CONVENÇÃO DO TRABALHO MARÍTIMO, 2006

PREÂMBULO

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho,

Convocada para Genebra pelo Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho, onde se reuniu a 7 de fevereiro de 2006 na sua nonagésima quarta sessão;

Desejando elaborar um instrumento único e coerente que integre, na medida do possível, todas as normas atualizadas contidas nas convenções e recomendações internacionais do trabalho marítimo existentes, bem como os princípios fundamentais enunciados noutras convenções internacionais do trabalho, designadamente:

- a Convenção (n.º 29) sobre o trabalho forçado, 1930;
- a Convenção (n.º 87) sobre a liberdade sindical e a proteção do direito sindical, 1948;
- a Convenção (n.º 98) sobre o direito de organização e de negociação coletiva, 1949;
- a Convenção (n.º 100) sobre a igualdade de remuneração, 1951;
- a Convenção (n.º 105) sobre a abolição do trabalho forçado, 1957;
- a Convenção (n.º 111) sobre a discriminação (emprego e profissão), 1958;
- a Convenção (n.º 138) sobre a idade mínima, 1973;
- a Convenção (n.º 182) sobre as piores formas de trabalho das crianças, 1999;

Consciente de que a Organização tem como mandato fundamental promover condições de trabalho dignas;

Recordando a Declaração da OIT relativa aos princípios e direitos fundamentais no trabalho, 1998;

Consciente ainda de que os marítimos são abrangidos pelas disposições de outros instrumentos da OIT e devem usufruir das liberdades e direitos fundamentais reconhecidos a todas as pessoas;

Considerando que as atividades do setor marítimo se desenvolvem em todo o mundo e que os marítimos devem por isso beneficiar de uma proteção especial;

Tendo igualmente em conta as normas internacionais sobre a segurança dos navios, a segurança das pessoas e a qualidade da gestão dos navios estabelecidas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, emendada, e na Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, emendada, bem como as prescrições relativas à formação e às competências dos marítimos, constantes da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, emendada;

Recordando que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, estabelece um quadro jurídico geral que rege o conjunto das atividades nos mares e oceanos, que a mesma se reveste de uma importância estratégica como base da ação e

cooperação nacionais, regionais e mundiais no setor marítimo e que a sua integridade deve ser preservada;

Recordando que o artigo 94º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, que define os deveres e as obrigações que incumbem ao Estado de bandeira, nomeadamente no que respeita a condições de trabalho, lotações e questões sociais a bordo de navios que arvoram a sua bandeira;

Recordando o n.º 8 do artigo 19º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho, que dispõe que a adoção de uma convenção ou de uma recomendação por parte da Conferência ou a ratificação de uma convenção por parte de um Membro não deverá, em caso algum, afetar qualquer lei, sentença, costume ou acordo que assegure condições mais favoráveis aos trabalhadores interessados que as previstas pela convenção ou pela recomendação;

Determinada em procurar que este novo instrumento seja concebido de forma a obter a maior aceitação possível por parte dos governos, dos armadores e dos marítimos comprometidos com os princípios do trabalho digno, que seja fácil de atualizar e que possa ser aplicado e respeitado de forma efetiva;

Após ter decidido adotar diversas propostas relativas à elaboração de tal instrumento, questão que constitui o único ponto da ordem do dia da sessão;

Após ter decidido que essas propostas tomariam a forma de uma convenção internacional,

Adota, neste dia vinte e três de fevereiro de dois mil e seis, a convenção seguinte, que será denominada Convenção do trabalho marítimo, 2006.

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo I

1. Qualquer Membro que ratificar a presente convenção compromete-se a cumprir plenamente as respetivas disposições, em conformidade com as prescrições do artigo VI, a fim de garantir o direito de todos os marítimos a um emprego digno.

2. Os Membros devem cooperar entre si para garantir a aplicação efetiva e o pleno respeito da presente convenção.

DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo II

1. Para efeitos da presente convenção e salvo disposto em contrário, a expressão:

a) *"Autoridade competente"* designa o ministro, o serviço governamental ou qualquer outra autoridade competente para aprovar regulamentos, decretos ou outras instruções de caráter obrigatório, no domínio referido na disposição em questão e fazê-las aplicar;

b) *"Declaração de conformidade do trabalho marítimo"* designa a declaração referida na regra 5.1.3;

c) *"Arqueação bruta"* designa a arqueação bruta de um navio, calculada nos termos das disposições do Anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, ou de qualquer outra convenção que a tenha substituído. Para os navios a que se aplicam as disposições transitórias de arqueação adotadas pela Organização Marítima Internacional, a arqueação bruta será a indicada na rubrica "Observações" do Certificado Internacional de Arqueação (1969);

d) *"Certificado de trabalho marítimo"* designa o certificado referido na regra 5.1.3;

e) *"Prescrições da presente convenção"* designa as disposições dos artigos, das regras e da parte A do código que são parte integrante da presente convenção;

f) *"Marítimo"* designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio a que se aplique a presente convenção;

g) "*Contrato de trabalho marítimo*" designa quer o contrato de trabalho quer as cláusulas do contrato;

h) *"Serviço de recrutamento e de colocação de marítimos"* designa qualquer pessoa, sociedade, instituição, agência ou outra organização do setor público ou privado que se ocupa do recrutamento de marítimos em nome de armadores ou da sua colocação ao serviço de armadores;

i) *"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;

j) "*Armador"* designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades.

2. A presente convenção aplica-se a todos os marítimos, salvo disposição expressa em contrário.

3. Se, para os fins da presente convenção, houver dúvidas relativamente à consideração de uma categoria de pessoas como marítimos, a questão será resolvida pela autoridade competente de cada um dos Membros, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

4. A presente 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 e das embarcações de construção tradicional como *dhows* e juncos, salvo disposição expressa em contrário. A presente convenção não se aplica a navios de guerra e a unidades auxiliares da marinha de guerra.

5. Em caso de dúvida quanto à aplicabilidade da presente convenção a determinado navio ou categoria de navios, a questão será resolvida pela autoridade competente de cada um dos Membros, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

6. Se a autoridade competente decidir que não é razoável nem possível, no momento presente, aplicar determinados elementos do código referido no n.º 1 do artigo VI, a algum navio ou algumas categorias de navios que arvoram a bandeira de um Membro, as referidas disposições do código não se aplicarão, desde que a questão seja

regulada de outra forma pela legislação nacional, por convenções coletivas ou outras medidas. A autoridade competente não poderá tomar essa decisão sem consultar as organizações de armadores e de marítimos interessadas, e só poderá fazê-lo relativamente a navios com uma arqueação bruta inferior a 200 que não efetuem viagens internacionais.

7. Qualquer decisão tomada por um Membro ao abrigo do disposto nos n.ºs 3, 5 ou 6 deve ser comunicada ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, que informará os Membros da Organização.

8. Qualquer referência à "convenção" abrange igualmente as regras e o código, salvo disposição expressa em contrário.

DIREITOS E PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Artigo III

Qualquer Membro deve verificar se as disposições da sua legislação respeitam, no contexto da presente convenção, os seguintes direitos fundamentais:

a) a liberdade de associação e o reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva;
b) a eliminação de qualquer forma de trabalho forçado ou obrigatório;
c) a abolição efetiva do trabalho infantil;
d) a eliminação da discriminação em matéria de emprego e de profissão.

DIREITOS EM MATÉRIA DE EMPREGO E DIREITOS SOCIAIS DOS MARÍTIMOS

Artigo IV

1. Todos os marítimos têm direito a um local de trabalho seguro, em que as normas de segurança sejam respeitadas.

2. Todos os marítimos têm direito a condições de trabalho justas.

3. Todos os marítimos têm direito a condições de trabalho e de vida a bordo dos navios dignas.

4. Todos os marítimos têm direito à proteção da saúde, a cuidados médicos, a medidas de bem estar e a outras formas de proteção social.

5. Qualquer Membro deve assegurar, nos limites da sua jurisdição, que os direitos em matéria de emprego e os direitos sociais dos marítimos, referidos nos números anteriores, sejam plenamente respeitados, de acordo com as prescrições da presente convenção. Salvo disposição em contrário, o respeito por estes direitos pode ser assegurado pela legislação nacional, pelas convenções coletivas aplicáveis, pela prática ou outras medidas.

RESPONSABILIDADE POR APLICAR E FAZER CUMPRIR AS DISPOSIÇÕES

Artigo V

1. Qualquer Membro aplica e faz cumprir a legislação ou outras medidas que tenha adotado para cumprir as suas obrigações nos termos da presente convenção, no que respeita aos navios e aos marítimos sob a sua jurisdição.

2. Qualquer Membro exerce efetivamente a sua jurisdição e o seu controlo sobre os navios que arvorem a sua bandeira, dotando-se de um sistema próprio para assegurar o respeito das prescrições da presente convenção, nomeadamente mediante inspeções regulares, relatórios, medidas de acompanhamento e procedimentos legais previstos na legislação aplicável.

3. Qualquer Membro deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira possuam um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, tal como exigido pela presente convenção.

4. Qualquer navio a que a presente convenção se aplique pode, nos termos do direito internacional, ser submetido a inspeção por parte de qualquer Membro que não o Estado de bandeira, quando se encontrar num dos seus portos, a fim de assegurar que o mesmo cumpre as prescrições da presente convenção.

5. Qualquer Membro exerce efetivamente a sua jurisdição e controlo sobre os serviços de recrutamento e colocação dos marítimos eventualmente existentes no seu território.

6. Qualquer Membro deve impedir a violação das prescrições da presente convenção e, em conformidade com o direito internacional, estabelecer sanções ou exigir a adoção de medidas corretivas previstas na sua legislação, a fim de desencorajar qualquer violação.

7. Qualquer Membro cumpre as responsabilidades assumidas nos termos da presente convenção de modo a assegurar que os navios que arvoram a bandeira de um Estado que não a tenha ratificado não beneficiem de um 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. Qualquer Membro compromete-se a respeitar os direitos e princípios estabelecidos nas regras e a aplicar cada uma delas da forma indicada nas disposições correspondentes da parte A do código. Além disso, deve procurar cumprir as suas obrigações da forma prevista na parte B do código.

3. Um Membro que não esteja em condições de aplicar os direitos e os princípios da forma indicada na parte A do código pode, salvo disposição expressa em contrário na presente convenção, aplicar as respetivas prescrições através de disposições legislativas, regulamentares ou outras que sejam substancialmente equivalentes às disposições da parte A.

4. Estritamente para os efeitos do n.º 3 do presente artigo, qualquer lei, regulamento, convenção coletiva ou outra medida de aplicação será considerada substancialmente equivalente, no contexto da presente convenção, se o Membro verificar que:

a) favorece a plena realização do objetivo e do fim geral da disposição ou das disposições em questão da parte A do código;
b) dá efeito à disposição e disposições em questão da parte A do código.

CONSULTA ÀS ORGANIZAÇÕES DE ARMADORES E DE MARÍTIMOS

Artigo VII

As derrogações, isenções e outras medidas de aplicação flexível da presente convenção que requeiram, nos termos da mesma, a consulta às organizações de armadores e de marítimos só podem ser decididas por um Membro, caso não existam tais organizações representativas no seu território, após consulta à Comissão referida no artigo XIII.

ENTRADA EM VIGOR

Artigo VIII

1. As ratificações formais da presente convenção são comunicadas ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, para efeitos de registo.

2. A presente convenção só obriga os Membros da Organização Internacional do Trabalho cuja ratificação tenha sido registada pelo Diretor-Geral.

3. A convenção entrará em vigor 12 meses após o registo da ratificação de, pelo menos, 30 Membros representando, no total, pelo menos 33% da arqueação bruta da frota mercante mundial.

4. A convenção entrará depois em vigor, para cada Membro, 12 meses após a data de registo da sua ratificação.

DENÚNCIA

Artigo IX

1. Um Membro que tenha ratificado a presente convenção pode denunciá-la decorrido um período de 10 anos, após a data de entrada em vigor inicial da convenção, mediante comunicação ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, para efeitos de registo. A denúncia apenas produz efeitos um ano após ter sido registada.

2. Qualquer Membro que, no prazo de um ano após o período de 10 anos mencionado no n.º 1 do presente artigo, não faça uso da faculdade de denúncia prevista ficará obrigado por um novo período de 10 anos e poderá, posteriormente, denunciar a presente convenção, no termo de cada novo período de 10 anos nas condições previstas no presente artigo.

