefe do serviço da pessoa que apresentar a queixa ou ao seu oficial superior;

b) o chefe do serviço ou o oficial superior deverá tentar resolver a questão no prazo prescrito, conforme a gravidade dos aspectos envolvidos;

c) se o chefe do serviço ou o oficial superior não puderem solucionar a contento a queixa, a gente do mar poderá referi-la ao capitão, que tratará do assunto pessoalmente;

d) a gente do mar deverá a qualquer momento ter o direito de ser acompanhada e representada por outro trabalhador de sua escolha a bordo do navio em questão;

e) todas as queixas e as respectivas decisões deverão ser registradas e uma cópia deverá ser fornecida à gente do mar interessada;

f) caso uma queixa não possa ser resolvida a bordo, a matéria deverá ser referida ao armador em terra, a quem deverá ser concedido um prazo apropriado para resolver a questão, se for apropriado, em consulta com a gente do mar interessada ou com qualquer outra pessoa que ela designar como seu representante; e

g) em todos os casos, a gente do mar deverá ter o direito de submeter suas queixas diretamente ao capitão, ao armador e às autoridades competentes.

## **Regra**

### **Regra 5.1.6 – Sinistros marítimos**

1. Todo Membro realizará uma investigação oficial de todo sinistro marítimo que ocasione lesão ou perda de vida, que envolva um navio que arvora sua bandeira. O relatório final da investigação será normalmente dado a conhecer ao público.

2. Os membros cooperarão entre si para facilitar a investigação de sinistros marítimos graves a que se refere o parágrafo 1º desta Regra.

## **Norma**

Norma A5.1.6 – Sinistros marítimos  
(Nenhum dispositivo)

## **Diretriz**

Diretriz B5.1.6 – Sinistros marítimos  
(Nenhum dispositivo)

## **Regra**

### **Regra 5.2 – Responsabilidades do Estado controlador do porto**

Finalidade: Permitir que todo Membro cumpra suas responsabilidades conforme esta Convenção, no que tange à cooperação internacional necessária para assegurar a implementação e controle da aplicação das normas desta Convenção a navios estrangeiros.

#### **Regra 5.2.1 – Inspeção no porto**

1. Todo navio estrangeiro que, no desenrolar normal de sua atividade ou por motivos operacionais, fizer escala no porto de um Membro poderá estar sujeito à inspeção, de acordo com o parágrafo 4º do Artigo V, a fim de verificar sua conformidade com os dispositivos desta Convenção (inclusive com os direitos da gente do mar), no que tange às condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio.

2. Todo Membro aceitará o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo exigidos pela Regra 5.1.3 como presunção, salvo prova em contrário, de conformidade com os dispositivos desta Convenção (inclusive com os direitos da gente do mar). Portanto, a inspeção em seus portos se restringirá, salvo nas circunstâncias especificadas no Código, a um exame do certificado e da declaração.

3. As inspeções num porto serão realizadas por funcionários habilitados, conforme o disposto no Código e em outros acordos internacionais aplicáveis que regem o controle de inspeções pelo Estado do porto em território do Membro. Essas inspeções serão limitadas à verificação de que a matéria examinada está em conformidade com os dispositivos relevantes dos artigos e regras desta Convenção e da Parte A do Código.

4. As inspeções passíveis de serem realizadas de acordo com esta regra serão baseadas num sistema eficaz de inspeção e controle pelo Estado que governa o porto, que contribua para assegurar que as condições de trabalho e de vida da gente do mar em navios que entram num porto do membro em apreço estejam em conformidade com os dispositivos desta Convenção (inclusive com o que se refere aos direitos da gente do mar).

5. Informações a respeito do sistema a que se refere o parágrafo 4º desta regra, inclusive sobre o método usado para avaliar sua eficácia, serão incluídas nos relatórios do Membro, a que se refere o artigo 22 da Constituição.

#### **Norma**

1. Se um funcionário habilitado, que tiver subido a bordo para realizar uma inspeção e tiver solicitado, se for o caso, o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo constatar:

- a) que os documentos exigidos não são apresentados ou mantidos ou que seu conteúdo é falso, ou que os documentos apresentados não contêm a informação exigida por esta Convenção ou são inválidos por outros motivos; ou
- b) que há motivos claros para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção; ou
- c) que existem motivos razoáveis para crer que o navio trocou de bandeira a fim de se eximir da conformidade com esta Convenção; ou
- d) que há uma queixa que alega que certas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção,

uma inspeção mais minuciosa será realizada para averiguar as condições de trabalho e de vida a bordo do navio. Essa inspeção será realizada quando se crê que as condições de trabalho e de vida supostamente deficientes poderiam constituir um nítido perigo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar ou quando o funcionário habilitado encontrar motivos para crer que as deficiências constituem uma grave infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar).



2. Se uma inspeção mais rigorosa for realizada num navio estrangeiro em um porto de um Membro por funcionários autorizados, nas circunstâncias especificadas nas alíneas a) b) ou c) do parágrafo 1º desta Norma, ela deverá, em princípio, abranger os itens relacionados no Apêndice A5-III.

3. No caso de uma queixa a que se refere à alínea d) do parágrafo 1º desta Norma, a inspeção geralmente será limitada ao teor da queixa, embora uma queixa ou sua investigação possa propiciar motivos claros para uma investigação rigorosa, de acordo com a alínea b) do parágrafo 1º desta norma. Para os fins da alínea d) do parágrafo 1º desta norma, queixa significa informação fornecida por gente do mar, entidade profissional, associação, sindicato ou, em geral, qualquer pessoa preocupada com a segurança do navio e com os perigos para a segurança e a saúde da gente do mar a bordo.

4. Se, após uma inspeção mais pormenorizada, ficar constatado que as condições de trabalho e de vida no navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção, o funcionário habilitado imediatamente levará as deficiências ao conhecimento do capitão do navio, determinando o prazo para sua correção. Se o funcionário habilitado julgar que essas deficiências são significativas ou se elas estiverem relacionadas com a queixa feita de acordo com o parágrafo 3º desta norma, o referido funcionário levará essas deficiências ao conhecimento das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Membro em que a inspeção tiver sido realizada e poderá ainda:

a) notificar um representante do Estado da bandeira; e

b) transmitir as informações relevantes às autoridades do próximo porto de escala.

5. O Membro no qual a inspeção for realizada terá o direito de transmitir uma cópia do relatório do funcionário, que deverá ser acompanhada pela eventual resposta recebida das autoridades competentes do Estado da bandeira dentro do prazo prescrito, ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, com vistas à tomada de uma providência que se julgar apropriada e oportuna para assegurar que a informação seja registrada e levada ao conhecimento das partes suscetíveis de se interessarem em valer-se também dos procedimentos relevantes de recurso.

6. Se, após uma inspeção mais pormenorizada pelo funcionário autorizado, constatar-se que o navio não está em conformidade com os dispositivos desta Convenção e:

a) que as condições a bordo são nitidamente perigosas para a segurança, a saúde ou a proteção da gente do mar; ou

b) que a falta de conformidade constitui uma grave ou reiterada infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar),

o funcionário habilitado adotará medidas para assegurar que o navio não prossiga a viagem enquanto não for sanada a falta de conformidade no âmbito da alínea a) ou b) deste parágrafo, ou enquanto o funcionário habilitado não tiver concordado com um plano de ação para retificar essa falta de conformidade e estiver convencido de que o plano será executado prontamente. Se o navio for impedido de zarpar, o funcionário autorizado notificará imediatamente esse fato ao Estado da bandeira e convidará um representante do Estado da bandeira a comparecer, se possível, solicitando

ao Estado da bandeira que responda dentro de um prazo determinado. O funcionário habilitado informará também as organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Estado que controla o porto no qual a inspeção tiver sido realizada.

7. Todo membro assegurará que seus funcionários autorizados receberão orientação, do tipo indicado na Parte B do Código, quanto às circunstâncias que justificariam a detenção de um navio, de acordo com o parágrafo 6º desta norma.

8. Ao descumprir-se de suas responsabilidades de acordo com esta norma, o Membro envidará todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente detido ou retido. Se ficar constatado que um navio está sendo indevidamente detido ou retido, será paga uma indenização por eventuais perdas ou danos incorridos e o ônus da prova caberá ao querelante.

