



Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

---

## Parecer

Proposta de Resolução n.º 97/XII/4.ª

**Autor:** Feliciano Barreiras  
Duarte

---

Aprovar a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª Sessão, realizada em Genebra, a 23 de Fevereiro de 2006



Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

---

## **ÍNDICE**

**PARTE I - CONSIDERANDOS**

**PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

**PARTE III - CONCLUSÕES**

## PARTE I – CONSIDERANDOS

### 1.1. NOTA PRÉVIA

O Governo tomou a iniciativa de apresentar, em 16 de Outubro de 2014, a **Proposta de Resolução n.º 97/XII/4.ª** que pretende “Aprovar a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª Sessão, realizada em Genebra, a 23 de Fevereiro de 2006”.

Esta apresentação foi efetuada ao abrigo do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa e do artigo 198.º do Regimento da Assembleia da República.

Por despacho de Sua Excelência, a Presidente da Assembleia da República, de 22 de Outubro de 2014, a iniciativa vertente baixou, para emissão do respetivo parecer, à Comissão dos Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas, considerada a Comissão competente para tal.

### 1.2. ÂMBITO DA INICIATIVA

A Convenção do Trabalho Marítimo da OIT, conhecida pelo acrónimo **MLC 2006**, vem reunir num só instrumento jurídico a quase totalidade das convenções e recomendações adotadas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) desde 1920 (cerca de 37) no que diz respeito ao trabalho marítimo.



## Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

---

Em 20 de Agosto de 2012, com a ratificação da Federação Russa e das Filipinas, atingiram-se as 30 ratificações necessárias, sendo de notar que as frotas combinadas destes países totalizam quase 60% da arqueação bruta da frota mercante mundial, ultrapassando largamente o requisito de 33% estabelecido na Convenção. Isto permitiu que a Convenção viesse a entrar em vigor em 20 de Agosto de 2013.

**Este instrumento jurídico assume-se como uma nova “carta dos direitos”, garantindo a proteção dos cerca de 1,5 milhões de trabalhadores marítimos em todo o mundo, bem como condições equitativas para os armadores.**

A MLC 2006 visa assim garantir aos marítimos, definidos como qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio ao qual se aplique a presente Convenção, o direito a um local de trabalho, em que as normas de segurança sejam respeitadas. Adicionalmente, pretende-se também garantir condições de trabalho e de vida justas e dignas a bordo.

**Esta Convenção aplica-se a todos os navios pertencentes a entidades públicas ou privadas habitualmente afetos a atividades comerciais, com exceção dos navios afetos à pesca ou a atividade análoga, das embarcações de construção tradicional como *dhow*s, pequenos barcos à vela tradicionais de alguns países árabes, juncos e dos navios e unidades auxiliares da marinha de guerra. Para os efeitos da convenção, o termo navio designa qualquer embarcação que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas ou nas suas imediações ou em zonas onde se aplique uma regulamentação portuária.**

Segundo o sítio “Transporte Marítimo Global”, a MLC 2006 é considerada o “quarto pilar” dos regulamentos marítimos mais importantes que cobrem os transportes.

**Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas**

marítimos internacionais, 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 as Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW).

Portugal não ratificou ainda esta Convenção, mas bandeiras importantes, tais como o Chipre, a Libéria, o Panamá, as Bahamas e as Ilhas Marshall, já o fizeram.

Atendendo a que ainda não foi possível concluir o processo de ratificação da citada convenção e implementar a respetiva regulamentação em Portugal, o Ministério da Economia e do Emprego e o Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território publicaram, no dia 14 de Maio de 2013, a Portaria conjunta 293/2013 relativa à implementação das disposições da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (MLC 2006).

A Portaria 293/2013 designa temporariamente a Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos como entidade responsável pelo desempenho das tarefas decorrentes das responsabilidades que cabem a Portugal enquanto Estado de bandeira relativamente à MLC 2006. Esta designação permite, assim, estabelecer orientações aos armadores com navios a arvorar bandeira portuguesa, sobre a implementação das disposições da MLC 2006, até à conclusão definitiva do processo de ratificação por parte do Estado português.

### 1.3. ANÁLISE DA INICIATIVA

A Convenção é composta por três partes distintas, mas interligadas entre si, nomeadamente os Artigos, as Regras e o Código. Os Artigos e as Regras estabelecem os direitos e os princípios fundamentais, bem como as obrigações principais dos Membros que ratificaram a Convenção. O Código indica o modo de aplicação das Regras, sendo composto por uma Parte A (normas obrigatórias) e uma Parte B (princípios orientadores não obrigatórios). As Regras cobrem aspetos muito diversos tais como condições de trabalho, horários de trabalho e repouso, acomodações, áreas de recreio, alimentação, proteção na doença, cuidados médicos e segurança e proteção social.

Olhando para a Convenção verificamos que as disposições das Regras e do Código estão organizadas sob os seguintes cinco títulos:

- Título 1 - Condições mínimas exigidas para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios;
- Título 2 - Condições de trabalho;
- Título 3 - Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa;
- Título 4 - Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social;
- Título 5 - Cumprimento e aplicação das disposições.

Partindo para uma análise mais particular constatamos que o Título 1 trata dos requisitos respeitantes à idade mínima, certificado médico, formação e qualificação e recrutamento e colocação.

**Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas**

---

O Título 2 define as regras relativas às condições de trabalho, incluindo o contrato de trabalho marítimo, aos salários, à duração do trabalho ou do descanso, ao direito a férias, ao repatriamento, à indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou de naufrágio, a lotações e desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e, ainda, às oportunidades de emprego dos marítimos.

O Título 3 abarca os pontos de maior interesse para o projeto do navio, pretendendo-se assegurar que os marítimos disponham de alojamento e de locais de lazer adequados a bordo, o que terá certamente impacto no projeto dos espaços de acomodação das tripulações dos navios. Os requisitos aí enumerados incluem áreas mínimas de camarotes, mobiliário, ventilação, aquecimento, refeitórios, sanitários, enfermaria, escritórios, iluminação, níveis de vibração e ruído.

Os requisitos referidos no parágrafo anterior são necessariamente diferenciados em função das dimensões do navio e do tipo de navio e, como tal, deverão ser alvo de uma vistoria pelo Estado da Bandeira no momento do registo inicial do navio ou de uma renovação do registo ou em caso de alteração substancial do alojamento dos marítimos a bordo do navio.

No Título 4 temos os requisitos relativos a cuidados médicos a bordo dos navios e em terra, à responsabilidade dos armadores, à proteção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes, ao acesso a instalações de bem-estar em terra e ao direito à segurança social.

**O Título 5 refere-se à especificação das responsabilidades do Estado da Bandeira, do Estado do Porto e dos fornecedores de mão-de-obra. Neste caso, é importante salientar que os Estados Membros que tenham ratificado a Convenção não ficam vinculados aos Princípios orientadores e, conforme especificado no Título 5 relativo ao controlo pelo Estado do Porto, as inspeções só incidirão sobre os Artigos, Regras e Normas da Parte A.**

Este título define também, a título de prova, a evidência do cumprimento da Convenção pelos navios dos Estados Membros, a necessidade de estes possuírem um novo



### **Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas**

---

certificado designado Certificado de Trabalho Marítimo e uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, que correspondem a um ciclo de certificação de 5 anos.

Neste ponto é relevante salientar que esta certificação possui duas partes distintas, sendo que a Parte I, da responsabilidade da Administração, deve indicar a lista dos pontos a inspecionar, as prescrições nacionais que cumprem as disposições pertinentes da Convenção assim como, e sempre que necessário, informações concisas sobre os pontos relevantes das prescrições nacionais.

Por outro lado, a Parte II deverá ser elaborada pelo armador e deve enunciar as medidas adotadas para assegurar uma conformidade contínua com as prescrições nacionais entre as inspeções, bem como as medidas propostas para assegurar a continuidade das melhorias.

Finalmente e para a implementação de um sistema eficaz de inspeção e de certificação das condições do trabalho marítimo, fica definido que um Estado Membro pode autorizar instituições públicas ou outros organismos, cuja competência e independência seja reconhecida, a realizar inspeções ou emitir certificados no âmbito desta Convenção.

---

**PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) adotou a 23 de Fevereiro de 2006 a Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006, também conhecida pelo acrónimo MLC 2006. Esta Convenção veio estabelecer uma carta de direitos para o sector marítimo, consolidando num único instrumento cerca de 68 Convenções e Recomendações sobre o trabalho marítimo, adotadas pela OIT desde 1920.

A MLC 2006 veio garantir aos marítimos, definidos como qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de navios da marinha de comércio, condições de trabalho e de vida justas e dignas e, simultaneamente, veio promover condições de concorrência leais entre armadores, contribuindo para a estabilização do sector dos transportes marítimos. As responsabilidades dos Estados que ratifiquem a Convenção passam somente por garantir o controlo da aplicação da MLC 2006 a bordo dos navios que arvoem as respetivas bandeiras (responsabilidade do Estado de bandeira), nos portos que os navios demandem (responsabilidade do Estado do porto), mas também a bordo dos navios que arvoem bandeiras de Estados que não ratificaram a Convenção, garantindo assim que os trabalhadores não podem ter tratamento menos favorável que o resultante da convenção. A Convenção veio complementar (sendo nesse particular considerada o 4.º Pilar), a regulamentação internacional do transporte marítimo – a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos, 1978, e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973.

A Convenção entrou em vigor a 20 de Agosto de 2013 e foi já ratificada por 63 Estados membros da OIT. Portugal, ao concluir o processo da sua ratificação, estará a entrar no núcleo principal de países que no mundo, incluíram no seu ordenamento jurídico, a sua observância. O que é claramente positivo.

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

PARTE III – CONCLUSÕES

1. O Governo tomou a iniciativa de apresentar, em 16 de Outubro de 2014, a **Proposta de Resolução n.º 97/XII/4.ª** – “Aprovar a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª Sessão, realizada em Genebra, a 23 de Fevereiro de 2006”.
2. A Convenção do Trabalho Marítimo da OIT vem reunir num só instrumento jurídico a quase totalidade das convenções e recomendações em vigor no que diz respeito ao trabalho marítimo e que foram adotadas pela Organização Internacional do Trabalho desde 1920;
3. Nestes termos, a Comissão Parlamentar de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas é de Parecer que a **Proposta de Resolução n.º 97/XII/4.ª** que visa aprovar a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª Sessão, realizada em Genebra, a 23 de Fevereiro de 2006, está em condições de ser votada no Plenário da Assembleia da República.

Palácio de S. Bento, 18 de Novembro de 2014

O Deputado autor do Parecer



(Feliciano Barreiras Duarte)

O Presidente da Comissão



(Sérgio Sousa Pinto)