EFEITO DA ENTRADA EM VIGOR

Artigo X

A presente convenção revê as seguintes convenções:

Convenção (n.º 7) sobre a idade mínima (trabalho marítimo), 1920

Convenção (n.º 8) sobre indemnizações por desemprego (naufrágio), 1920

Convenção (n.º 9) sobre colocação de marítimos, 1920

Convenção (n.º 16) sobre o exame médico dos jovens (trabalho marítimo), 1921

Convenção (n.º 22) sobre o contrato de trabalho dos marítimos, 1926

Convenção (n.º 23) sobre o repatriamento dos marítimos, 1926

Convenção (n.º 53) sobre os certificados de aptidão dos oficiais, 1936

Convenção (n.º 54) sobre as férias remuneradas dos marítimos, 1936

Convenção (n.º 55) sobre as obrigações do armador em caso de doença ou de acidente dos marítimos, 1936

Convenção (n.º 56) sobre o seguro de doença dos marítimos, 1936

Convenção (n.º 57) sobre a duração do trabalho a bordo e as lotações, 1936

Convenção (n.º 58) sobre a idade mínima (trabalho marítimo), revista, 1936

Convenção (n.º 68) sobre a alimentação e serviço de mesa a bordo (tripulação dos navios), 1946

Convenção (n.º 69) sobre o diploma de aptidão profissional dos cozinheiros de bordo, 1946

Convenção (n.º 70) sobre a segurança social dos marítimos, 1946

Convenção (n.º 72) sobre as férias remuneradas dos marítimos, 1946

Convenção (n.º 73) sobre o exame médico dos marítimos, 1946
Convenção (n.º 74) sobre o certificado de aptidão de marinheiro qualificado, 1946
Convenção (n.º 75) sobre o alojamento da tripulação a bordo, 1946
Convenção (n.º 76) sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações, 1946
Convenção (n.º 91) sobre as férias remuneradas dos marítimos (revista), 1949
Convenção (n.º 92) sobre o alojamento da tripulação a bordo (revista), 1949
Convenção (n.º 93) sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações (revista), 1949
Convenção (n.º 109) sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações (revista), 1958
Convenção (n.º 133) sobre o alojamento da tripulação a bordo (disposições complementares), 1970
Convenção (n.º 134) sobre a prevenção de acidentes (marítimos), 1970
Convenção (n.º 145) sobre a continuidade do emprego (marítimos), 1976
Convenção (n.º 146) sobre as férias anuais remuneradas (marítimos), 1976
Convenção (n.º 147) sobre a marinha mercante (normas mínimas), 1976
Protocolo de 1996 relativo à Convenção (nº 147) sobre a marinha mercante (normas mínimas), 1976
Convenção (n.º 163) sobre o bem estar dos marítimos, 1987
Convenção (n.º 164) sobre a proteção da saúde e os cuidados médicos (marítimos), 1987
Convenção (n.º 165) sobre a segurança social dos marítimos (revista), 1987
Convenção (n.º 166) sobre o repatriamento dos marítimos (revista), 1987
Convenção (n.º 178) sobre a inspeção do trabalho (marítimos), 1996
Convenção (n.º 179) sobre o recrutamento e a colocação dos marítimos, 1996
Convenção (n.º 180) sobre a duração do trabalho dos marítimos e as lotações dos navios, 1996.

FUNÇÕES DE DEPOSITÁRIO

Artigo XI

1. O Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho notificará todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho do registo de todas as ratificações, aceitações e denúncias que lhe forem comunicadas de acordo com a presente convenção.

2. Quando as condições mencionadas no n.º 3 do artigo VIII tiverem sido preenchidas, o Diretor-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização para a data em que a presente convenção entrará em vigor.

Artigo XII

O Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho comunicará ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para efeitos de registo, nos termos do artigo 102º da Carta das Nações Unidas, informações completas sobre todas as ratificações, aceitações e denúncias registadas de acordo com a presente convenção.

COMISSÃO TRIPARTIDA ESPECIAL

Artigo XIII

1. O Conselho de Administração do Secretariado Internacional do Trabalho

acompanha permanentemente a aplicação da presente convenção por intermédio de uma comissão por si criada e dotada de competência especial no domínio das normas do trabalho marítimo.

2. Para tratar questões decorrentes da presente convenção, esta comissão é composta por dois representantes designados pelo governo de cada um dos Membros que tenham ratificado a presente convenção e por representantes dos armadores e dos marítimos designados pelo Conselho de Administração após consulta à comissão paritária marítima.

3. Os representantes governamentais dos Membros que não tenham ainda ratificado a presente convenção podem participar nos trabalhos da comissão, mas sem direito de voto sobre as questões relativas à convenção. O Conselho de Administração pode convidar outras organizações ou entidades a fazerem-se representar por observadores na Comissão.

4. Os direitos de voto dos representantes dos armadores e dos representantes dos marítimos na comissão são ponderados de modo que cada um destes dois grupos detenha metade dos direitos de voto de que dispõe o conjunto dos governos representados na reunião e autorizados a votar.

EMENDAS À PRESENTE CONVENÇÃO

Artigo XIV

1. A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho pode adotar emendas a qualquer disposição da presente convenção, nos termos do artigo 19.º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho e dos regulamentos e procedimentos da Organização relativos à adoção de convenções. Podem também ser adotadas emendas ao código, nos termos dos procedimentos estabelecidos no artigo XV.

2. O texto das referidas emendas será comunicado para ratificação aos Membros cujos instrumentos de ratificação da presente convenção tenham sido registados antes da sua adoção.

3. O texto da convenção emendada será enviado aos outros Membros da Organização, para ratificação, nos termos do artigo 19.º da Constituição.

4. Considerar-se-á que uma emenda foi aceite na data em que tenham sido registados os instrumentos de ratificação da referida emenda ou, consoante o caso, os instrumentos de ratificação da convenção emendada de, pelo menos, 30 Membros, representando pelo menos 33% da arqueação bruta da frota mercante mundial.

5. Qualquer emenda adotada nos termos do artigo 19º da Constituição só terá força obrigatória para os Membros da Organização cuja ratificação tenha sido registada pelo Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho.

6. Para os Membros referidos no n.º 2 do presente artigo, uma emenda entra em vigor 12 meses após a data de aceitação referida no n.º 4 do presente artigo, ou 12 meses após a data de registo do respetivo instrumento de ratificação, se esta data for posterior.

7. Sem prejuízo do disposto no n.º 9, para os Membros referidos no n.º 3 do presente artigo, a convenção emendada entrará em vigor 12 meses após a data de aceitação referida no n.º 4 do presente artigo, ou 12 meses após a data de registo do respetivo instrumento de ratificação se esta data for posterior.

8. Para os Membros cuja ratificação da convenção tenha sido registada antes da adoção de uma emenda e que não tenham ratificado esta, a presente convenção manter-se-á em vigor sem a emenda em questão.

9. Qualquer Membro cujo instrumento de ratificação da presente convenção tenha sido registado após a adoção da emenda, mas antes da data referida no n.º 4 do presente artigo, pode especificar, em declaração anexa ao dito instrumento, que ratifica a convenção mas não a emenda. Se o instrumento de ratificação for acompanhado de tal declaração, a convenção entrará em vigor, para o Membro em questão, 12 meses após a data de registo do instrumento de ratificação. Se este não for acompanhado de declaração, ou se for registado na data ou após a data referida no n.º 4, a convenção entrará em vigor, para o Membro em questão, 12 meses após esta data; a partir da entrada em vigor da convenção emendada, em conformidade com o n.º 7 do presente artigo, a emenda terá força obrigatória para o Membro em questão, salvo disposto em contrário da mesma emenda.

EMENDAS AO CÓDIGO

Artigo XV

1. O código pode ser emendado, quer segundo o procedimento enunciado no artigo XIV, quer, salvo disposição expressa em contrário, segundo o procedimento descrito no presente artigo.

2. Qualquer emenda ao código pode ser proposta ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho pelo governo de um Membro da Organização, pelo grupo dos representantes dos armadores ou pelo grupo dos representantes dos marítimos nomeados para a comissão referida no artigo XIII. Uma emenda proposta por um governo deve ter sido proposta ou apoiada por, pelo menos, cinco governos de Membros que tenham ratificado a convenção ou pelo grupo dos representantes dos armadores ou dos marítimos mencionados.

3. Após ter verificado que a proposta de emenda preenche as condições estabelecidas no n.º 2 do presente artigo, o Diretor-Geral comunica-a, de imediato, com qualquer observação ou sugestão considerada oportuna, a todos os Membros da Organização, convidando-os a transmitir-lhe as suas observações ou sugestões relativamente a essa proposta, num prazo de seis meses ou no prazo, compreendido entre três e nove meses, determinado pelo Conselho de Administração.

4. Findo o prazo referido no n.º 3 do presente artigo, a proposta, acompanhada de um resumo das observações ou sugestões feitas nos termos do referido número, é apresentada à comissão para exame no âmbito de uma reunião. Uma emenda será considerada adotada:

a) se, pelo menos, metade dos governos dos Membros que tenham ratificado a presente convenção estiverem representados na reunião em que a proposta seja examinada;
b) se uma maioria de, pelo menos, dois terços dos membros da Comissão votarem a favor da emenda; e
c) se essa maioria reunir, pelo menos, metade dos votos dos membros governamentais, metade dos votos dos representantes dos armadores e metade dos votos dos representantes dos marítimos inscritos na reunião quando a proposta for submetida a votação.

5. Uma emenda adotada nos termos das disposições do n.º 4 do presente artigo é apresentada na sessão seguinte da Conferência para aprovação. Para ser aprovada, deve reunir uma maioria de dois terços dos votos dos delegados presentes. Se não se atingir esta maioria, a emenda será reenviada para a comissão para que esta a reexamine, se

assim o pretender.

6. O Diretor-Geral notifica as emendas aprovadas pela Conferência a cada um dos Membros cujo instrumento de ratificação da presente convenção tenha sido registado antes da data da referida aprovação. Esses Membros são a seguir designados como os "Membros que já ratificaram a convenção". A notificação que recebam faz referência ao presente artigo, sendo-lhes concedido um prazo para exprimirem formalmente o seu desacordo. Este prazo será de dois anos a partir da data de notificação exceto se, ao aprovar a emenda, a Conferência estabelecer um prazo diferente, que será, pelo menos, de um ano. Uma cópia da notificação será entregue, para informação, aos outros Membros da Organização.

7. Uma emenda aprovada pela Conferência será considerada como tendo sido aceite salvo se, antes de terminado o prazo estabelecido, mais de 40% dos Membros que ratificaram a convenção, representando, pelo menos, 40% da arqueação bruta da frota mercante mundial dos Membros que ratificaram a convenção, exprimirem formalmente o seu desacordo junto do Diretor-Geral.

8. Uma emenda considerada como tendo sido aceite entrará em vigor seis meses após o termo do prazo estabelecido para todos os Membros que já ratificaram a convenção, exceto para aqueles que tenham manifestado formalmente o seu desacordo, nos termos do disposto no n.º 7 do presente artigo, e que não tenham retirado esse desacordo nos termos do disposto no n.º 11. Contudo:

a) antes de terminado o prazo estipulado, qualquer Membro que já tenha ratificado a convenção pode informar o Diretor-Geral que só ficará obrigado à emenda quando tiver comunicado expressamente a sua aceitação;
b) antes da data de entrada em vigor da emenda, qualquer Membro que já tenha ratificado a convenção pode informar o Diretor-Geral que não aplicará esta emenda durante um período determinado.

9. Uma emenda que seja objeto da notificação mencionada na alínea a) do n.º 8 do presente artigo entra em vigor, para o Membro que tenha comunicado a sua aceitação, seis meses após a data em que comunicar a aceitação da emenda ao Diretor-Geral ou na data de entrada em vigor inicial da emenda, se esta for posterior.

10. O período referido na alínea b) do n.º 8 do presente artigo não deverá exceder um ano a partir da data de entrada em vigor da emenda, nem prolongar-se para além do período mais longo estabelecido pela Conferência no momento em que aprovar a emenda.

11. Um Membro que tenha manifestado formalmente o seu desacordo relativamente a uma dada emenda pode retirá-lo a qualquer momento. Se o Diretor-Geral receber a notificação desta retirada após a entrada em vigor da referida emenda, esta entrará em vigor, para o Membro, seis meses após a data de registo da referida notificação.