### **Diretriz**

#### **Diretriz B5.2.1 – Inspeção nos portos**

1. A autoridade competente deverá formular uma política de inspeção para os funcionários autorizados a realizar inspeções conforme a Regra 5.2.1. O objetivo dessa política deverá ser assegurar consistência e orientar as atividades de inspeção e controle da aplicação, relacionadas com os dispositivos desta Convenção (inclusive com os direitos da gente do mar). Cópias dessa política deverão ser franqueadas ao público, aos armadores e à gente do mar.

2. Ao formular uma política relativa às circunstâncias que justificariam a detenção do navio de acordo com o parágrafo 6º da Norma A5.2.1, a autoridade competente deverá considerar que, no que tange às infrações a que se refere o parágrafo 6º b), a gravidade poderia ser devida à natureza da deficiência constatada. Isso seria particularmente relevante no caso de violação de direitos e princípios fundamentais ou dos direitos de emprego e sociais a que se referem os Artigos III e IV. Por exemplo, o emprego de um menor de idade deverá ser considerado como uma infração séria, mesmo que haja somente uma pessoa nessa situação a bordo. Em outros casos, a quantidade de diferentes defeitos constatados numa determinada inspeção deverá ser levada em conta. Por exemplo, talvez fossem necessárias várias ocorrências de defeitos relativos a alojamento, alimentação ou serviço de mesa que não ameaçam a segurança ou a saúde para que fossem consideradas uma infração séria.

3. Os Membros deverão cooperar uns com os outros tanto quanto possível na adoção de diretrizes internacionalmente acordadas sobre políticas de inspeção, especialmente em se tratando de circunstâncias que justificariam a detenção de um navio.

### **Regra**

#### **Regra 5.2.2 – Procedimentos de tramitação de queixas em terra**

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar de navios que fizerem escala num porto no território do Membro, que alegar uma infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive de direitos da gente do mar) terá o direito de notificar tal infração, a fim de facilitar um meio imediato e prático de correção.

## **Norma**

### **Norma A5.2.2 – Procedimentos de tramitação de queixas em terra**

1. A queixa de um marítimo que alegar uma infração dos dispositivos desta Convenção (inclusive dos direitos da gente do mar) poderá ser notificada a um funcionário habilitado no porto em que o navio do marítimo fizer escala. Nesses casos, o funcionário habilitado empreenderá uma investigação inicial.
2. Caso seja apropriado, em vista da natureza da queixa, a investigação inicial verificará se os procedimentos de bordo para tratamento de queixas, a que se refere à Regra 5.1.5, foram utilizados. O funcionário habilitado poderá também realizar uma inspeção rigorosa, de acordo com a Norma A5.2.1.
3. O funcionário habilitado, caso seja apropriado, tentará promover uma solução para a queixa a bordo do próprio navio.
4. Caso a investigação ou a inspeção realizada de acordo com esta Norma constate uma falta de conformidade, segundo os termos do parágrafo 6º da Norma A5.2.1, os dispositivos do referido parágrafo se aplicarão.
5. Se os dispositivos do parágrafo 4º desta Norma não se aplicarem e se a queixa não for resolvida a bordo do próprio navio, o funcionário habilitado notificará imediatamente o fato ao Estado da bandeira, solicitando orientação e um plano corretivo dentro de um determinado prazo.
6. Se a queixa não for resolvida depois da ação empreendida nos termos do parágrafo 5º desta Norma, o Estado controlador do porto transmitirá uma cópia do relatório do funcionário habilitado ao Diretor-Geral. O relatório terá de ser acompanhado da eventual resposta recebida, no prazo prescrito, da autoridade competente do Estado da bandeira. As organizações pertinentes de armadores e de gente do mar também serão informadas. Além disso, dados estatísticos e informações a respeito das queixas resolvidas serão submetidos regularmente pelo Estado controlador do porto ao Diretor-Geral. Essas transmissões serão feitas para que, com base na ação que tiver sido considerada apropriada e oportuna, um registro dessa informação seja mantido e levado ao conhecimento das partes, inclusive das organizações de armadores e de gente do mar, suscetíveis de se interessar em valer-se também dos procedimentos relevantes.
7. Medidas apropriadas serão tomadas para salvaguardar a confidencialidade das queixas feitas pela gente do mar.

## **Diretriz**

### **Diretriz B5.2.2 - Procedimentos de tramitação de queixas em terra**

1. Quando uma queixa a que se refere à Norma A5.2.2 for tratada por um funcionário habilitado, esse funcionário verificará primeiramente se a queixa é de caráter geral, que interessa a toda a gente

do mar a bordo do navio ou a uma certa categoria de gente do mar, ou se ela se refere apenas ao caso individual da gente do mar interessada.

2. Se a queixa for de carácter geral, deverá pensar-se numa inspeção pormenorizada, conforme a Norma A5.2.1.

3. Se a queixa se referir a um caso individual, deverá ser feita uma análise dos resultados dos procedimentos de bordo para resolução da queixa apresentada. Se esses procedimentos não tiverem sido utilizados, o funcionário habilitado deverá sugerir que o querelante faça uso desses procedimentos. Deverá haver sólidos motivos para considerar uma queixa antes que ela tenha sido submetida aos procedimentos de bordo. Tais motivos incluem a inadequação ou demora indevida dos procedimentos internos ou o receio do querelante de retaliação por fazer a queixa.

4. Na investigação de uma queixa, o funcionário habilitado deverá dar ao capitão, ao armador e a qualquer outra pessoa envolvida na queixa uma oportunidade adequada de expressar seus pontos de vista.

5. Caso o Estado da bandeira demonstre, em resposta à notificação recebida do Estado controlador do porto, em consonância com o parágrafo 5º da Norma A5.2.2, que ele tratará do assunto e que dispõe de procedimentos eficazes para esse fim, e submeta um plano aceitável de ação, o funcionário autorizado poderá eximir-se de qualquer outro envolvimento com a queixa.

## **Regra**

### **Regra 5.3 – Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra**

Finalidade: Assegurar que todo membro cumpra com suas responsabilidades ao amparo desta Convenção, no que tange ao recrutamento e colocação de gente do mar e a sua proteção.

1. Sem prejuízo do princípio da responsabilidade de todo Membro pelas condições de trabalho e de vida da gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira, o Membro será também responsável por assegurar o recrutamento e colocação de gente do mar, bem como a proteção de sua seguridade social dos que são seus nacionais ou residentes ou domiciliados em seu território, na medida em que essa responsabilidade é determinada por esta Convenção.

2. Os dispositivos pormenorizados para a implementação do parágrafo 1º desta Regra constam no Código.

3. Todo Membro estabelecerá um sistema eficaz de inspeção e monitoramento para desincumbir-se de suas responsabilidades ao amparo desta Convenção.

4. Informações acerca do sistema a que se refere o parágrafo 3º desta Regra, inclusive sobre o método usado para avaliar sua eficácia, serão incluídas nos relatórios do Membro, em consonância com o Artigo 22 da Constituição da OIT.

## **Norma**

### **Norma A5.3 – Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra**

1. Todo Membro controlará a aplicação dos dispositivos desta Convenção referentes à operação e prática dos serviços de recrutamento e colocação estabelecidos em seu território, mediante um sistema de inspeção e monitoramento e de procedimentos jurídicos relativos à infração de licença e de outros requisitos operacionais constantes na Norma A1.4.

### **Diretriz**

#### **Diretriz B5.3 – Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra**

1. Os serviços privados de recrutamento e colocação de gente do mar estabelecidos no território do Membro e que contratem os serviços de gente do mar para um armador, onde quer que esteja localizado, terão de assumir a obrigação de garantir o devido cumprimento, pelo armador, dos termos de seus acordos de emprego firmados com gente do mar.