12. Após a entrada em vigor de uma emenda, a convenção só pode ser ratificada na sua forma emendada.

13. Na medida em que um certificado de trabalho marítimo respeite a questões abrangidas por uma emenda à convenção que entrou em vigor:

a) um Membro que tenha aceite a emenda não é obrigado a estender o benefício da convenção relativo aos certificados de trabalho marítimo emitidos a navios que arvoram a bandeira de um outro Membro que:
    i) tenha manifestado formalmente o seu desacordo relativamente à emenda, nos termos do n.º 7 do presente artigo, e não o tenha retirado; ou

ii) tenha informado, nos termos da alínea a) do n.º 8 do presente artigo, que a sua aceitação da emenda fica dependente de posterior notificação expressa da sua parte e que não a tenha aceite;

b) um Membro que tenha aceite a emenda deve estender os benefícios da convenção, no que respeita aos certificados emitidos, a navios que arvoram a bandeira de outro Membro que tenha informado, nos termos da alínea b) do n.º 8 do presente artigo, que não aplicará a emenda durante um período determinado de acordo com o n.º 10 do presente artigo.

TEXTOS QUE FAZEM FÉ

Artigo XVI

As versões francesa e inglesa do texto da presente convenção fazem igualmente fé.

NOTA EXPLICATIVA SOBRE AS REGRAS E O CÓDIGO DA CONVENÇÃO DO TRABALHO MARÍTIMO

1. A presente nota, que não faz parte integrante da convenção do trabalho marítimo, tem em vista facilitar a leitura da mesma.

2. A convenção é composta por três partes distintas, mas ligadas entre si, a saber, os artigos, as regras e o código.

3. Os artigos e as regras estabelecem os direitos e princípios fundamentais, bem como obrigações fundamentais dos Membros que ratificaram a convenção. Os artigos e as regras só podem ser emendados pela Conferência, ao abrigo do artigo 19.º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho (ver artigo XIV da convenção).

4. O código indica o modo de aplicação das regras. É composto por uma parte A (normas obrigatórias) e uma parte B (princípios orientadores não obrigatórios). O código pode ser emendado segundo o procedimento simplificado descrito no artigo XV da convenção. Uma vez que este contém indicações detalhadas sobre o modo de aplicação das disposições, as emendas eventualmente feitas não deverão reduzir o alcance geral dos artigos e das regras.

5. As disposições das regras e do código estão agrupadas nos cinco títulos seguintes:

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

6. Cada título contém grupos de disposições relativas a um direito ou um princípio (ou a uma medida de aplicação no título 5), com uma numeração correspondente. Assim, o primeiro grupo do título 1 inclui a regra 1.1, a norma A1.1 e o princípio orientador B1.1 (relativo à idade mínima).

7. A convenção tem três objetivos subjacentes:

a) estabelecer (nos artigos e regras) um conjunto sólido de direitos e princípios;
b) proporcionar aos Membros (graças às disposições do código) uma grande flexibilidade na forma como aplicam estes princípios e direitos;
c) assegurar, através do título 5, que os princípios e os direitos sejam corretamente respeitados e aplicados.

8. A flexibilidade de aplicação resulta essencialmente de dois elementos: o primeiro é a faculdade atribuída a cada Membro, se necessário (n.º 3 do artigo VI), de cumprir as prescrições detalhadas da parte A do Código, através de medidas globalmente equivalentes no conjunto (conforme definido no n.º 4 do artigo VI).

9. O segundo elemento de flexibilidade reside nas prescrições obrigatórias de um grande número de disposições da parte A, que são enunciadas de um modo muito genérico, proporcionando uma maior latitude quanto às medidas precisas a adotar a nível nacional. Nestes casos, são fornecidas orientações para o cumprimento das mesmas, na parte B do código, não obrigatória. Assim, os Membros que tenham ratificado a convenção podem verificar o tipo de medidas que lhes podem ser solicitadas por força da obrigação geral estabelecida na parte A, bem como as medidas que não serão necessariamente exigidas. Por exemplo, a norma A4.1 determina que todos os

navios devem permitir um acesso rápido aos medicamentos necessários aos cuidados médicos a bordo (alínea b) do n.º 1) e que todos os navios "devem dispor de uma farmácia de bordo" (alínea a) do n.º 4). Para cumprir de boa fé esta obrigação, não basta manifestamente ter uma farmácia a bordo de cada navio. O princípio orientador B4.1.1 (n.º 4) inclui a indicação mais precisa do que é necessário para garantir que o conteúdo da farmácia seja corretamente armazenado, utilizado e mantido.

10. Os Membros que tenham ratificado a convenção não ficam vinculados aos princípios orientadores indicados e, conforme especificado no título 5 relativo ao controlo pelo Estado do porto, as inspeções só incidirão sobre as prescrições pertinentes (artigos, regras e normas da parte A). Contudo, os Membros têm a obrigação, nos termos do n.º 2 do artigo VI, de assegurar devidamente o cumprimento das suas responsabilidades ao abrigo da parte A do código, da forma indicada na parte B. Se, tendo em devida consideração os princípios orientadores relevantes, um Membro decidir adotar disposições diferentes que garantam o armazenamento, utilização e manutenção adequados do conteúdo da farmácia, retomando o exemplo anteriormente citado, tal como exigido pela norma constante da parte A, então tal é aceitável. Todavia, se seguirem os princípios orientadores da parte B, os Membros em questão, tal como os órgãos do BIT incumbidos de controlar a aplicação das convenções internacionais do trabalho, podem estar certos, sem necessidade de uma análise mais aprofundada, de que as disposições adotadas pelos Membros são adequadas para cumprir as obrigações enunciadas na parte A.

AS REGRAS E O CÓDIGO

TÍTULO 1. CONDIÇÕES MÍNIMAS NECESSÁRIAS PARA O TRABALHO DOS MARÍTIMOS A BORDO DE UM NAVIO

Regra 1.1 - Idade mínima

Objetivo: assegurar que nenhuma pessoa que não tenha a idade mínima trabalhe a

bordo de um navio

1. Nenhuma pessoa com idade inferior à idade mínima pode ser empregada ou contratada ou trabalhar a bordo de um navio.

2. A idade mínima, no momento da entrada em vigor inicial da presente convenção, é de 16 anos.

3. É exigida uma idade mínima mais elevada nos casos especificados no código.

Norma A1.1 - Idade mínima

1. É proibido o emprego, ou a contratação ou o trabalho a bordo de um navio de qualquer pessoa com menos de 16 anos de idade.

2. É proibida a prestação de trabalho noturno a marítimos com menos de 18 anos. Para efeitos da presente norma, o termo "noite" é definido de acordo com a legislação e a prática nacionais. O mesmo abrange um período de, pelo menos, nove horas consecutivas, com início o mais tardar à meia-noite e terminando, no mínimo, às cinco horas da manhã.

3. A autoridade competente pode autorizar derrogações ao estrito cumprimento da restrição ao trabalho noturno, sempre que:

a) a formação efetiva dos marítimos envolvidos no quadro de programas e planos de estudos estabelecidos possa ficar comprometida; ou
b) a natureza particular da tarefa ou um programa de formação reconhecido exija que os marítimos visados pela derrogação trabalhem à noite e a autoridade decida, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, que esse trabalho não prejudicará a sua saúde e o seu bem estar.

4. É proibido o emprego, ou a contratação ou o trabalho de marítimos com menos de 18 anos quando o trabalho for suscetível de comprometer a sua saúde ou a sua segurança. Os tipos de trabalho em questão serão determinados pela legislação nacional ou pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, de acordo com as normas internacionais aplicáveis.

Princípio orientador B1.1 - Idade mínima

1. Quando da regulamentação das condições de trabalho e de vida, os Membros deveriam dar especial atenção às necessidades dos jovens com menos de 18 anos.

Regra 1.2 - Certificado médico

Objetivo: assegurar que todos os marítimos estão clinicamente aptos para exercer as respetivas funções no mar

1. Nenhum marítimo pode trabalhar a bordo de um navio sem possuir um certificado médico que ateste que ele está clinicamente apto para exercer as respetivas funções.

2. Só serão admitidas exceções nos casos especificados no código.

Norma A1.2 - Certificado médico

1. A autoridade competente deve exigir que, antes de iniciarem o serviço a bordo de um navio, os marítimos possuam um certificado médico válido, a atestar que estão clinicamente aptos para as funções que irão exercer no mar.

2. Para que os certificados médicos traduzam fielmente o estado de saúde dos marítimos relativamente às funções que irão exercer, a autoridade competente determina, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, e tendo devidamente em conta as diretivas internacionais aplicáveis mencionadas na parte

B do Código, a natureza do exame médico e do certificado correspondente.

3. A presente norma aplica-se sem prejuízo da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978, revista (STCW). O certificado médico emitido de acordo com as prescrições da STCW deve ser aceite pela autoridade competente para efeitos da regra 1.2. O certificado médico que cumpra substancialmente estas prescrições, no caso dos marítimos não abrangidos pela STCW, deve ser igualmente aceite.

4. O certificado médico deve ser emitido por um médico devidamente qualificado ou, no caso de certificado relativo apenas à visão, por uma pessoa reconhecida pela autoridade competente como sendo qualificada para a emissão de tais certificados. Os médicos devem beneficiar de uma total independência profissional no que respeita aos procedimentos do exame médico.

5. Em caso de recusa de emissão de um certificado ou de limitação imposta à sua aptidão para o trabalho, nomeadamente em termos de duração, de domínio de atividade ou de zona geográfica, os marítimos podem fazer-se examinar de novo por outro médico independente ou por um árbitro médico independente.

6. O certificado médico indica nomeadamente que:

a) a audição e a visão do interessado, bem como a perceção das cores, no caso de pessoas a contratar para tarefas em relação às quais a aptidão para o trabalho possa ser diminuída pelo daltonismo, são todas satisfatórias;
b) o interessado não tem qualquer problema médico que possa ser agravado pelo serviço no mar, torná-lo inapto para esse serviço ou pôr em perigo a saúde de outras pessoas a bordo.

7. Sem prejuízo de um período mais curto exigido pela natureza das funções a exercer pelo interessado ou por força da STCW:

a) o certificado médico é válido por um período máximo de dois anos, a menos que o marítimo tenha idade inferior a 18 anos, caso em que o período máximo de validade será de um ano;
b) o certificado relativo à perceção das cores é válido por um período máximo de seis anos.

8. Em casos de urgência, a autoridade competente pode autorizar um marítimo a trabalhar sem certificado médico válido até ao porto de escala seguinte onde lhe possa ser emitido um certificado médico por parte de um médico qualificado, desde que:

a) o período de validade desta autorização não seja superior a três meses;
b) o interessado esteja na posse de um certificado médico que tenha caducado em data recente.

9. Se o período de validade do certificado expirar no decorrer de uma viagem, o certificado é válido até ao porto de escala seguinte onde o marítimo possa obter um certificado médico por parte de um médico qualificado, desde que este período não seja superior a três meses.

10. Os certificados médicos dos marítimos que trabalham a bordo de navios que efetuem normalmente viagens internacionais devem ser, pelo menos, emitidos em inglês.

Princípio orientador B1.2 - Certificado médico

Princípio orientador B1.2.1 – Diretivas internacionais

1. A autoridade competente, os médicos, os examinadores, os armadores, os

representantes dos marítimos e todas as outras pessoas interessadas na realização das visitas médicas destinadas a determinar a aptidão física dos futuros marítimos e dos marítimos em atividade deverão seguir as *Orientações OIT/OMS para a realização de Exames Médicos, Iniciais e Periódicos a Marítimos*, incluindo qualquer versão posterior, e todas as outras diretivas internacionais aplicáveis, publicadas pela Organização Internacional do Trabalho, a Organização Marítima Internacional ou a Organização Mundial de Saúde.

Regra 1.3 - Formação e qualificação

Objetivo: assegurar que os marítimos têm formação ou qualificação para o exercício das suas funções a bordo dos navios

1. Para trabalhar a bordo de um navio, um marítimo deve ter tido uma formação, ser titular de um certificado de aptidão ou estar qualificado a qualquer outro título para exercer as suas funções.

2. Os marítimos só devem ser autorizados a trabalhar a bordo de um navio se tiverem concluído com aproveitamento um curso de formação sobre segurança pessoal a bordo de navios.

3. As formações e certificados que estejam em conformidade com os instrumentos obrigatórios adotados pela Organização Marítima Internacional cumprem as prescrições dos n.ºs 1 e 2 da presente regra.

4. Qualquer Membro que, no momento em que ratificar a presente convenção, esteja obrigado pelas disposições da Convenção (n.º 74) sobre o certificado de aptidão de marítimo qualificado, 1946, deve continuar a cumprir as obrigações decorrentes deste instrumento, exceto se a Organização Marítima Internacional tiver adotado e caso tenham entrado em vigor disposições de caráter obrigatório relativas a esta matéria ou até que tal se verifique, ou até que tenham decorrido cinco anos a partir da entrada em vigor da presente convenção, de acordo com o n.º 3 do artigo VIII, conforme a data que ocorrer primeiro.

Regra 1.4 - Recrutamento e colocação

Objetivo: assegurar que os marítimos têm acesso a um sistema eficiente e bem regulamentado de recrutamento e colocação de marítimos

1. Todos os marítimos devem ter acesso a um sistema eficiente, adequado e transparente para encontrar, gratuitamente, um emprego a bordo de um navio.

2. Os serviços de recrutamento e colocação dos marítimos que operam no território de um Membro devem agir em conformidade com as normas estabelecidas no código.

3. Qualquer Membro deve exigir, no que respeita a marítimos que trabalham a bordo de navios que arvoram a sua bandeira, que os armadores que utilizam serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos em países ou territórios em que a presente convenção não se aplique se certifiquem de que esses serviços cumprem as prescrições enunciadas no código.

Norma A1.4 - Recrutamento e colocação

1. Qualquer Membro que disponha de um serviço público de recrutamento e colocação de marítimos deve assegurar que este serviço seja gerido de forma a proteger e promover os direitos dos marítimos em matéria de emprego, tal como enunciados na presente convenção.

2. Quando os serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos cujo

objeto principal seja o recrutamento e a colocação de marítimos, ou que recrutem e coloquem um número significativo de marítimos, operam no território de um Membro, só podem exercer a sua atividade ao abrigo de um sistema normalizado de licenciamento, ou certificação ou qualquer outra forma de regulamentação. Tal sistema só pode ser estabelecido, modificado ou substituído após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas. Em caso de dúvida sobre a aplicação da presente convenção a um serviço privado de recrutamento e colocação, a questão será regulada pela autoridade competente de cada Membro, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas. Convém não incentivar uma proliferação excessiva destes serviços privados de recrutamento e colocação.

3. As disposições do n.º 2 da presente norma aplicam-se também, na medida em que a autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, as considere adequadas, a serviços de recrutamento e colocação assegurados por uma organização de marítimos no território de um Membro para fornecer marítimos que sejam nacionais desse Membro a navios que arvorem a sua bandeira. Os serviços a que se refere este número são os que preencham as seguintes condições:

a) o serviço de recrutamento e colocação seja gerido de acordo com uma convenção coletiva celebrada entre essa organização e um armador;
b) a organização de marítimos e o armador sejam estabelecidos no território do Membro;
c) o Membro disponha de uma legislação nacional ou um procedimento para autorizar ou registar a convenção coletiva que permita a exploração do serviço de recrutamento e colocação;
d) o serviço de recrutamento e colocação seja gerido de acordo com a lei e existam medidas comparáveis às previstas no n.º 5 da presente norma para proteger e promover os direitos dos marítimos em matéria de emprego.

4. Nada na presente norma ou na regra 1.4 tem por efeito:

a) impedir um Membro de assegurar um serviço público gratuito de recrutamento e colocação de marítimos, no quadro de uma política que vise responder às necessidades dos marítimos e dos armadores, quer esse serviço faça parte do serviço público de emprego aberto a todos os trabalhadores e empregadores, quer atue em coordenação com este último;
b) impor a um Membro a obrigação de estabelecer no seu território um sistema de gestão de serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos.

5. Qualquer Membro que adote o sistema mencionado no n.º 2 da presente norma deve, pelo menos, através da legislação e regulamentação ou outras medidas:

c) proibir os serviços de recrutamento e colocação de marítimos de recorrer a meios, mecanismos ou listas para impedir ou dissuadir os marítimos de obter um emprego para o qual possuam as qualificações necessárias;
d) proibir que seja exigido o pagamento de honorários ou outros custos aos marítimos, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, para o recrutamento, a colocação ou a obtenção de um emprego, além do custo que os marítimos devem assumir para obter o certificado médico nacional obrigatório, o certificado profissional nacional e o passaporte ou outro documento pessoal de viagem semelhante, não incluindo o custo dos vistos que deve ficar a cargo do armador;
e) assegurar que os serviços de recrutamento e colocação de marítimos que operam no

seu território:

i) têm à disposição, para efeitos de inspeção por parte da autoridade competente, um registo atualizado de todos os marítimos recrutados ou colocados por seu intermédio;
ii) se certificam de que, antes da contratação ou no decurso do processo de contratação, os marítimos são informados dos direitos e obrigações decorrentes do seu contrato de trabalho, e que são adotadas as disposições necessárias para que os marítimos possam examinar o seu contrato de trabalho antes e depois da sua assinatura, assim como para que lhes seja entregue um exemplar do contrato;
iii) verificam que os marítimos recrutados ou colocados por seu intermédio possuem as qualificações e os documentos necessários para o emprego em questão e que os contratos de trabalho marítimo estão em conformidade com a legislação e qualquer convenção coletiva aplicável ao contrato;
iv) se certificam de que o armador tem, na medida do possível, meios para evitar que os marítimos sejam abandonados em porto estrangeiro;
v) examinam todas as queixas relativas às suas atividades, dando-lhes resposta, e avisam a autoridade competente das queixas para as quais não foi encontrada solução;
vi) implementam um sistema de proteção, sob a forma de seguro ou outra medida equivalente adequada, para indemnizar os marítimos que sofram perdas pecuniárias pelo facto de o serviço de recrutamento e colocação ou o armador não ter cumprido as obrigações devidas por força do contrato de trabalho.

6. A autoridade competente supervisiona e controla de perto todos os serviços de recrutamento e colocação de marítimos que operam no território do Membro em questão. As licenças, certificados, ou outras autorizações que permitem gerir um serviço privado no território só são atribuídas ou renovadas após verificação de que o serviço de recrutamento e colocação preenche as condições previstas pela legislação nacional.

7. A autoridade competente deve assegurar que existem mecanismos e procedimentos apropriados para, se necessário, investigar as queixas relativas às atividades dos serviços de recrutamento e colocação de marítimos, envolvendo, se necessário, os representantes dos armadores e dos marítimos.

8. Qualquer Membro deve, na medida do possível, informar os seus nacionais acerca dos problemas que podem resultar do recrutamento para um navio que arvore a bandeira de um Estado que não tenha ratificado a presente convenção, até ficar estabelecido que serão aplicadas normas equivalentes às estabelecidas por esta convenção. As medidas tomadas para este efeito pelo Membro que ratificar a presente convenção não devem contrariar o princípio da livre circulação de trabalhadores estabelecido em tratados de que os dois Estados possam ser partes.

9. Qualquer Membro deve exigir que os armadores de navios que arvoram a sua bandeira e utilizam serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos em países ou territórios aos quais não se aplica a presente convenção assegurem, na medida do possível, que os referidos serviços respeitam as prescrições da presente norma.

10. Nada na presente norma tem por efeito limitar as obrigações e responsabilidades dos armadores ou de algum Membro relativamente aos navios que arvoram a sua bandeira.

Princípio orientador B1.4 - Recrutamento e colocação

Princípio orientador B1.4.1 – Linhas de orientação organizacionais e operacionais

1. No cumprimento das suas obrigações, de acordo com o n.º 1 da norma A1.4, a autoridade competente deveria ter em vista o seguinte:

a) tomar as medidas necessárias para promover uma cooperação eficaz entre os serviços de recrutamento e colocação de marítimos, quer sejam públicos ou privados;
b) na elaboração dos programas de formação de marítimos que a bordo tenham responsabilidades no âmbito da segurança da navegação e da prevenção da poluição, ter em consideração, com a participação dos armadores, dos marítimos e das entidades formadoras envolvidas, as necessidades do setor marítimo, aos níveis nacional e internacional;
c) adotar disposições adequadas com vista à cooperação das organizações representativas de armadores e de marítimos na organização e no funcionamento dos serviços públicos de recrutamento e colocação de marítimos, caso existam;
d) determinar, tendo em devida consideração o respeito pela privacidade e a necessidade de proteger a confidencialidade, as condições em que os dados pessoais dos marítimos podem ser tratados pelos serviços de recrutamento e colocação de marítimos, incluindo a recolha, conservação, cruzamento e comunicação desses dados a terceiros;
e) dispor de um mecanismo de recolha e análise de informações pertinentes sobre o mercado de trabalho marítimo, incluindo a oferta atual e previsível de marítimos para trabalhar como membros de uma tripulação, classificados por idade, sexo, categoria e qualificações, bem como sobre as necessidades do setor, sendo a recolha de dados sobre a idade ou o sexo admissível apenas para efeitos estatísticos ou se estes forem utilizados no âmbito de um programa com vista a prevenir a discriminação baseada na idade ou no sexo;
f) assegurar que o pessoal responsável pela supervisão dos serviços públicos e privados de recrutamento e colocação de marítimos que, a bordo, têm responsabilidades no âmbito da segurança da navegação e da prevenção da poluição tenha formação adequada, tendo adquirido inclusive uma experiência comprovada de serviço no mar, e que possua um conhecimento adequado do setor marítimo, incluindo os instrumentos internacionais marítimos sobre a formação, a certificação e as normas do trabalho;
g) elaborar normas operacionais e adotar códigos de conduta e de práticas éticas para os serviços de recrutamento e colocação de marítimos;
h) supervisionar o sistema de licenciamento ou de certificação no âmbito de um sistema de normas de qualidade.

2. Na instituição do sistema mencionado no n.º 2 da norma A1.4, qualquer Membro deveria ponderar exigir que os serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos no seu território adotem e mantenham práticas de funcionamento que possam ser verificadas. Estas práticas de funcionamento para os serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos e, na medida em que sejam aplicáveis, para os serviços públicos de recrutamento e colocação de marítimos deveriam incidir sobre os seguintes pontos:

a) os exames médicos, os documentos de identificação dos marítimos e todas as outras formalidades que estes devem satisfazer para obter um emprego;

b) manutenção, respeitando a privacidade e confidencialidade, de registos completos e detalhados dos marítimos abrangidos pelo seu sistema de recrutamento e colocação, os quais deveriam incluir, no mínimo, as seguintes informações:
   i) as qualificações dos marítimos;
   ii) os registos dos respetivos serviços;
   iii) os dados pessoais pertinentes para o emprego;
   iv) os dados médicos pertinentes para o emprego;
c) A atualização de listas dos navios aos quais os serviços de recrutamento e colocação fornecem marítimos e a garantia de que existe um meio de contactar esses serviços a qualquer momento, em caso de urgência;
d) Os procedimentos próprios para assegurar que os serviços de recrutamento e colocação de marítimos, ou o seu pessoal, não exploram os marítimos quando estes forem contratados para bordo de determinado navio ou determinada companhia;
e) Os procedimentos adequados para reduzir os riscos de exploração dos marítimos decorrentes de eventuais adiantamentos por conta da retribuição ou qualquer outra transacção financeira concluída entre o armador e os marítimos e tratada pelos serviços de recrutamento e colocação;
f) A necessidade de dar a conhecer de forma clara as despesas que os marítimos deveriam eventualmente ter a seu cargo durante o recrutamento;
g) A necessidade de assegurar que os marítimos sejam informados de todas as condições especiais aplicáveis ao trabalho para que vão ser contratados, bem como das políticas adotadas pelo armador no que respeita ao seu emprego;
h) Os procedimentos estabelecidos para tratar os casos de incompetência ou de indisciplina, de acordo com os princípios de equidade, a legislação e a prática nacionais e, se for o caso, as convenções coletivas;
i) Os procedimentos adequados para assegurar, na medida do possível, que todos os certificados e documentos obrigatórios apresentados pelos marítimos para obter um emprego estão atualizados e não foram obtidos fraudulentamente e que as referências profissionais são verificadas;
j) Os procedimentos adequados para assegurar que os pedidos de informação ou de aconselhamento formulados pelas pessoas próximas dos marítimos quando estes estão a bordo são tratados sem demora, diligentemente e sem custos;
k) A verificação de que as condições de trabalho a bordo dos navios em que os marítimos são colocados estão em conformidade com as convenções coletivas aplicáveis celebradas entre um armador e uma organização representativa de marítimos e, em princípio, a colocação de marítimos apenas em armadores que ofereçam condições de trabalho conformes com a legislação ou as convenções coletivas aplicáveis.

3. A cooperação internacional entre os Membros e as organizações interessadas poderia ser incentivada, nomeadamente no que respeita:

a) a troca sistemática de informações sobre o setor e o mercado de trabalho marítimos, numa base bilateral, regional e multilateral;
b) a troca de informações sobre a legislação do trabalho marítimo;
c) a harmonização das políticas, dos métodos de trabalho e da legislação reguladora do recrutamento e da colocação de marítimos;
d) a melhoria dos procedimentos e das condições de recrutamento e colocação dos marítimos no plano internacional;

e) a planificação da mão de obra, tendo em conta a oferta e a procura de marítimos e as necessidades do setor marítimo.