**Anexo A5-I**

As condições de trabalho e vida a bordo da gente do mar que devem ser inspecionadas e aprovadas pelo Estado da bandeira antes de expedir um certificado, conforme o parágrafo 1º da norma A5.1.3, são as seguintes:

Idade mínima

Atestados médicos

Qualificações da gente do mar

Acordos de emprego ou contratos de trabalho da gente do mar

Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado

Horas de trabalho e de descanso

Níveis de tripulação do navio

Alojamento

Serviços de lazer a bordo

Alimentação e serviço de mesa a bordo

Saúde e segurança e prevenção de acidentes

Assistência médica a bordo

Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

Pagamento dos salários



## Anexo A5-II

### Certificado de Trabalho Marítimo

(Nota: ao presente Certificado deverá juntar-se uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo)

Expedido conforme as disposições do artigo V e do Título 5 da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006  
(a seguir, “a Convenção”)  
em virtude da autoridade do Governo de:

.....  
(designação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

por: .....  
(designação completa e endereço da autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada em virtude das disposições da Convenção)

### Dados do navio

Nome do navio:.....  
Letras ou números distintivos:.....  
Porto de registro:.....  
Data em que se registrou o navio:.....  
Arqueação bruta<sup>1</sup>:.....  
Número OMI:.....  
Tipo de navio:.....  
Nome e endereço do armador<sup>2</sup>:.....

<sup>1</sup> A arqueação bruta para os navios aos quais se aplica o sistema provisório de medição de arqueação bruta adotado pela OMI será a que figura na coluna “OBSERVAÇÕES” do Certificado Internacional de Arqueação (1969). Ver artigo II, parágrafo 1, alínea c), da Convenção.

<sup>2</sup> O termo *armador* designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade de exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente de que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1º, alínea j), da Convenção.

Certifica-se que:

1. Este navio foi inspecionado e teve verificada sua conformidade com os requisitos da Convenção e com as disposições da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo em anexo.
2. As condições de trabalho e vida a bordo da gente do mar especificadas no anexo A5-I da Convenção foram consideradas correspondentes às disposições nacionais do país acima indicado, pelo meio das quais se aplica a Convenção. Na Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, parte I, consta um resumo destas disposições nacionais.

O presente Certificado é válido até ....., salvo inspeções que se efetuem conforme as normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Este Certificado só é válido quando em anexo com a Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo expedida em.....na data de.....

Data de finalização da inspeção em que se baseia o presente Certificado:.....

Expedido em.....na data de.....

Assinatura do funcionário devidamente habilitado que expede o Certificado

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

*Endossos do certificado da inspeção intermediária obrigatória*

*e, se for o caso, de outras inspeções adicionais*

Certifica-se que o navio foi inspecionado conforme as normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção e que verificou-se que as condições de trabalho e vida da gente do mar que se especificam no anexo A5.I da Convenção se ajustam às disposições nacionais do país acima indicado e pelas quais se aplica a Convenção.

*Inspeção intermediária:*

(se efetuará entre o segundo  
e o terceiro ano a partir da data  
de expedição do certificado)

Assinado.....

(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,  
conforme o caso)

*Endossos adicionais (caso necessário)*

Certifica-se que o navio foi objeto de uma inspeção adicional com a finalidade de verificar se o navio continua cumprindo com as disposições nacionais pelas quais se aplica a Convenção, conforme previsto no parágrafo 3 da norma A3.1 da Convenção (nova matrícula do navio ou modificação importante de alojamento) ou por outros motivos.

*Inspeção adicional:*  
(caso necessária)

Assinado.....  
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....  
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,  
conforme o caso)

*Inspeção adicional:*  
(caso necessária)

Assinado.....  
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....  
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,  
conforme o caso)

*Inspeção adicional:*  
(caso necessária)

Assinado.....  
(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....

Data.....  
(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,  
conforme o caso)

**Anexo A5-III**

Áreas gerais sujeitas a inspeção detalhada por funcionário autorizado em um porto de Membro executando inspeção de portos em conformidade com a Regra A5.2.1:

Idade Mínima

Qualificações da gente do mar

Acordos trabalhistas de gente do mar

Utilização de recrutamento privado licenciado, certificado ou regulado e colocação no serviço

Horas de trabalho ou repouso

Níveis de tripulação do navio

Acomodação

Instalações de lazer a bordo

Alimentação e serviço de bordo

Saúde e segurança e prevenção de acidentes

Assistência médica a bordo

Procedimentos de reclamação a bordo

Pagamento de remuneração

### Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006

#### Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo – Parte I

(Nota: a presente Declaração deverá estar anexa  
ao Certificado de Trabalho Marítimo do navio)

Expedida sob a autoridade de:.....(*inserir o nome da autoridade competente definida no parágrafo 1º, alínea a), do artigo II da Convenção*)

A respeito das disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, o navio abaixo indicado:

**Nome do navio**

**Número OMI**

**Arqueação bruta**

se mantém em conformidade com a norma A5.1.3 da Convenção.

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente antes mencionada, que:

- a) as disposições da Convenção sobre o Trabalho Marítimo estão plenamente incorporadas nos requisitos nacionais listados abaixo;
  - b) estes requisitos nacionais estão contidos na legislação nacional a que se faz referência abaixo; explicações sobre o conteúdo desses requisitos foram fornecidas, quando necessário;
  - c) os detalhes de toda disposição de equivalência substancial adotada em virtude dos parágrafos 3º e 4º do artigo VI se indicam [depois dos dispositivos nacionais correspondentes listados a seguir] [mais adiante, no parágrafo previsto para tal efeito] (*riscar a descrição que não corresponde*);
  - d) toda isenção concedida pela autoridade competente conforme o Título 3 será indicada com clareza na seção que aparece mais abaixo para esse efeito; e
  - e) também se faz referência a todo requisito previsto na legislação nacional para uma categoria específica de navios.
1. Idade mínima (regra 1.1).....
  2. Atestados médicos (regra 1.2) .....
  3. Qualificações da gente do mar (regra 1.3).....
  4. Acordos de emprego da gente do mar (regra 2.1).....
  5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado (regra 1.4).....
  6. Horas de trabalho e de descanso (regra 2.3) .....
  7. Níveis de tripulação do navio (regra 2.7).....
  8. Alojamento (regra 3.1).....
  9. Serviços de lazer a bordo (regra 3.1).....

10. Alimentação e serviço de mesa (regra 3.2).....
11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (regra 4.3).....
12. Assistência médica a bordo (regra 4.1).....
13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (regra 5.1.5).....
14. Pagamento dos salários (regra 2.2).....

Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,  
conforme o caso)

### Equivalências substanciais

*(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)*

Conforme o previsto nos parágrafos 3º e 4º do artigo VI da Convenção, são indicadas as seguintes disposições de equivalência substancial, com exceção das que foram descritas na lista acima *(incluir uma descrição, caso aplicável)*:.....

Não se aplica nenhuma disposição de equivalência substancial.

Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,  
conforme o caso)

### Exceções conforme o Título 3

*(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)*

Conforme o previsto no Título 3 da Convenção, são indicadas as seguintes exceções permitidas pela autoridade competente:.....



.....

Não foi permitida nenhuma exceção.

Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora,  
conforme o caso)

## Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo – Parte II

### *Medidas adotadas para assegurar o cumprimento contínuo entre as inspeções*

O armador, cujo nome figura no Certificado de trabalho Marítimo ao qual se anexa a presente Declaração, adotou as seguintes medidas para assegurar o cumprimento contínuo das disposições da Convenção entre as inspeções:

*(Indique a continuação das medidas adotadas para assegurar o cumprimento de cada um dos pontos que figuram na parte I)*

- |                                                                                                                  |                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| 1. Idade mínima (regra 1.1)                                                                                      | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 2. Atestados médicos (regra 1.2)                                                                                 | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 3. Qualificações da gente do mar (regra 1.3)                                                                     | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 4. Acordos de emprego da gente do mar (regra 2.1)                                                                | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado (regra 1.4) | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 6. Horas de trabalho e horas de descanso (regra 2.3)                                                             | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 7. Níveis de tripulação do navio (regra 2.7)                                                                     | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 8. Alojamento (regra 3.1)                                                                                        | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 9. Serviços de lazer a bordo (regra 3.1)                                                                         | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 10. Alimentação e serviço de mesa (regra 3.2)                                                                    | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (regra 4.3)                                                       | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 12. Assistência médica a bordo (regra 4.1)                                                                       | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (regra 5.1.5)                                                 | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |
| 14. Pagamento dos salários (regra 2.2)                                                                           | <input type="checkbox"/> |
| .....                                                                                                            |                          |

Pela presente certifico que as medidas acima mencionadas foram formuladas para garantir o cumprimento contínuo entre as inspeções, dos requisitos listados na parte I.