TÍTULO 2. CONDIÇÕES DE TRABALHO

Regra 2.1 – Contrato de trabalho marítimo

Objetivo: assegurar aos marítimos um contrato de trabalho marítimo equitativo

1. As condições de trabalho de um marítimo são definidas ou mencionadas num contrato redigido em termos claros, com força obrigatória, e devem ser conformes com as normas enunciadas no código.

2. O contrato de trabalho marítimo deve ser aprovado pelo marítimo em condições tais que o interessado tenha a oportunidade de examinar as suas cláusulas e condições, de pedir conselho a este propósito e de as aceitar livremente antes de assinar.

3. Na medida em que a legislação e a prática do Membro o permitam, entende-se que o contrato de trabalho marítimo inclui as convenções coletivas aplicáveis.

Norma A2.1 – Contrato de trabalho marítimo

1. Qualquer Membro adota uma legislação que obrigue os navios que arvoram a sua bandeira a respeitar as seguintes prescrições:

a) a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, os marítimos devem ter em seu poder um contrato de trabalho marítimo, assinado pelo marítimo e pelo armador ou o seu representante ou, quando não sejam assalariados, um documento que ateste a existência de um acordo ou vínculo idêntico, que lhes assegure condições de trabalho e de vida a bordo dignas, como exige a presente convenção;

b) os marítimos que assinem um contrato de trabalho marítimo devem poder examinar o documento em causa e pedir conselho antes de o assinar e dispor de todas as outras facilidades próprias a assegurar que se vinculam livremente e estando devidamente informados dos seus direitos e responsabilidades;
c) o armador e o marítimo têm, cada um, um original assinado do contrato de trabalho marítimo;
d) são tomadas medidas para que os marítimos, incluindo o comandante do navio, possam obter a bordo, sem dificuldade, informações precisas sobre as condições do seu emprego e para que os funcionários da autoridade competente, incluindo nos portos em que o navio faça escala, possam também aceder a essas informações, incluindo a cópia do contrato de trabalho marítimo;
e) qualquer marítimo receba um documento com o registo dos seus trabalhos a bordo do navio.

2. Quando o contrato de trabalho marítimo for constituído por toda ou parte de uma convenção coletiva, um exemplar dessa convenção deve estar à disposição a bordo. Quando o contrato de trabalho marítimo e as convenções coletivas aplicáveis não forem redigidos em inglês, os documentos a seguir referidos devem estar à disposição em inglês, exceto em navios afetos exclusivamente a trajetos domésticos:
a) um exemplar do contrato tipo;
b) as partes da convenção coletiva que dão lugar a inspeção pelo Estado do porto de acordo com as disposições da regra 5.2 da presente convenção.

3. O documento referido na alínea e) do n.º 1 da presente norma não contém qualquer apreciação da qualidade do trabalho do marítimo nem qualquer indicação da sua remuneração. A legislação nacional regula a forma desse documento, as menções que tem e o modo como estas são inscritas.

4. Qualquer Membro deve adotar legislação indicando as menções a constar em todos os contratos de trabalho marítimo regulados pelo direito nacional. O contrato de trabalho marítimo contém em todos os casos as seguintes indicações:
a) o nome completo, a data de nascimento ou a idade e o local de nascimento do marítimo;
b) o nome a o endereço do armador;
c) o local e a data da celebração do contrato de trabalho marítimo;
d) a função a que o marítimo deve ser afeto;
e) o montante da remuneração do marítimo, ou a fórmula eventualmente utilizada para o calcular;
f) as férias anuais, ou a fórmula eventualmente utilizada para as calcular;
g) o termo do contrato e as condições da sua cessação, nomeadamente:
   i) se o contrato for celebrado por uma duração indeterminada, as condições em que cada parte o poderá denunciar e o prazo de aviso prévio, o qual não deve ser menor para o armador do que para o trabalhador;
   ii) se o contrato for celebrado por uma duração determinada, a data do seu termo:
   iii) se o contrato for celebrado para uma viagem, o porto de destino e o prazo findo o qual o contrato do marítimo termina após a chegada ao destino;
h) as prestações em matéria de proteção da saúde e de segurança social que o armador deve assegurar ao marítimo;
i) o direito do marítimo a repatriamento;
j) a referência à convenção coletiva, se for o caso;

k) outras menções que a legislação nacional possa impor.

5. Qualquer Membro adota legislação estabelecendo as durações mínimas dos avisos prévios dados pelos marítimos e os armadores para a cessação antecipada do contrato de trabalho marítimo. Esses prazos de avisos prévios são determinados após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas e não devem ser inferiores a sete dias.

6. Em circunstâncias estabelecidas pela legislação nacional ou pelas convenções coletivas aplicáveis, pode ser dado um aviso prévio de duração inferior ao mínimo como justificando a cessação do contrato de trabalho com um aviso prévio mais curto ou sem aviso prévio. Ao determinar essas circunstâncias, o Membro assegura que será tomada em consideração a necessidade de o marítimo rescindir, sem penalização, o contrato de trabalho com um aviso prévio mais curto ou sem aviso prévio, por razões humanitárias ou outros motivos urgentes.

Princípio orientador B2.1 – Contrato de trabalho marítimo

Princípio orientador B2.1.1 - Registo de serviços

1. Relativamente às informações que devem constar dos registos de serviços mencionados na alínea e) do n.º 1 da Norma A2.1, todos os Membros deveriam assegurar que o documento em questão contém informações suficientes, acompanhadas da respetiva tradução para inglês, para facilitar o acesso a outro emprego ou para satisfazer as condições de serviço no mar exigidas para efeitos de progressão ou promoção. Uma cédula marítima poderá satisfazer as prescrições da alínea e) do n.º 1 desta norma.

Regra 2.2 - Retribuições

Objetivo: assegurar aos marítimos a retribuição do seu trabalho

1. Todos os marítimos devem receber regular e integralmente a retribuição pelo seu trabalho, de acordo com o seu contrato de trabalho.

Norma A2.2 - Retribuições

1. Qualquer Membro deve exigir que as quantias devidas aos marítimos que trabalham a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira sejam pagas a intervalos que não excedam um mês e em conformidade com as disposições das convenções coletivas aplicáveis.

2. Os marítimos devem receber um registo mensal dos montantes que lhes são devidos e dos que lhes foram pagos, do qual deverão constar as remunerações, os pagamentos suplementares e a taxa de câmbio aplicada se os pagamentos tiverem sido efetuados em moeda ou taxa diferente das que tiverem sido acordadas.

3. Qualquer Membro deve exigir que o armador tome medidas, tal como as mencionadas no n.º 4 da presente norma, para que os marítimos tenham a possibilidade de fazer chegar uma parte ou a totalidade das suas remunerações às respetivas famílias, pessoas a cargo ou beneficiários legais.

4. As medidas a tomar para assegurar que os marítimos possam fazer chegar as suas remunerações às respetivas famílias são designadamente as seguintes:

a) um sistema que permita aos marítimos solicitar, no início das suas funções ou no seu decurso, que uma parte das suas remunerações seja regularmente paga às respetivas famílias, por transferência bancária ou meios análogos;

b) a obrigação de estes pagamentos serem efetuados atempada e diretamente à pessoa ou às pessoas designadas pelos marítimos.

5. Qualquer taxa cobrada pelo serviço referido nos n.ºs 3 e 4 da presente norma deve ser de montante razoável e, salvo disposição em contrário, a taxa de câmbio aplicada deverá, de acordo com a legislação nacional, corresponder à taxa corrente do mercado ou à taxa oficial publicada e não ser desfavorável para o marítimo.

6. Qualquer Membro que adote legislação regulando as remunerações dos marítimos deve ter em devida consideração os princípios orientadores estabelecidos na parte B do código.

Princípio orientador B2.2 – Retribuições

Princípio orientador B2.2.1 – Definições específicas

1. Para efeitos do presente princípio orientador:

a) "*marinheiro qualificado*" designa qualquer marítimo que se considere possuir a competência profissional necessária para cumprir as tarefas cuja execução possa ser exigida a um marítimo afeto ao serviço no convés, diferentes das tarefas dos quadros profissionais ou do pessoal especializado ou de qualquer marítimo definido como tal pela legislação ou pela prática nacional ou através de uma convenção coletiva;
b) "*retribuição ou retribuição base*" designa a retribuição recebida, independentemente dos respetivos elementos, por um período normal de trabalho, excluindo o pagamento de horas suplementares, prémios ou gratificações, subsídios, férias pagas e outras prestações complementares;
c) "*retribuição consolidada*" designa a retribuição composta pela retribuição base e outras prestações relacionadas com a retribuição. A retribuição consolidada pode incluir o pagamento de todas as horas suplementares efetuadas e todas as outras prestações relacionadas com a retribuição, ou pode incluir apenas algumas prestações no caso de retribuição parcialmente consolidada;
d) "*duração do trabalho*" designa o tempo durante o qual os marítimos devem estar a trabalhar para o navio;
e) "*horas suplementares*" designa as horas de trabalho efetuadas para além do período normal de trabalho.

Princípio orientador B2.2.2 - Cálculo e pagamento

1. Relativamente aos marítimos que recebam uma compensação por horas suplementares efetuadas:

a) o período normal de trabalho no mar e no porto não deveria, para efeitos de cálculo da retribuição, ser superior a oito horas por dia;
b) para efeitos de cálculo das horas suplementares, o período normal de trabalho por semana, remunerado pela retribuição ou retribuição base deveria ser estabelecido pela legislação nacional, desde que não se encontre já estabelecido por convenções coletivas; não deveria ser superior a 48 horas; as convenções coletivas podem prever um tratamento diferente mas não menos favorável;
c) a taxa ou as taxas de compensação das horas suplementares, que deveriam ser, em todos os casos, pelo menos, 25% superiores à taxa horária da retribuição ou retribuição base, deveriam ser determinadas pela legislação nacional ou por convenção coletiva, consoante o caso;
d) o comandante ou uma pessoa por este designada deveria manter um registo de todas

as horas suplementares efetuadas; este registo deveria ser rubricado pelo marítimo a intervalos não superiores a um mês.

2. Para os marítimos cuja retribuição é integral ou parcialmente consolidada:

a) o contrato de trabalho marítimo deveria especificar claramente o número de horas de trabalho que o marítimo deve cumprir em contrapartida da retribuição prevista, bem como todas as prestações complementares que poderiam ser devidas para além da retribuição consolidada e em que casos;
b) quando horas suplementares são pagas como horas de trabalho, efetuadas para além das horas remuneradas pela retribuição consolidada, a taxa horária deveria ser, pelo menos, 25% superior à taxa horária de base correspondente à duração normal do trabalho, tal como definida no n.º 1 do presente princípio orientador. O mesmo princípio deveria ser aplicado às horas suplementares remuneradas pela retribuição consolidada;
c) no que respeita à parte da retribuição integral ou parcialmente consolidada que corresponde à duração normal do trabalho, tal como definida na alínea a) do n.º 1 do presente princípio orientador, a retribuição não deveria ser inferior ao salário mínimo aplicável;
d) relativamente aos marítimos cuja retribuição é parcialmente consolidada, os registos de todas as horas suplementares efetuadas deveriam ser mantidos e rubricados, conforme previsto na alínea d) do n.º 1 do presente princípio orientador.

3. A legislação nacional ou as convenções coletivas poderiam prever que as horas suplementares, ou o trabalho efetuado em dia de descanso semanal ou em dias feriados sejam compensados com um período, no mínimo equivalente, de dispensa de trabalho e de presença a bordo ou com férias suplementares em vez da remuneração ou com qualquer outra compensação que possam prever.

4. A legislação nacional adotada após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos interessadas ou, consoante o caso, as convenções coletivas deveriam ter em conta os seguintes princípios:

a) o princípio de uma retribuição igual por um trabalho de valor igual deveria ser aplicado a todos os marítimos que trabalham no mesmo navio, sem discriminação de raça, cor, sexo, religião, opinião política, ascendência nacional ou origem social;
b) o contrato de trabalho marítimo, especificando o montante ou as taxas das retribuições deveria estar disponível a bordo; o marítimo deveria ter à disposição informações sobre o montante das retribuições ou das suas taxas recebendo, pelo menos, uma cópia assinada da informação correspondente numa língua que compreenda, ou tendo uma cópia do contrato num local acessível à tripulação ou por qualquer outro meio adequado;
c) os salários deveriam ser pagos em moeda legal, conforme os casos, por transferência bancária, cheque bancário ou postal ou ordem de pagamento;
d) no final do contrato, qualquer remuneração em dívida deveria ser paga sem demora indevida;
e) a autoridade competente deveria estabelecer sanções adequadas, ou outras medidas apropriadas, contra qualquer armador que atrase indevidamente ou não efetue o pagamento de qualquer retribuição em dívida;
f) as retribuições deveriam ser transferidas diretamente para a conta bancária designada pelo marítimo, salvo indicação em contrário do próprio, por escrito;
g) sem prejuízo das disposições da alínea h) do presente número, o armador não

deveria restringir, de forma alguma, a liberdade do marítimo de dispor da sua retribuição;

h) as deduções nas retribuições só devem ser autorizadas se:
   i) tal for expressamente previsto na legislação nacional, ou numa convenção coletiva aplicável, e se o marítimo tiver sido informado da forma considerada mais adequada pela autoridade competente das condições em que as deduções serão efetuadas;
   ii) não ultrapassarem, no total, o limite eventualmente fixado pela legislação nacional, convenções coletivas ou decisões judiciais;

i) não deveriam ser efetuadas deduções na retribuição do marítimo com vista à obtenção ou conservação de um emprego;

j) deveria ser proibido aplicar aos marítimos multas diferentes das autorizadas pela legislação nacional, convenções coletivas ou outras disposições;

k) a autoridade competente deveria estar habilitada para inspecionar os serviços de venda e outros serviços disponíveis a bordo, de modo a assegurar que praticam preços justos e razoáveis no interesse dos marítimos em causa;

l) os créditos dos trabalhadores sobre as suas retribuições e outros montantes devidos a título do seu trabalho, na medida em que não estejam assegurados nos termos da Convenção Internacional sobre os Privilégios e Hipotecas Marítimos, 1993, deveriam estar protegidos por um privilégio nos termos da Convenção (n.º 173) relativa à proteção dos créditos dos trabalhadores em caso de insolvência do empregador, 1992.

5. Qualquer Membro deveria, após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos, instituir procedimentos para instruir as queixas relativas a todas as questões constantes do presente princípio orientador.

Princípio orientador B2.2.3 – Retribuições mínimas

1. Sem prejuízo do princípio da livre negociação coletiva, todos os Membros deveriam, após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos, definir procedimentos de determinação de retribuições mínimas para os marítimos. As organizações representativas de armadores e de marítimos deveriam participar na aplicação desses procedimentos.

2. Ao definir tais procedimentos e ao determinar as retribuições mínimas, dever-se-ia ter em devida consideração as normas internacionais do trabalho relativas a retribuições mínimas, bem como os seguintes princípios:

a) o nível das retribuições mínimas deveria ter em conta a natureza do trabalho marítimo, as lotações dos navios e a duração normal do trabalho dos marítimos;

b) o nível das retribuições mínimas deveria ser ajustado à evolução do custo de vida e das necessidades dos marítimos.

3. A autoridade competente deveria assegurar:

a) que as retribuições pagas não sejam inferiores às taxas estabelecidas, mediante um sistema de controlo e de sanções;

b) que todos os marítimos que tenham sido remunerados a uma taxa inferior à taxa mínima possam recuperar, mediante procedimento judicial ou outro, rápido e de baixo custo, a soma em dívida.

Princípio orientador B2.2.4 - Montante mensal mínimo da retribuição ou da retribuição base dos marítimos qualificados

1. A retribuição ou retribuição base para um mês de trabalho de um marítimo

qualificado não deveria ser inferior ao montante periodicamente estabelecido pela Comissão Paritária Marítima, ou por qualquer outro órgão autorizado pelo Conselho de Administração do Secretariado Internacional do Trabalho. Por decisão do Conselho de Administração, o Diretor-Geral notificará os Membros da Organização de qualquer revisão do montante assim estabelecido.

2. Nada no presente princípio orientador deveria ser interpretado como prejudicando os acordos entre armadores, ou as suas organizações, e as organizações marítimas, no que respeita à regulamentação das condições mínimas de trabalho, sempre que estas condições sejam reconhecidas pela autoridade competente.

Regra 2.3 - Duração do trabalho ou do descanso

Objetivo: assegurar aos marítimos a regulamentação da duração do trabalho ou do descanso

1. Qualquer Membro deve assegurar que a duração do trabalho ou do descanso dos marítimos seja regulamentada.

2. Qualquer Membro deve estabelecer um número máximo de horas de trabalho ou um número mínimo de horas de descanso num dado período, de acordo com as disposições do código.

Norma A2.3 - Duração do trabalho ou do descanso

1. Para os efeitos da presente norma:

a) *"horas de trabalho"* designa o tempo durante o qual o marítimo está obrigado a efetuar um trabalho para o navio;

b) *"horas de descanso"* designa o tempo que não está incluído na duração do trabalho; esta expressão não inclui as interrupções de curta duração.

2. Nos limites indicados nos n.ºs 5 a 8 da presente norma, cada Membro deve estabelecer quer o número máximo de horas de trabalho que não deve ser ultrapassado durante um determinado período, quer o número mínimo de horas de descanso que deve ser concedido durante um determinado período.

3. Qualquer Membro deve reconhecer que a regra sobre a duração do trabalho para os marítimos, tal como para os outros trabalhadores, é de oito horas, com um dia de descanso por semana, mais o descanso correspondente aos dias feriados. Contudo, nada impede um Membro de adotar disposições com vista a autorizar ou registar uma convenção coletiva que estabeleça horários normais de trabalho dos marítimos numa base não menos favorável que a referida regra.

4. Para definir as normas nacionais, cada Membro deve ter em consideração os perigos provocados pela fadiga excessiva dos marítimos, nomeadamente daqueles cujas tarefas têm impacto na segurança da navegação e na segurança das operações do navio.

5. Os limites das horas de trabalho ou de descanso devem ser estabelecidos do seguinte modo:

a) o número máximo de horas de trabalho não deve ultrapassar:
   i) 14 horas em cada período de 24 horas;
   ii) 72 horas em cada período de sete dias; ou

b) o número mínimo de horas de descanso não deve ser inferior a:
   i) 10 horas em cada período de 24 horas;
   ii) 77 horas em cada período de sete dias.

6. As horas de descanso não podem ser divididas em mais de dois períodos,

devendo um destes ter uma duração mínima de pelo menos seis horas, e o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso não deve ultrapassar 14 horas.

7. As reuniões, os exercícios de combate a incêndio e de evacuação e os exercícios determinados pela legislação nacional e pelos instrumentos internacionais devem desenrolar-se de forma a evitar ao máximo perturbar os períodos de descanso e a não provocar fadiga.

8. O marítimo que esteja de prevenção, por exemplo quando a casa das máquinas não tiver presença humana, deve beneficiar de um período de descanso compensatório adequado se a duração normal do seu descanso for perturbada por chamadas de serviço.

9. Se não existir convenção coletiva ou decisão arbitral, ou se a autoridade competente decidir que as disposições da convenção coletiva ou da decisão arbitral são insuficientes no que respeita aos n.ºs 7 e 8 da presente norma, a autoridade competente deve estabelecer disposições que assegurem aos marítimos um descanso suficiente.

10. Qualquer Membro deve impor a afixação, em local de fácil acesso, de um quadro com menção da organização do trabalho a bordo, que deve indicar, no mínimo, para cada função:

a) o horário de trabalho a navegar e em porto;
b) o número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso prescrito pela legislação nacional ou em convenções coletivas aplicáveis.

11. O quadro referido no n.º 10 da presente norma deve ser estabelecido de acordo com um modelo normalizado redigido na língua ou línguas de trabalho do navio, bem como em inglês.

12. Qualquer Membro deve exigir a manutenção dos registos das horas diárias de trabalho ou de descanso dos marítimos, para que seja possível verificar o cumprimento dos n.ºs 5 a 11 da presente norma. Estes registos devem ter um modelo normalizado definido pela autoridade competente, tendo em conta as diretivas disponíveis da Organização Internacional do Trabalho, ou qualquer modelo normalizado definido pela Organização. Os mesmos devem ser redigidos nas línguas indicadas no n.º 11 da presente norma. O marítimo deve receber um exemplar dos registos que lhes dizem respeito, rubricados pelo comandante ou por alguém por ele autorizado, bem como pelo marítimo.

13. Nada nos n.ºs 5 e 6 da presente norma impede um Membro de adotar uma legislação nacional ou um procedimento que permita à autoridade competente autorizar ou registar convenções coletivas que prevejam derrogações aos limites estabelecidos. Essas derrogações devem, na medida do possível, estar em conformidade com as disposições da presente norma, mas podem ter em conta períodos de licença mais frequentes ou mais longos, ou a concessão de licenças compensatórias aos marítimos de quarto ou que trabalham a bordo de navios afetos a viagens de curta duração.

14. Nada na presente norma afeta o direito de o comandante de um navio exigir de um marítimo as horas de trabalho necessárias para garantir a segurança imediata do navio, das pessoas a bordo ou da carga, ou para socorrer outros navios ou pessoas em dificuldade no mar. Se necessário, o comandante poderá suspender os horários de trabalho ou de descanso e exigir que um marítimo efetue as horas de trabalho necessárias até à normalização da situação. Desde que tal seja possível e após a normalização da situação, o comandante deve procurar que o marítimo que tenha efetuado um trabalho durante o seu período de descanso, segundo o horário normal, beneficie de um período de descanso adequado.

Princípio orientador B2.3 - Duração do trabalho ou do descanso

Princípio orientador B2.3.1 - Jovens marítimos

1. As seguintes disposições deveriam aplicar-se a todos os jovens marítimos menores de 18 anos, tanto no mar como no porto:

a) o horário de trabalho não deveria exceder oito horas por dia nem 40 horas por semana, e os interessados não deveriam efetuar horas suplementares exceto se isso for inevitável por motivos de segurança;
b) deveria ser concedida uma pausa suficiente para cada uma das refeições e deveria ser concedida uma pausa de, pelo menos, uma hora para a refeição principal;
c) deveria ser assegurado um descanso de 15 minutos, logo que possível após um período de trabalho de duas horas.

2. A título excecional, as disposições do n.º 1 do presente princípio orientador poderão não ser aplicadas quando:

a) não for possível conciliá-las com o serviço de quartos dos jovens marítimos no convés, na casa das máquinas, no serviço geral ou sempre que o trabalho organizado por turnos não o permita;
b) a formação efetiva dos jovens marítimos, segundo programas e planos de estudos estabelecidos, possa ficar comprometida.

3. Tais exceções deveriam ser registadas, com indicação dos motivos e assinadas pelo comandante.

4. O n.º 1 do presente princípio orientador não dispensa os jovens marítimos da obrigação geral, imposta a todos os marítimos, de trabalhar em qualquer situação de urgência, de acordo com as disposições do n.º 14 da norma A2.3.

Regra 2.4 - Direito a férias

Objetivo: assegurar aos marítimos um período de férias adequado

1. Qualquer Membro deve exigir que os marítimos empregados em navios que arvoram a sua bandeira tenham direito a férias anuais remuneradas nas condições exigidas, de acordo com as disposições do código.

2. Devem ser concedidas aos marítimos permissões para ir a terra, por motivos de saúde e bem estar, desde que compatíveis com as exigências práticas da sua função.

Norma A2.4 - Direito a férias

1. Qualquer Membro deve adotar legislação que determine as normas mínimas de férias anuais aplicáveis aos marítimos contratados para navios que arvoram a sua bandeira, tendo em devida consideração as necessidades especiais dos marítimos em matéria de férias.

2. Sem prejuízo de disposições de qualquer convenção coletiva ou de legislação que prevejam um modo de cálculo adequado, tendo em consideração as necessidades específicas dos marítimos nesta matéria, as férias anuais pagas devem ser calculadas com base num mínimo de 2,5 dias de calendário por cada mês de trabalho. O modo de cálculo do período de trabalho é fixado pela autoridade competente ou pelos procedimentos próprios de cada país. As ausências ao trabalho justificadas não devem ser consideradas como dias de férias anuais.

3. É proibido qualquer acordo que implique a renúncia ao direito a férias anuais pagas pelo período mínimo definido na presente norma, exceto nos casos previstos pela autoridade competente.

Princípio orientador B2.4 - Direito a férias

Princípio orientador B2.4.1 - Cálculo do direito

1. Nos termos determinados pela autoridade competente ou de acordo com os procedimentos próprios de cada país, todos os períodos de trabalho prestado para além dos previstos no contrato de trabalho marítimo deveriam ser considerados como períodos de trabalho.