Nome do armador<sup>1</sup>.....

.....

Endereço da empresa:.....

.....

Nome do signatário autorizado:.....

.....

Cargo:.....

Assinatura:

Data:.....

(Selo ou carimbo do armador)

As medidas antes mencionadas foram revisadas por (*inserir o nome da autoridade competente ou organização devidamente reconhecida*) e, depois de haver inspecionado o navio, foi considerado que satisfazem os objetivos estabelecidos na alínea b) do parágrafo 10 da norma A5.1.3, em relação às medidas destinadas a assegurar o cumprimento inicial e contínuo dos requisitos estipulados na parte I da presente Declaração.

Nome:.....

Cargo:.....

Endereço:.....

.....

Assinatura:.....

Local :.....

Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade, se for o caso)

<sup>1</sup> O termo *armador* designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade da exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1, alínea j), da Convenção.

### Certificado Provisório de Trabalho Marítimo

Expedido conforme as disposições do artigo V e do Título 5 da  
Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006  
(a seguir, “a Convenção”)  
em virtude da autoridade do Governo de:

.....  
(designação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

por: .....  
(designação completa e endereço da autoridade competente ou organização reconhecida  
devidamente autorizada em virtude das disposições da Convenção)

#### Dados do navio

Nome do navio:.....

Letras ou números distintivos:.....

Porto de registro:.....

Data em que se registrou o navio:.....

Arqueação bruta<sup>1</sup>:.....

Número OMI:.....

Tipo de navio:.....

Nome e endereço do armador<sup>2</sup>:.....

Certifica-se que, para efeitos do parágrafo 7 da norma A5.1.3 da Convenção::

- a) este navio foi inspecionado, na medida do factível e razoável, a respeito das matérias que figuram no anexo A5.I da Convenção, tendo em conta a verificação dos aspectos assinalados a seguir em b), c) e d);
- b) o armador demonstrou para a autoridade competente ou uma organização reconhecida que o navio conta com procedimentos adequados para cumprir o disposto na Convenção;
- c) o capitão conhece as disposições da Convenção e as responsabilidades da sua aplicação, e
- d) foram apresentadas informações pertinentes à autoridade competente ou a uma organização reconhecida para a expedição de uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo.

<sup>1</sup> A arqueação bruta para os navios aos quais se aplica o sistema provisório de medição de arqueação bruta adotado pela OMI será a que figura na coluna “OBSERVAÇÕES” do Certificado Internacional de Arqueação (1969). Ver artigo II, parágrafo 1, alínea c), da Convenção.

<sup>2</sup> O termo *armador* designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade de exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente de que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1º, alínea j), da Convenção.

O presente Certificado é válido até ....., salvo inspeções que se efetuem conforme as normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Data de finalização da inspeção mencionada na alínea a) acima:.....

Expedido em.....na data de.....

Assinatura do funcionário devidamente habilitado que expede o Certificado

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

### I – RELATÓRIO

No dia 8 de maio de 2017, a Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional a Mensagem nº 140, de 2017, acompanhada de Exposição de Motivos conjunta dos Ministros das Relações Exteriores, do Trabalho e da Defesa (EMI nº 00058/2017 MRE MTB MD), com vistas à aprovação legislativa a que se referem o inciso I do art. 49 e o inciso VIII do art. 84, ambos da Constituição Federal, do texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.

Sob nossa relatoria nesta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, comunicamos à Presidência deste Colegiado a existência de óbice de natureza constitucional e internacional ao prosseguimento da tramitação da Mensagem nº 140, de 2017, por trazer o texto desatualizado da Convenção sobre Trabalho Marítimo.

A Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM), que entrou em vigor em 20 de agosto de 2013, exige que os Estados interessados em aderir a esse regime jurídico o façam por meio da “ratificação”<sup>1</sup> do texto vigente da CTM, isto é, conforme

---

<sup>1</sup> O uso do termo “ratificação” no caso da expressão definitiva da vontade de um Estado em fazer parte de uma Convenção da OIT não é o mais preciso dentro do Direito dos Tratados, mas expressa tradição léxica desse organismo internacional, conforme expresso no art. 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho. Na lição de Arnaldo Süssekind e Oliverio Mazzuoli: “Frise-se que, apesar de a Constituição da OIT referir-se à ‘ratificação’ das convenções, o mais correto seria chamar o engajamento do Estado de ‘adesão’ ao tratado multilateral aberto, seguindo a terminologia utilizada pela Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados para a hipótese, pois as convenções da OIT não são firmadas pelos representantes dos Estados que a adotam, mas apenas pelo Presidente da reunião (à Conferência Internacional do Trabalho) e pelo Diretor-Geral do Bureau. Em princípio, só se ratifica o que anteriormente se assinou; como no caso das convenções da OIT não houve assinatura anterior (dos plenipotenciários dos Estados), o que existe tecnicamente é a possibilidade de adesão ao texto convencional.” (Süssekind, Arnaldo. **Direito internacional do trabalho**. 2 ed. São Paulo: LTr, 1986, p. 211 *apud* Mazzuoli, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 10 ed. São Paulo: Ed. RT, 2016, p. 1129.). Também nesse sentido, esclarece Mazzuoli que: “Depois de adotadas na Conferência, as convenções internacionais do trabalho seguem basicamente o mesmo trâmite interno de qualquer outro tratado internacional em devida forma celebrado pelo Estado brasileiro, à diferença inicial que tais convenções do trabalho dispensam



o texto convencional consolidado com as emendas aceitas e vigentes no plano internacional. Isso se aplica tanto às Emendas aos artigos e regras (art. XIV, parágrafos 3, 7 e 9, CTM), quanto ao Código (art. XV, parágrafo 12, CTM):

Ocorre que a Convenção já foi emendada em três ocasiões, com Emendas adotadas conforme seu art. XV (Emendas ao Código), nas reuniões do Comitê de 2014, 2016 e 2018<sup>2</sup>. Em especial, as Emenda de 2014 à Convenção sobre Trabalho Marítimo, aprovadas pela Conferência em sua 103ª Sessão, em Genebra, em 11 de junho de 2014, encontram-se em vigor desde 18 de janeiro de 2017<sup>3</sup>, conforme indicado no endereço eletrônico da Organização Internacional do Trabalho<sup>4</sup>.

Cientificada da necessidade de se proceder à atualização do texto da CTM a ser submetido ao Congresso Nacional, a Presidência da República enviou ao Congresso Nacional, em 11 de setembro de 2018, a Mensagem nº 499/2018, com o texto emendado da Convenção sobre Trabalho Marítimo pelas Emendas de 2014, aprovadas na 103ª Conferência Internacional do Trabalho, a qual foi apensada à Mensagem original, MSC nº 140/2017.

O objetivo da Convenção em epígrafe é o de consolidar em um único documento as normas internacionais que disciplinam o trabalho marítimo, reafirmando a necessidade do comprometimento dos Estados ratificantes com os princípios do trabalho decente na atividade. A Convenção visa a garantir um trabalho digno para os marítimos, condições seguras para o desenvolvimento econômico da atividade marítima e uma concorrência justa entre os armadores.

O instrumento é composto por preâmbulo e parte dispositiva, compreendida por:

- (i) 16 Artigos;
- (ii) Regras e Código (este composto de uma Parte A, com normas

a formalidade da assinatura, visto que a Conferência a adota, garantindo a autenticidade do texto apenas duas assinaturas a do Presidente e a do Secretário-Geral da Conferência.” (Mazzuoli, *op. cit.*, p. 1130.)

<sup>2</sup> Conferir International Labour Organization. **NORMLEX**

**Information System on International Labour Standards. Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006).** Disponível em: < <https://bit.ly/2J87Zaw>>. Acesso em: 19/10/2018.

<sup>3</sup> A citada emenda altera normas e diretrizes referentes à regra 2.5 (repatriação) e 4.2 (responsabilidades dos armadores) e anexos (acrescenta o Anexo A2-I e o Anexo 4-I e altera os Anexos 5-I, 5-II e 5-III).