2. Nos termos determinados pela autoridade competente ou estabelecidos em convenção coletiva aplicável, as ausências ao trabalho para participar em cursos de formação profissional marítima aprovados ou por motivos designadamente de doença, acidente ou maternidade, deveriam ser consideradas período de trabalho.

3. O nível de remuneração durante as férias anuais deveria ser o da remuneração normal do marítimo, de acordo com o estabelecido pela legislação nacional ou pelo contrato de trabalho marítimo aplicável. No caso de marítimos empregados por períodos inferiores a um ano ou de cessação do contrato de trabalho, a remuneração das férias deveria ser calculada proporcionalmente.

4. Não deveriam ser considerados nas férias anuais pagas:

a) os dias feriados oficiais e usuais reconhecidos como tal no Estado de bandeira, quer ocorram ou não no período de férias anuais pagas;
b) os períodos de incapacidade para o trabalho resultantes de doença, acidente ou de maternidade, nas condições determinadas pela autoridade competente ou de acordo com os procedimentos próprios de cada país;
c) as permissões temporárias para ir a terra concedidas aos marítimos durante o contrato de trabalho;
d) as licenças compensatórias de qualquer natureza, nas condições determinadas pela autoridade competente ou de acordo com os procedimentos próprios de cada país.

Princípio orientador B2.4.2 - Gozo de férias anuais

1. O período em que o marítimo goza férias deveria ser determinado pelo armador após consulta e, na medida do possível, com o acordo dos marítimos interessados ou dos seus representantes, salvo se for estabelecido por via regulamentar, por convenção coletiva, por decisão arbitral ou qualquer outro meio em conformidade com a prática nacional.

2. Os marítimos deveriam, em princípio, ter direito a gozar as suas férias anuais no local onde possuem ligações efetivas, ou seja, em regra, o local para o qual têm o direito a ser repatriados. Não deveria ser exigido aos marítimos, sem o seu consentimento, que gozem as férias anuais a que têm direito noutro local, exceto por aplicação das disposições do contrato de trabalho marítimo ou da legislação nacional.

3. Os marítimos que forem obrigados a gozar as férias anuais quando se encontram num local diferente do autorizado pelo n.º 2 do presente princípio orientador, deveriam ter direito a transporte gratuito até ao local de contratação ou de recrutamento, consoante o que estiver mais próximo do seu domicílio; as despesas de subsistência e outras despesas diretamente relacionadas com esta viagem, deveriam ficar a cargo do armador e o tempo de viagem não deveria ser deduzido ao período de férias anuais pagas a que têm direito.

4. Os marítimos em gozo de férias anuais só deveriam ser chamados em caso de extrema urgência e com o seu consentimento.

Princípio orientador B2.4.3 - Fracionamento e cumulação

1.O fracionamento das férias anuais pagas ou a cumulação das férias adquiridas

num ano com um período de férias posterior pode ser autorizado pela autoridade competente ou de acordo com os procedimentos próprios de cada país.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente princípio orientador e salvo acordo em contrário entre o armador e os marítimos interessados, o período de férias anuais pagas recomendado pelo presente princípio orientador deveria consistir num período ininterrupto.

Princípio orientador B2.4.4 - Jovens marítimos

1. Deveria considerar-se a adoção de medidas específicas para qualquer marítimo menor de 18 anos que tenha trabalhado seis meses ou um período inferior, ao abrigo de uma convenção coletiva ou de um contrato de trabalho marítimo, sem ter gozado férias a bordo de um navio que viaje para o estrangeiro, que não tenha regressado ao país do seu domicílio durante esse período e que não venha a regressar nos três meses de viagem subsequentes. Tais medidas poderiam consistir no direito ao repatriamento para o local do país do seu domicílio onde foi efetuado o contrato, sem custos para o próprio, com a finalidade de gozar as férias cumuladas durante a viagem.

Regra 2.5 - Repatriamento

Objetivo: assegurar aos marítimos a possibilidade de regresso a casa

1. Os marítimos têm o direito de ser repatriados sem custos, nos casos e nas condições especificados no código.

2. Qualquer Membro deve exigir que os navios que arvoram a sua bandeira disponham de uma garantia financeira com vista a assegurar o repatriamento dos marítimos, de acordo com o código.

Norma A2.5 - Repatriamento

1. Qualquer Membro deve assegurar que os marítimos embarcados em navios que arvoram a sua bandeira têm o direito de ser repatriados nas situações seguintes:

a) se o contrato de trabalho marítimo cessar quando os interessados se encontram no estrangeiro;
b) se o contrato de trabalho marítimo cessar:
   i) por iniciativa do armador;
   ii) por iniciativa do marítimo, por razões justificadas;
c) se o marítimo já não estiver em condições de exercer as funções previstas pelo contrato de trabalho marítimo, ou se não for possível pedir-lhe para as exercer em circunstâncias específicas.

2. Qualquer Membro deve assegurar que haja disposições adequadas na sua legislação, ou outras medidas, ou nas convenções coletivas que prescrevam:

a) os casos em que os marítimos têm direito ao repatriamento, de acordo com as alíneas b) e c) do n.º 1 da presente norma;
b) a duração máxima dos períodos de embarque findos os quais os marítimos têm direito ao repatriamento; estes períodos devem ser inferiores a doze meses;
c) a concretização dos direitos específicos a conceder pelo armador em matéria de repatriamento, incluindo os destinos do repatriamento, o meio de transporte, as despesas a cargo daquele e outras medidas que o armador tenha de tomar.

3. Qualquer Membro deve proibir o armador de exigir ao marítimo, no início do seu trabalho, um adiantamento para cobrir as despesas do repatriamento e, igualmente, de descontar as despesas de repatriamento na remuneração ou outros direitos do marítimo,

exceto se o interessado tiver sido considerado, de acordo com a legislação nacional, outras disposições ou as convenções coletivas aplicáveis, culpado de incumprimento grave das obrigações relativas ao seu trabalho.

4. A legislação nacional não deve prejudicar o direito de o armador de ser ressarcido dos custos de repatriamento com base em acordos contratuais com terceiros.

5. Se um armador não adotar as medidas necessárias para o repatriamento de um marítimo que a ele tenha direito, ou se não assumir os respetivos custos:

a) a autoridade competente do Estado de bandeira deve organizar o repatriamento do marítimo; se este não o fizer, o Estado a partir de cujo território o marítimo deve ser repatriado ou o Estado de que é nacional pode organizar o repatriamento e ser ressarcido dos custos do mesmo pelo Estado de bandeira;
b) o Estado de bandeira poderá recuperar junto do armador os custos decorrentes do repatriamento do marítimo;
c) os custos de repatriamento não devem, em caso algum, ficar a cargo do marítimo, salvo nas situações previstas no n.º 3 da presente norma.

6. Tendo em consideração os instrumentos internacionais aplicáveis, incluindo a Convenção Internacional sobre Arresto de Navios, de 1999, um Membro que tenha pago os custos do repatriamento, de acordo com as disposições do código, poderá deter ou solicitar a detenção dos navios do armador em questão até que o reembolso seja efetuado de acordo com as disposições do n.º 5 da presente norma.

7. Qualquer Membro deve facilitar o repatriamento dos marítimos que trabalhem a bordo de navios que escalem os seus portos, ou atravessem as suas águas territoriais ou interiores, bem como a sua substituição a bordo.

8. Em especial, um Membro não deve recusar a um marítimo o direito de ser repatriado devido à situação financeira do armador, ou por este se encontrar impossibilitado de substituir o interessado ou recusar fazê-lo.

9. Qualquer Membro deve exigir que os navios que arvoram a sua bandeira tenham a bordo e à disposição dos marítimos uma cópia das disposições nacionais aplicáveis ao repatriamento, em língua apropriada.

Princípio orientador B2.5 - Repatriamento

Princípio orientador B2.5.1 – Condições do direito ao repatriamento

1. Todo o marítimo deveria ter o direito de ser repatriado:

a) no caso previsto na alínea a) do n.º da norma A2.5, no final do período de aviso prévio dado em conformidade com as disposições do contrato de trabalho marítimo;
b) nos casos previstos nas alíneas b) e c) do n.º 1 da norma A2.5:
    i) em caso de doença ou acidente, ou qualquer outro motivo de ordem médica, que exija o repatriamento de um marítimo quando este for reconhecido como clinicamente apto para viajar;
    ii) em caso de naufrágio;
    iii) quando o armador já não esteja em condições de cumprir as suas obrigações legais ou contratuais de empregador, relativamente ao marítimo, por motivo de insolvência, venda do navio, alteração do registo do navio ou qualquer outra razão análoga;
    iv) no caso de um navio se dirigir para uma zona de guerra, tal como definida pela legislação nacional ou pelo contrato de trabalho marítimo, para a qual o marítimo não aceite dirigir-se;

v) em caso de cessação ou de suspensão do emprego do marítimo, de acordo com uma decisão arbitral ou uma convenção coletiva ou em caso de cessação do emprego por qualquer outro motivo semelhante.

2. Para estabelecer a duração máxima dos períodos de embarque a bordo, no termo dos quais o marítimo tem direito ao repatriamento, de acordo com o presente código, dever-se-ia ter em consideração fatores que afectem o ambiente de trabalho do marítimo. Cada Membro deveria, na medida do possível, esforçar-se por reduzir esta duração em função das mudanças e da evolução da tecnologia e poderia orientar-se pelas recomendações da Comissão Paritária Marítima sobre esta matéria.

3. De acordo com a norma A2.5, os custos a cargo do armador em caso de repatriamento deveriam incluir, no mínimo:

a) a viagem até ao destino escolhido para o repatriamento, conforme o disposto no n.º 6 do presente princípio orientador;
b) o alojamento e a alimentação do marítimo desde o momento em que deixar o navio até chegar ao destino do repatriamento;
c) a remuneração e as indemnizações desde o momento em que o marítimo deixar o navio até chegar ao destino do repatriamento, se tal estiver previsto na legislação nacional ou em convenções coletivas;
d) o transporte de 30 quilogramas de bagagem pessoal do marítimo até ao destino do repatriamento;
e) o tratamento médico, se necessário, até que o estado de saúde do marítimo lhe permita viajar até ao destino do repatriamento.

4. O tempo de espera para o repatriamento e a duração da viagem não deveriam ser deduzidos ao período de férias pagas a que o marítimo tem direito.

5. O armador deveria continuar a suportar os custos do repatriamento até que o marítimo tenha desembarcado num destino fixado de acordo com o presente código, ou até que obtenha um emprego adequado a bordo de um navio que se dirija para um desses destinos.

6. Qualquer Membro deveria prever que o armador tenha a responsabilidade de organizar o repatriamento por meios adequados e céleres. O transporte aéreo deveria ser o meio normal de transporte. O Membro deveria prever os destinos para os quais os marítimos podem ser repatriados. Estes destinos deveriam incluir os países com os quais os marítimos têm ligações efetivas reconhecidas, incluindo:

a) o local onde o marítimo aceitou ser contratado;
b) o local estipulado por convenção coletiva;
c) o país de residência do marítimo;
d) qualquer outro local acordado entre as partes no momento da contratação.

7. O marítimo deveria ter o direito de escolher, de entre os destinos previstos, o local para o qual pretende ser repatriado.

8. O direito ao repatriamento pode cessar se o marítimo interessado não o solicitar num prazo razoável definido pela legislação nacional ou pelas convenções coletivas.

Princípio orientador B2.5.2 - Aplicação pelos Membros

1. Deveria ser prestada toda a assistência prática possível ao marítimo a aguardar repatriamento num porto estrangeiro e, se o repatriamento tardar, a autoridade competente do porto estrangeiro deveria assegurar que o representante consular ou o representante local do Estado de bandeira e do Estado de nacionalidade do marítimo ou do Estado da residência, consoante seja mais apropriado, sejam imediatamente

informados.

2. Qualquer Membro deveria assegurar especialmente que sejam tomadas medidas adequadas:

a) para que qualquer marítimo empregado num navio que arvora a bandeira de um país estrangeiro seja repatriado quando tenha desembarcado num porto estrangeiro por motivos que não sejam da sua responsabilidade:
   i) quer para o porto onde foi contratado;
   ii) quer para um porto do Estado da sua nacionalidade ou da sua residência, consoante seja mais apropriado;
   iii) quer para qualquer outro porto acordado entre o interessado e o comandante ou o armador, com a aprovação da autoridade competente ou ao abrigo de outras garantias adequadas;

b) para que qualquer marítimo empregado num navio que arvora a bandeira de um país estrangeiro receba cuidados médicos e assistência quando tiver desembarcado num porto estrangeiro por motivo de doença ou acidente sofrido ao serviço do navio que não resulte de falta intencional da sua parte.