<sup>4</sup> A vigência dessa Emenda pode ser atestada em: International Labour Organization. **Information System on International Labour. Acceptance of amendments of 2014 to the MLC.** Disponível em: <<https://bit.ly/2q0Ua4X>>. Acesso em: 19/10/2018. O texto da Emenda de 2014 pode ser recuperado em: ILO. **AMENDMENTS OF 2014 TO THE MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006, APPROVED BY THE CONFERENCE AT ITS ONE HUNDRED AND THIRD SESSION, GENEVA, 11 JUNE 2014.** Disponível em: <<https://bit.ly/2pYZGVw>>. Acesso em: 19/10/2018. **As Emendas de 2016 têm previsão de entrar em vigor em 8/1/2019**, conforme o sítio da OIT.

obrigatórias e uma Parte B, com diretrizes não obrigatórias, mas que servem de padrão de aplicação, controle e interpretação), distribuídos em 5 Títulos:

- Título 1: Requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios;
  - Título 2: Condições de emprego;
  - Título 3: Alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa a bordo;
  - Título 4: Proteção da saúde, assistência médica, bem-estar e proteção social; e
  - Título 5: Cumprimento e controle da aplicação); e
- (iii) Anexos, com listas de requisitos e modelos de certificados e declarações atinentes à implementação da Convenção.

Para compreender a lógica organizacional da Convenção, citamos trecho da Nota Explanatória, que, embora não integre a parte normativa da Convenção, encontra-se localizada antes das Regras e Código, na qual lemos que:

a Convenção consiste em três partes diferentes, porém inter-relacionadas: os Artigos, as Regras e o Código. Os Artigos e as Regras estabelecem os direitos e princípios fundamentais e as obrigações básicas dos Membros ratificantes da Convenção. Os Artigos e as Regras só poderão ser modificados pela Conferência ao amparo do Art. 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho (ver Art. XIV da Convenção). O Código contém os pormenores da implementação das Regras. Consiste numa Parte A (normas obrigatórias) e numa Parte B (diretrizes não-obrigatórias). O Código pode ser emendado pelo procedimento simplificado a que se refere o Art. XV da Convenção. Visto que o Código se atém aos pormenores da implementação, as emendas a ele devem restringir-se ao alcance geral dos Artigos e das Regras.

Seguindo as Notas Explanatórias, compreendemos a estruturação da parte normativa da Convenção, em que *“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 à idade mínima.”*

Essa estrutura normativa busca atingir três finalidades principais, como elencado pela Nota: *“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.”*

Os principais pontos da Convenção que garantem uma implementação flexível do instrumento são: a) a possibilidade de um Membro, caso necessário, efetivar as exigências dispostas na Parte A do Código por meio de medidas nacionais de equivalência substancial ao disposto na Convenção (exceto para o Título 5) e b) a formulação mais geral dos requisitos obrigatórios de muitas disposições da Parte A, conferindo maior margem de escolha quanto às ações específicas a serem empreendidas em nível nacional, as quais devem, sem embargo, atender ao nível de efetividade e cumprir o propósito delas esperado, na maneira exposta nas diretrizes da Parte B.

Abaixo sintetizamos os 16 artigos da parte dispositiva da Convenção.

O **artigo I** enuncia a obrigação geral dos Membros da Convenção de conferir pleno efeito a suas disposições obrigatórias e de cooperar entre si com vistas a assegurar a efetividade do instrumento.

O **artigo II** elenca um conjunto de conceitos operativos básicos da Convenção: (a) autoridade, (b) declaração de conformidade do trabalho marítimo, (c) arqueação bruta, (d) certificado de trabalho marítimo, (e) requisitos da Convenção, (f) gente do mar, (g) contrato de emprego da gente do mar, (h) serviço de contratação e colocação de gente do mar, (i) navio e (j) armador. Em especial, destacamos que “gente do mar” significa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual a Convenção se aplica; e o termo “navio” engloba embarcação outra que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas dentro de ou adjacentes a águas abrigadas ou áreas onde se aplicam os regulamentos portuários, excluindo navios de pesca, navios de construção tradicional e vasos de guerra, sendo qualquer dúvida quanto ao alcance das duas expressões dirimida pela autoridade competente de cada Estado Membro, após consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar interessados na matéria.

O **artigo III** define a obrigação dos Membros de certificarem-se de que seu direito interno respeita os direitos fundamentais atinentes à:

a) liberdade de associação e liberdade sindical e ao reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva;

- b) eliminação de todas as formas de trabalho forçado;
- c) efetiva abolição do trabalho infantil; e
- d) eliminação de discriminação em matéria de emprego e profissão.

O **artigo IV** apresenta os direitos no emprego e direitos sociais da gente do mar, que incluem o direito a: a) um local de trabalho seguro e protegido no qual se cumpram as normas de segurança; b) condições justas de emprego; c) condições decentes de trabalho e de vida a bordo; e d) proteção da saúde, assistência médica, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social, devendo todo Membro assegurar a plena efetividade desses direitos nos limites de sua jurisdição por meio de medidas legislativas, negociais ou outras.

O **artigo V** trata da responsabilidade de implementação e controle da aplicação da Convenção. Todo Membro deve implementar e controlar a aplicação das normas necessárias ao cumprimento dos compromissos assumidos por meio da Convenção em relação a navios e gente do mar sob sua jurisdição, devendo exercer efetivamente sua jurisdição e controle sobre serviços de contratação e colocação de gente do mar e de navios que arvorem sua bandeira, inclusive por intermédio de sistemas de inspeções periódicas, relatórios, monitoramento e recurso a processos judiciais. Devem, ademais, assegurar que navios que arvorem sua bandeira tenham a bordo um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo. Além disso, todo navio abrangido pela Convenção pode ser inspecionado por um Membro que não o Estado da bandeira quando o navio se encontrar em um de seus portos, com a finalidade de verificar a conformidade do navio com os dispositivos da Convenção. Os Membros também devem adotar medidas de sanção e correção de maneira a garantir o cumprimento dos dispositivos da CTM, não permitindo que navios que arvorem bandeira de Estados não ratificantes recebam tratamento mais favorável do que aqueles de bandeira de Estados ratificantes.

O **artigo VI** apresenta a estrutura normativa das Regras e do Código da Convenção. As Regras e as disposições da Parte A do Código são obrigatórias. As disposições da Parte B do Código não são obrigatórias. Os Membros devem respeitar os direitos e princípios enunciados pelas Regras e implementá-las na forma disposta pela Parte A do Código, verificando o atendimento das responsabilidades na forma prevista na Parte B do Código. Quando não tiver condições de implementar as Regras na forma da Parte A do Código, poderá fazê-lo por meio de leis, regulamentos,

acordos de negociação coletiva ou outros instrumentos que sejam substancialmente equivalentes, salvo disposição expressa em contrário.

O **artigo VII** estipula que, caso não existam no Membro organizações representativas de armadores e gente do mar, toda consulta a essas entidades prevista na Convenção será dirigida ao Comitê a que se refere o Artigo XIII.

O **artigo VIII** determina que a Convenção entrará em vigor doze meses a contar da data em que houver sido registrada a ratificação, junto ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, por pelo menos 30 Membros que, em conjunto, possuam no mínimo 33% da arqueação bruta da frota mundial.

O **artigo IX** estabelece o direito de denúncia à Convenção, que pode ser exercido ao fim de cada período de dez anos, a contar da data de sua entrada em vigor, mediante notificação ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho.

O **artigo X** elenca um acervo normativo de 37 Convenções da OIT que são diretamente revisadas pela CTM-2006.

O **artigo XI** atribui a função de depositário ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, e o **artigo XII**, complementarmente, aponta-o como responsável por comunicar ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para os fins de registro de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas, as informações sobre todas as ratificações, declarações e denúncias registradas em conformidade com a Convenção.

O **artigo XIII** estabelece que o Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho deve examinar continuamente a aplicação da Convenção por meio de um comitê tripartite voltado para a área de normas do trabalho marítimo, composto por dois representantes designados pelo Governo de cada Membro ratificante e representantes de Armadores e Gente do Mar. Os representantes classistas são designados pelo Conselho de Administração, após consulta à Comissão Paritária Marítima. Os votos de cada representante de Armador e de Gente do Mar no Comitê serão ponderados, a fim de assegurar que o grupo de Armadores e o grupo de Gente do Mar detenham, cada um, metade do poder de voto do total de governos representados na reunião em apreço e com direito a voto.

O **artigo XIV** rege o processo de emenda incidente sobre a parte dispositiva da Convenção (artigos e regras), que é realizado conforme o art. 19 da

Constituição da Organização Internacional do Trabalho e das regras e procedimentos da OIT para a adoção de Convenções. No caso de Membros que ratificarem a Convenção antes da adoção de uma emenda, esta lhes será comunicada para ratificação; no caso daqueles que ratificarem a Convenção depois, o texto emendado da Convenção lhes será comunicado para ratificação. A emenda é considerada aceita quando se registrarem ratificações à emenda ou à Convenção emendada por pelo menos 30 Membros detentores de no mínimo 33% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tornando-se vigente para um Membro 12 meses após a data de aceitação ou 12 meses após a data de registro da ratificação da emenda, o que ocorrer por último.

O **artigo XV** trata do procedimento de emenda ao Código (normas e diretrizes). As emendas podem ser propostas ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho pelo governo de qualquer Membro da OIT ou pelo grupo de representantes de Armadores e ou pelo grupo de representantes da Gente do Mar designados para o Comitê criado em conformidade com o art. XIII. Após um prazo de seis meses para o envio de comentários e sugestões, a proposta será debatida em reunião do Comitê, sendo considerada adotada se: a) pelo menos a metade dos governos dos Membros que tiverem ratificado a Convenção estiverem presentes à reunião em que a proposta for considerada; b) uma maioria de pelo menos dois terços do Comitê votar a favor da emenda; e c) essa maioria consistir em votos a favor lançados por pelo menos a metade do poder de voto dos governos, a metade dos votos dos Armadores e a metade dos votos da Gente do Mar dos membros do Comitê presentes quando a proposta for colocada em votação. A emenda assim aprovada será submetida à aprovação da Conferência Internacional do Trabalho em sua próxima sessão, sendo aprovada se obtiver maioria de dois terços dos votos lançados pelos delegados presentes. As emendas aprovadas pela conferência serão notificadas pelo Diretor-Geral aos Membros ratificantes, abrindo-se prazo de dois anos para a comunicação de eventual discordância formal. Uma emenda aprovada pela Conferência será considerada aceita, salvo se, ao expirar o prazo prescrito, o Diretor Geral tiver recebido manifestação formal de discordância de mais de 40% dos Membros que tiverem ratificado a Convenção e que representarem pelo menos 40% da arqueação bruta dos navios dos Membros ratificantes, entrando em vigor seis meses após a expiração do prazo estipulado para todos os Membros ratificantes, exceto para



aqueles que manifestaram formalmente sua discordância. Após a entrada em vigor de uma emenda, a Convenção só poderá ser ratificada em sua versão emendada.

O **art. XVI** estipula como autênticas as versões em inglês e francês do texto da Convenção.

As Regras e Código se dividem em 5 Títulos:

#### **Título 1: Requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios**

- **Regra 1.1 – Idade mínima**, que busca assegurar que nenhuma pessoa abaixo de 16 anos, em regra, ou 18 anos, no caso de situações de perigo à saúde ou segurança, trabalhe em navios.
- **Regra 1.2 – Atestado Médico**, que visa garantir que toda a gente do mar esteja apta do ponto de vista médico para executar suas tarefas a bordo de embarcação.
- **Regra 1.3 – Formação e qualificações**, que objetiva certificar-se de que a gente do mar esteja formada e qualificada para desempenhar suas tarefas a bordo de navio.
- **Regra 1.4 – Contratação e colocação**, que procura garantir que a gente do mar tenha acesso a um sistema eficiente e bem regulamentado de contratação e colocação de gente do mar.

#### **Título 2: Condições de emprego**

- **Regra 2.1 – Acordos de emprego de gente do mar**, que busca certificar-se de que a gente do mar tenha um acordo justo de emprego.
- **Regra 2.2 – Salário**, que objetiva garantir que a gente do mar seja remunerada pelos seus serviços.
- **Regra 2.3 – Horas de trabalho e horas de descanso**, que visa assegurar que a gente do mar tenha horas de trabalho e de descanso regulamentadas.
- **Regra 2.4 – Direito a férias**, que se destina a assegurar que a gente do mar tenha férias adequadas.
- **Regra 2.5 – Repatriação**, que procura garantir que a gente do mar possa voltar para seu domicílio.
- **Regra 2.6 – Indenização de gente do mar pela perda do navio ou naufrágio**, que pretende certificar-se de que a gente do mar

seja indenizada no caso de perda do navio ou naufrágio.

- **Regra 2.7 – Níveis de guarnição**, que busca garantir que a gente do mar trabalhe a bordo de navios com pessoal suficiente para a operação do navio em condições de segurança, eficiência e proteção.
- **Regra 2.8 – Carreira e desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar**, que procura promover a carreira e o desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar.

### **Título 3: Alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa a bordo**

- **Regra 3.1 – Alojamento e instalações de lazer**, que intenta assegurar que a gente do mar tenha alojamento e instalações de lazer decentes a bordo.
- **Regra 3.2 – Alimentação e serviço de mesa a bordo**, que visa garantir que a gente do mar disponha de alimentação e água potável de boa qualidade fornecida em condições higiênicas controladas.

### **Título 4: Proteção da saúde, assistência médica, bem-estar e proteção social**

- **Regra 4.1 – Assistência médica a bordo e em terra**, que almeja proteger a saúde da gente do mar e assegurar-lhe pronto acesso a assistência médica a bordo e em terra.
- **Regra 4.2 – Responsabilidade dos armadores**, que se destina a certificar-se de que a gente do mar seja protegida contra as consequências de doenças, lesão, ou morte relacionadas com seu emprego.
- **Regra 4.3 – Proteção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes**, que tem por fulcro assegurar que o ambiente de trabalho da gente do mar a bordo de navios promova a segurança e a saúde no trabalho.
- **Regra 4.4 – Acesso a instalações terrestres de bem-estar**, que pretende garantir que a gente do mar que estiver trabalhando a bordo tenha acesso a instalações e serviços em terra para proteger sua saúde e seu bem-estar.

- **Regra 4.5 – Seguridade social**, que intenta assegurar que sejam tomadas medidas no sentido de franquear o acesso da gente do mar à proteção da seguridade social.

#### **Título 5: Cumprimento e controle da aplicação**

- **Regra 5.1 – Responsabilidades do Estado da bandeira**, que se destina a garantir que todo Membro implementará suas responsabilidades decorrentes da Convenção no que diz respeito aos navios que arvoram sua bandeira.
- **Regra 5.2 – Responsabilidades do Estado controlador do porto**, que visa permitir que todo Membro cumpra suas responsabilidades conforme a Convenção, no que tange à cooperação internacional necessária para assegurar a implementação e controle da aplicação das normas da Convenção a navios estrangeiros.
- **Regra 5.3 – Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra**, que busca certificar-se de que todo membro cumpra com suas responsabilidades ao amparo da Convenção, no que tange ao recrutamento e colocação de gente do mar e a sua proteção.

A Convenção sobre Trabalho Marítimo foi aprovada durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinada em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006. O texto das Emendas de 2014 à Convenção sobre Trabalho Marítimo foi aprovado pela 103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014.

É o Relatório.

## **II – VOTO DA RELATORA**

O trabalho no mar é atividade que envolve tipicamente perigo, isolamento e restrições. Como agravante dessas circunstâncias, os trabalhadores marítimos estiveram durante longo tempo desassistidos de qualquer instrumento legal internacional que garantisse sua proteção no patamar daquela a escudar, em geral, os trabalhadores em terra. As relações de hierarquia, regras de convivência e direitos da tripulação estiveram por muito tempo amparadas tão somente em costumes marítimos e regulamentos nacionais esparsos e precariamente aplicados nas circunstâncias da navegação internacional.

Apenas com o crescimento do comércio internacional, sobretudo a partir do século XIX, os Estados passaram a considerar a importância da padronização e regulamentação da atividade marítima, superando a noção de aplicação estritamente territorial da legislação nacional, paradigma que terminava por excluir da tutela do Estado de bandeira a tripulação e os próprios navios em alto-mar. Com a mudança dessa visão, a bandeira arvorada por um navio, antes considerada mera declaração de lealdade política e vínculo de proteção diplomática, passa a significar um elemento de conexão, de nacionalidade, com a jurisdição do Estado de registro, quando em águas internacionais, no que se concebe como o princípio da lei do pavilhão, expresso no art. 91, parágrafo 1, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM, 1982)<sup>5</sup>, principal regime jurídico sobre o Direito do Mar em vigor.

Como decorrência da atribuição de nacionalidade a um navio, o Estado de registro passa a ter o dever primordial de “exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoem a sua bandeira” (art. 94, par. 1, CNUDM). Em relação às questões administrativas, o Estado deve manter o controle sobre os registros, com os nomes e as características dos navios. Tecnicamente, deve garantir a segurança e a navegabilidade da embarcação. No que concerne às questões sociais, o Estado do pavilhão deve aplicar sua legislação doméstica, exercendo controle e estabelecendo condições dignas de trabalho e formação adequada à tripulação.

Entretanto, para que haja efetividade no cumprimento de tais obrigações de exercício de jurisdição, fiscalização e controle, o vínculo entre o Estado de registro e o navio deve ser substancialmente forte (art. 91, par. 1, CNUDM). Essa necessidade é por vezes eludida com a finalidade de reduzir custos tributários, trabalhistas, técnicos e ambientais, prática conhecida como uso de uma bandeira ou pavilhão de conveniência.

O registro de embarcações em Estados diferentes daquele do armador ou do proprietário do navio, estabelecendo um vínculo artificial ou inexistente com o Estado de bandeira, envolve normalmente países que não têm condições econômicas e interesse em fiscalizar a aplicação de padrões internacionalmente aceitos de qualidade no transporte marítimo, gerando uma forma de *dumping social* lesivo à dignidade dos trabalhadores marítimos e configurando prática de concorrência desleal. Os países de registro aberto abrangem 70,2% da frota mercante mundial, incluindo muitos países em desenvolvimento, pequenas ilhas, como as Ilhas Marshall, e integrantes do grupo dos países menos desenvolvidos, como a Libéria.

---

<sup>5</sup> Promulgada pelo Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990.

Para se ter dimensão da concentração do fenômeno, Panamá, Libéria e Ilhas Marshall possuem juntos 41% da tonelagem mundial, e os 10 maiores países de registros, 76,8% da frota mundial em termos de arqueação bruta. Já a maioria dos proprietários e armadores estão baseados em países desenvolvidos, em um mercado de estrutura oligopolizada e fechada.<sup>6</sup>

Nesse cenário de vulneração das condições de trabalho no mar, que hoje abrange mais de um milhão e meio de marítimos, deve-se reconhecer o relevante papel que tem desempenhado a Organização Internacional do Trabalho (OIT), criada em 1919 pelo Tratado de Versailles, com a missão de promover o trabalho decente, com base na igualdade de oportunidades de acesso ao trabalho digno, livre e democrático por homens e mulheres, de toda e qualquer nacionalidade. Ao longo de seus quase cem anos de existência, a OIT editou dezenas de convenções e recomendações para o setor marítimo, buscando uniformizar as normas sobre trabalho marítimo e estabelecer patamares mínimos de proteção para esse grupo de trabalhadores.

Com a necessidade de atualizar esse corpo normativo às novas realidades da indústria marítima e de aumentar a sua efetividade e universalidade, a Organização edita a Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM), aprovada durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, realizada em 2006, em Genebra.

A CTM consolida e atualiza 68 Convenções e Recomendações para o setor marítimo adotadas pela OIT, constituindo verdadeira “carta dos direitos do trabalhador marítimo”, pela qual se estabelecem condições decentes de trabalho em diversas áreas, com aplicação universal e uniforme, facilmente compreensível e atualizável, prestando-se, ainda, a uma efetiva implementação e controle da aplicação, por meio de sistemas de inspeções periódicas, relatórios, monitoramento e recurso a processos judiciais.

Esse marco jurídico na história laboral marítima, que contou com apoio da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF), da Federação Internacional de Armadores (ISF) e da Organização Marítima Internacional (IMO), é considerado o “quarto pilar” do regime regulatório internacional para navegação de qualidade, juntamente com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS); a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL); e a Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW).

---

<sup>6</sup> United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2016**. Geneva: United Nations Publication, 2016, p. 44.

A Convenção sobre Trabalho Marítimo entrou em vigor em 20 de agosto de 2013, após atingir a ratificação de 30 Estados, que em conjunto representavam pelo menos 33% da arqueação bruta da frota mundial. Atualmente, a CTM foi ratificada por 88 membros da OIT que, em conjunto, representam 91% da arqueação bruta da frota mundial. É digno de nota que os Estados com a maior frota mercante, em tonelagem (Grécia, Japão, China, Alemanha e Cingapura), e os maiores Estados de registro, em tonelagem (Panamá, Libéria, Ilhas Marshall, China-Hong Kong e Cingapura), já ratificaram a Convenção. Na América do Sul, apenas a Argentina e o Chile o fizeram.<sup>7</sup>

Nas Regras e no Código, a Convenção sobre Trabalho Marítimo consolida um padrão de tratamento e dignidade do trabalhador marítimo, dividindo-se em 5 Títulos:

**Título 1 – Requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios**, com normas sobre idade mínima, atestado médico, formação e qualificações, contratação e colocação.

**Título 2 – Condições de emprego**, que traz regras sobre acordos de emprego de gente do mar, salário, horas de trabalho e horas de descanso, direito a férias, repatriação, indenização de gente do mar pela perda do navio ou naufrágio, níveis de guarnição, carreira e desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego de gente do mar.

**Título 3 – Alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa a bordo.**

**Título 4 – Proteção da saúde, assistência médica, bem-estar e proteção social**, que regula a assistência médica a bordo e em terra, a responsabilidade dos armadores, a proteção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes, o acesso a instalações terrestres de bem-estar, e o acesso à seguridade social

**Título 5 – Cumprimento e controle da aplicação**, que normatiza a responsabilidades do Estado da bandeira, a do Estado controlador do porto e a responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra,

---

<sup>7</sup> International Labour Organization. **NORMLEX**

**Information System on International Labour Standards. Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006).** Disponível em: <<https://bit.ly/2J87Zaw>>. Acesso em: 19/10/2018; ILO. **Maritime Labour Convention, 2006.** Disponível em: <<https://bit.ly/2CT5bxN>>. Acesso em: 19/10/2018; United Nations Conference on Trade and Development. **The world maritime fleet in 2017.** Disponível em: <<https://bit.ly/2yypGNX>>. Acesso em: 19/10/2018.



Dentro das responsabilidades do Estado de bandeira, a Convenção demanda que todo membro deve exigir que os navios que arvoem sua bandeira, possuam arqueação bruta igual ou superior a 500 e operem em viagens internacionais ou a partir de um porto ou entre portos de outros países levem a bordo e mantenham atualizado um certificado de trabalho marítimo, atestando que as condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio – inclusive medidas destinadas a assegurar o cumprimento contínuo das disposições adotadas, a serem incluídas na declaração de conformidade com o trabalho marítimo – foram inspecionadas e satisfazem as exigências da Convenção e da legislação nacional. O certificado de trabalho marítimo deve ser emitido, após inspeção, por autoridade competente ou por uma organização reconhecida e devidamente autorizada, tendo validade máxima de 5 anos e sujeito a inspeção intermediária, com intervalo nunca maior do que 3 anos.

A declaração de conformidade com o trabalho marítimo terá uma parte emitida pela autoridade competente ou organização reconhecida – que identificará a lista de itens a serem inspecionados, os requisitos nacionais que incorporam as disposições relevantes da CTM, os requisitos específicos para o navio e eventuais isenções concedidas pela autoridade competente – e uma parte elaborada pelo armador, que identificará as medidas tomadas para assegurar a conformidade contínua com os requisitos nacionais entre as inspeções e as medidas propostas para assegurar o aprimoramento contínuo.

Os resultados de todas as inspeções subsequentes ou de outras verificações realizadas em relação a determinado navio e quaisquer deficiências detectadas durante alguma verificação serão registrados, juntamente com a data em que as deficiências detectadas foram sanadas. Esse registro, acompanhado de uma tradução em inglês, caso o original não seja nessa língua e desde que o navio realize viagens internacionais, será incluído na declaração de conformidade do trabalho marítimo ou a ela anexado, ou disponibilizado de alguma outra maneira à gente do mar, aos inspetores do Estado da bandeira, aos funcionários habilitados em Estados dos portos e a representantes de armadores e de gente do mar.

Todo Membro deve, ainda, se assegurar, por meio de um sistema efetivo e coordenado de inspeções regulares, monitoramento e outras medidas de controle, de que os navios que ostentam sua bandeira cumprem com os dispositivos da Convenção, da forma implementada na legislação e nos regulamentos nacionais. Providências apropriadas devem ser tomadas para assegurar que os inspetores tenham formação, competência, mandato, atribuições, condição jurídica e independência necessários.

Se um Membro receber uma queixa que não considere manifestamente infundada ou se obtiver prova de que um determinado navio que arvore sua bandeira não está em conformidade com os dispositivos da Convenção ou que há sérias deficiências na implementação das medidas relacionadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, o Membro tomará as providências necessárias para investigar a questão e assegurará que providências serão tomadas para sanar quaisquer deficiências detectadas, garantido o direito de recurso a uma autoridade judicial ou administrativa, o sigilo da fonte de qualquer queixa ou reclamação, a duração razoável dos trâmites de fiscalização, bem como a indenização por perdas ou danos incorridos por causa do exercício errôneo da autoridade dos inspetores.

A CTM estipula, além disso, que todo Membro exija que os navios que arvore sua bandeira tenham procedimentos de bordo para uma tramitação justa, eficaz e ágil de queixas de gente do mar que alegarem infrações das disposições da Convenção, proibida a vitimização da gente do mar por ter apresentado uma queixa e garantido o direito de ser acompanhada ou representada durante a tramitação da queixa.

Quanto à responsabilidade do Estado controlador do porto, a Convenção determina que todo navio estrangeiro que, no desenrolar normal de sua atividade ou por motivos operacionais, fizer escala no porto de um Membro poderá estar sujeito à inspeção a fim de verificar sua conformidade com os dispositivos da Convenção no que tange às condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio. Todo Membro aceitará o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo como presunção, salvo prova em contrário, de conformidade com os dispositivos da Convenção.

Entretanto, se constatado, durante a inspeção de rotina: a) que os documentos exigidos não são apresentados ou mantidos ou que seu conteúdo é falso, ou que os documentos apresentados não contêm a informação exigida pela Convenção ou são inválidos por outros motivos; ou b) que há motivos claros para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos da Convenção; ou c) que existem motivos razoáveis para crer que o navio trocou de bandeira a fim de se eximir da conformidade com a Convenção; ou d) que há uma queixa que alega que certas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos da Convenção, uma inspeção mais minuciosa será realizada para averiguar as condições de trabalho e de vida a bordo do navio. Essa inspeção será realizada quando se crer que as condições de trabalho e de vida supostamente deficientes poderiam constituir um nítido perigo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar ou quando o funcionário

habilitado encontrar motivos para crer que as deficiências constituem uma grave infração dos dispositivos da Convenção.

Se, após uma inspeção mais pormenorizada, ficar constatado que as condições de trabalho e de vida no navio não estão em conformidade com os dispositivos da Convenção, o funcionário habilitado imediatamente levará as deficiências ao conhecimento do capitão do navio, determinando o prazo para sua correção e, se as deficiências são significativas ou se elas estiverem relacionadas com queixas específicas, levará essas deficiências ao conhecimento das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Membro em que a inspeção tiver sido realizada, podendo ainda: notificar um representante do Estado da bandeira; e transmitir as informações relevantes às autoridades do próximo porto de escala. Nos casos mais graves, o navio poderá ser retido enquanto não for sanada a falta ou enquanto não se houver concordado com um plano de ação para retificar essa falta, procedendo-se à notificação do Estado de bandeira e franqueando-se acesso a representante do Estado de bandeira para comparecer ao local. As organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Estado que controla o porto no qual a inspeção tiver sido realizada também serão informadas. A fiscalização respeitará o princípio da proporcionalidade quanto à natureza e gravidade das possíveis infrações, buscará envidar todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente detido ou retido, caso em que o prejudicado fará jus a indenização por eventuais perdas ou danos incorridos.

Um dos aspectos mais relevantes para se garantir um equilíbrio comercial entre operadores de países-membros e de países que não são partes da Convenção é a incorporação do princípio do tratamento não mais favorável (art. V, par. 7, CTM), segundo o qual os navios registrados em Estados não ratificantes também se submetem a inspeções, fiscalizações e sanções nos portos dos Estados ratificantes quanto ao cumprimento das normas protetivas da gente do mar incorporadas na CTM. Desse modo, os Membros da Convenção poderão inspecionar navios de quaisquer nacionalidades que façam uso de seus portos, no que diz respeito às condições de trabalho a bordo. Além do equilíbrio comercial, essa norma, ao buscar condições dignas de trabalho a todos os trabalhadores marítimos, e não apenas aos nacionais do Estado de bandeira, indiretamente protege os próprios nacionais, pois tende a elevar universalmente os patamares de contratação e condições de trabalho, valendo-se, ademais, dos serviços de inspeção de outros países para proteger seus marítimos no estrangeiro.

Deve-se ressaltar que, embora o Brasil ainda não tenha ratificado a Convenção, o Ministério do Trabalho e Emprego já verificou, por meio de estudos

comparativos realizados pela Comissão Permanente Nacional Aquaviária – CPNA, que é realizado, em âmbito nacional, a necessária inspeção do trabalho, e que as demais regras da Convenção também são atendidas pela CLT e pelas Normas da Autoridade Marítima – NORMAM, questões essas que, estamos certos, serão analisadas pormenorizadamente pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público – CTASP. A se confirmar o parecer desse estudo comparativo da CPNA, não se vislumbrarão, portanto, grandes e urgentes alterações a serem realizadas internamente a fim de se atender às obrigações da Convenção, o que vem a reforçar a necessidade da pronta aprovação congressional e adesão do Brasil à CTM, de modo a garantir a conformidade da frota mercante brasileira ao sistema de certificação e inspeção em condições internacionalmente competitivas.

Por derradeiro, apontamos que, no que concerne aos trabalhadores marítimos submetidos à ordem jurídica brasileira, a internalização da Convenção sobre Trabalho Marítimo se harmonizará com o princípio da aplicação das normas laborais mais benéficas. Dessa maneira, no confronto entre uma norma laboral da Convenção e outra do direito pátrio que apresentem patamares protetivos distintos, prevalecerá aquela mais benéfica ao trabalhador. Esse princípio, prestigiado pela própria Constituição da OIT, é retomado no preâmbulo da Convenção sobre Trabalho Marítimo:

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

Feitas essas considerações, reputamos que a Convenção sobre Trabalho Marítimo terá o condão de incrementar as relações do Brasil com outros países da comunidade marítima e com outros membros da OIT, agilizar e facilitar a movimentação de embarcações de bandeira brasileira em portos estrangeiros e garantir a aderência do Brasil e do setor marítimo nacional aos patamares globais da navegação internacional de qualidade e da promoção do trabalho decente para todas as categorias de trabalhadores, quer nacionais, quer estrangeiros.

Por essas razões, voto pela **APROVAÇÃO** do texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a

103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2018.

Deputada BRUNA FURLAN  
Relatora

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº                      , DE 2017**  
(MENSAGEM Nº 140, DE 2017 E MENSAGEM Nº 499, DE 2018)

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

O Congresso Nacional decreta:

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

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, assim emendada, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2018.

Deputada BRUNA FURLAN  
Relatora

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 140/17, e da Mensagem nº 499/18, apensada, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer da relatora, Deputada Bruna Furlan.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nilson Pinto - Presidente; Antonio Imbassahy, Bruna Furlan, Cabuçu Borges, Cesar Souza, Claudio Cajado, Dimas Fabiano, Eduardo Barbosa, Jean Wyllys, Jefferson Campos, Luiz Lauro Filho, Márcio Marinho, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Soraya Santos, Alexandre Leite, Benedita da Silva, Cabo Sabino, Cristiane Brasil, Delegado Edson Moreira, Eduardo Cury, Luiz Carlos Haully, Luiz Nishimori, Marcus Vicente, Nelson Marquezelli, Nelson Pellegrino, Pr. Marco Feliciano, Stefano Aguiar e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado NILSON PINTO  
Presidente

|                         |
|-------------------------|
| <b>FIM DO DOCUMENTO</b> |
|-------------------------|