3. Se o marítimo menor de 18 anos, após ter estado ao serviço de um navio por um período mínimo de quatro meses na sua primeira viagem ao estrangeiro, não estiver apto para a vida no mar, o mesmo deveria ter a possibilidade de ser repatriado, sem custos para o próprio, do primeiro porto de escala que lhe convenha em que haja serviços consulares do Estado de bandeira do navio ou do Estado da nacionalidade ou de residência do jovem marítimo. O repatriamento efetuado nas condições referidas, bem como os seus motivos, deveriam ser comunicados às autoridades que emitiram o documento que permitiu o embarque do jovem marítimo.

Regra 2.6 - Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou naufrágio

Objetivo: assegurar que os marítimos são indemnizados em caso de perda do navio ou de naufrágio.

1. Os marítimos têm o direito a uma indemnização adequada em caso de lesão, perda ou desemprego decorrente da perda do navio ou de naufrágio.

Norma A2.6 - Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou naufrágio

1. Qualquer Membro deve adotar disposições para que, em caso de perda do navio ou naufrágio, o armador pague a cada marítimo a bordo uma indemnização para fazer face ao desemprego resultante da perda ou do naufrágio.

2. As disposições do n.º 1 da presente norma não devem prejudicar outros direitos dos marítimos reconhecidos pela legislação nacional do Membro em apreço, em caso de perdas ou lesões resultantes da perda ou naufrágio do navio.

Princípio orientador B2.6 - Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou naufrágio

Princípio orientador B2.6.1 - Cálculo da indemnização por desemprego

1. A indemnização por desemprego resultante da perda do navio ou do naufrágio deveria ser paga por todos os dias do período efetivo de desemprego do marítimo, à taxa da remuneração a pagar em virtude do contrato de trabalho, mas o montante total da indemnização a pagar a cada marítimo poderá ser limitado a dois meses de remuneração.

2. Qualquer Membro deveria assegurar que os marítimos possam recorrer, para reclamar estas indemnizações, aos mesmos procedimentos legais de que dispõem para

reclamar remunerações em atraso ganhas durante o tempo de serviço.

Regra 2.7 - Lotações

Objetivo: assegurar que os marítimos trabalham a bordo de navios com uma lotação suficiente para garantir a eficiência e a segurança das operações dos navios

1. Qualquer Membro deve exigir que todos os navios que arvoram a sua bandeira estejam dotados de um número suficiente de marítimos a bordo para garantir a segurança e a eficiência das operações do navio, com a devida atenção à segurança em qualquer circunstância, tendo em conta a preocupação de evitar a fadiga dos marítimos bem como a natureza e as condições especiais da viagem.

Norma A2.7 - Lotações

1. Qualquer Membro deve exigir que todos os navios que arvoram a sua bandeira estejam dotados de um número suficiente de marítimos a bordo para garantir a segurança e a eficiência das operações do navio, com a devida atenção à segurança. Todos os navios devem ter a bordo uma tripulação suficiente, em número e em qualidade, para garantir a segurança do navio e do seu pessoal, independentemente das condições de operação, de acordo com o documento que especifica a lotação mínima de segurança ou qualquer outro documento equivalente previsto pela autoridade competente, de forma a dar cumprimento às normas da presente convenção.

2. Ao determinar, aprovar ou rever a lotação de um navio, a autoridade competente deve ter em conta a necessidade de evitar ou reduzir durações de trabalho excessivas, para assegurar um descanso suficiente e limitar a fadiga, bem como os princípios enunciados sobre estas matérias nos instrumentos internacionais aplicáveis, nomeadamente os da Organização Marítima Internacional.

3. Ao determinar as lotações, a autoridade competente deve ter em conta todas as prescrições da regra 3.2 e da norma A3.2 sobre a alimentação e o serviço de mesa.

Princípio orientador B2.7 – Lotações

Princípio orientador B2.7.1 - Resolução de conflitos

1. Qualquer Membro deveria instituir ou verificar a existência de um procedimento eficaz para instruir e resolver as queixas ou conflitos relativos à lotação de um navio.

2. As organizações de armadores e de marítimos deveriam participar no funcionamento deste procedimento, com ou sem outras pessoas ou autoridades.

Regra 2.8 - Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos

Objetivo: promover o desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais, bem como das oportunidades de emprego dos marítimos

1. Qualquer Membro deve adotar políticas nacionais com vista a promover o emprego no setor marítimo e a encorajar a organização das carreiras e o desenvolvimento das aptidões profissionais, bem como a melhoria das oportunidades de emprego dos marítimos domiciliados no seu território.

Norma A2.8 - Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos

1. Qualquer Membro deve adotar políticas nacionais próprias para encorajar o desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais, bem como as oportunidades de emprego dos marítimos, para que o setor marítimo seja dotado de uma mão de obra

estável e competente.

2. As políticas mencionadas no n.º 1 da presente norma têm por objetivo ajudar os marítimos a reforçar as suas competências, qualificações e oportunidades de emprego.

3. Qualquer Membro deve, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas estabelecer objetivos claros em matéria de orientação, educação e formação profissionais dos marítimos cujas funções a bordo do navio estão essencialmente relacionadas com a segurança das operações e da navegação do navio, inclusive em matéria de formação contínua.

Princípio orientador B2.8 - Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos

Princípio orientador B2.8.1 - Medidas para promover o desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais, bem como as oportunidades de emprego dos marítimos

1. As medidas a tomar para atingir os objetivos enunciados na norma A2.8 poderiam ser, nomeadamente, as seguintes:

a) acordos sobre o desenvolvimento das carreiras e sobre a formação celebrados com um armador ou uma organização de armadores;
b) disposições para a promoção do emprego, através do estabelecimento e da manutenção de registos ou listas, por categorias, de marítimos qualificados;
c) a promoção de oportunidades, a bordo e em terra, de aperfeiçoamento profissional dos marítimos, a fim de desenvolver as suas aptidões profissionais e de os dotar de competências transversais, para lhes permitir encontrar e manter um trabalho digno, melhorar as perspectivas de emprego de cada um e permitir a adaptação à evolução da tecnologia e das condições do mercado de trabalho no setor marítimo.

Princípio orientador B2.8.2 - Registo dos marítimos

1. Quando o emprego dos marítimos se basear em registos ou listas, estes deveriam incluir todas as categorias profissionais de marítimos, na forma determinada pela legislação ou a prática nacionais ou pelas convenções coletivas.

2. Os marítimos inscritos em tais registos ou listas deveriam ter prioridade na contratação para a navegação.

3. Os marítimos inscritos em tais registos ou listas deveriam manter-se disponíveis para o trabalho na forma determinada pela legislação ou a prática nacionais ou pelas convenções coletivas.

4. Na medida em que a legislação nacional o permita, o número de trabalhadores inscritos em tais registos e listas deveria ser periodicamente revisto, a fim de ser determinado a um nível correspondente às necessidades do setor marítimo.

5. Quando se torne necessário reduzir o número de trabalhadores inscritos em tais registos ou listas, deveriam ser adotadas todas as medidas úteis para prevenir ou minorar os efeitos prejudiciais para os marítimos, tendo em conta a situação económica e social do país.

TÍTULO 3. ALOJAMENTO, LAZER, ALIMENTAÇÃO E SERVIÇO DE MESA

Regra 3.1 - Alojamento e lazer

Objetivo: assegurar que os marítimos dispõem de alojamento e de locais de lazer dignos a bordo

1. Qualquer Membro deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira forneçam e mantenham, para os marítimos que trabalham e vivem a bordo, alojamento e locais de lazer dignos, para promover a sua saúde e bem estar.

2. As prescrições do código que aplicam a presente regra referentes à construção e ao equipamento dos navios só se aplicam a navios construídos à data ou após a data de entrada em vigor da presente convenção para o Membro em apreço. Aos navios construídos antes desta data, as disposições relativas à construção e ao equipamento dos navios enunciadas na convenção nº 92 relativa ao alojamento da tripulação a bordo (revista), 1949, e a convenção n.º 133 relativa ao alojamento da tripulação a bordo (disposições complementares), 1970, devem continuar a aplicar-se, na medida em que eram já aplicáveis antes dessa data, por força da legislação ou da prática do Membro em apreço. Considera-se que um navio foi construído na data em que a sua quilha foi colocada ou quando a sua construção esteja num estádio equivalente.

3. Salvo disposição expressa em contrário, qualquer prescrição resultante de uma emenda ao código relativa ao alojamento e aos locais de lazer dos marítimos deve aplicar-se apenas aos navios construídos na data ou após a data de entrada em vigor da emenda para o Membro em causa.

Norma A3.1 - Alojamento e lazer

1 - Qualquer Membro deve adotar uma legislação que exija que os navios que arvoram a sua bandeira:

a) respeitem as normas mínimas necessárias para assegurar que os alojamentos colocados à disposição dos marítimos que trabalham ou vivem a bordo são seguros, dignos e estão em conformidade com as disposições pertinentes da presente norma;
b) sejam submetidos a inspeções com vista a assegurar o cumprimento inicial e

permanente destas normas.

2. Para a elaboração e aplicação da legislação relativa à presente norma, a autoridade competente deve, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas:

a) ter em conta a regra 4.3 e as disposições correspondentes do código relativas à proteção da saúde e da segurança, bem como à prevenção de acidentes, à luz das necessidades específicas dos marítimos que vivem e trabalham a bordo dos navios;
b) tomar devidamente em consideração os princípios orientadores estabelecidos na parte B do código.

3 - As inspeções prescritas pela regra 5.1.4 devem ser efetuadas:

a) no momento do registo inicial do navio ou da renovação do registo;
b) em caso de alteração substancial do alojamento dos marítimos a bordo do navio.

4. A autoridade competente deve dar especial atenção à aplicação das disposições da presente convenção relativas:

a) à dimensão dos camarotes e outros espaços de alojamento;
b) aos sistemas de aquecimento e ventilação;
c) ao ruído e vibrações, bem como a outros fatores ambientais;
d) às instalações sanitárias;
e) à iluminação;
f) à enfermaria.

5. A autoridade competente de qualquer Membro deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira cumpram, no que respeita ao alojamento e locais de lazer a bordo, as normas mínimas previstas nos n.ºs 6 a 17 da presente norma.

6. No que diz respeito às disposições gerais relativas ao alojamento:

a) em todos os locais destinados ao alojamento de marítimos, a altura do espaço livre deve ser suficiente; não deve ser inferior a 203 centímetros nos locais destinados ao alojamento dos marítimos a fim de assegurar uma total liberdade de movimentos; a autoridade competente pode autorizar a redução, dentro de certos limites, da altura do espaço livre na totalidade ou em parte do espaço destes locais, se considerar que esta redução:
   i) é razoável;
   ii) não prejudica o conforto dos marítimos;
b) os alojamentos devem ser convenientemente isolados;
c) em navios, que não sejam de passageiros, tal como definido nas alíneas e) e f) da regra 2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, revista (Convenção SOLAS), os camarotes devem estar situados acima da linha de carga, a meio do navio ou à popa do navio, salvo em casos excecionais em que podem estar situados à proa, por não ser possível instalá-los noutro local tendo em conta o tipo de navio, as suas dimensões ou o serviço a que se destina, mas nunca à frente da antepara de colisão;
d) em navios de passageiros e em navios especiais construídos de acordo com as disposições do Código de Segurança para Navios para Fim Específico, 1983, OMI e versões posteriores (adiante designados como "navios especiais"), a autoridade competente pode, sem prejuízo de que sejam adotadas disposições adequadas no que respeita à iluminação e à ventilação, permitir que os camarotes sejam instalados abaixo da linha de carga, mas nunca imediatamente por baixo dos corredores de serviço;

e) os camarotes não devem abrir diretamente para os compartimentos de carga, sala das máquinas, cozinhas, paióis, lavandarias ou instalações sanitárias comuns. As anteparas que separam estes locais dos camarotes e as anteparas exteriores devem ser devidamente construídas com aço, ou com qualquer outro material aprovado, e devem ser estanques à água e ao gás;
f) os materiais utilizados para construir as anteparas interiores, painéis e revestimentos, pavimentos e junções devem ser adaptados à sua utilização e assegurar um ambiente saudável;
g) os alojamentos devem ser bem iluminados e devem estar previstos dispositivos suficientes para o escoamento das águas;
h) as instalações previstas para alojamento, lazer e serviço de mesa devem estar em conformidade com as prescrições da regra 4.3 e as disposições correspondentes do código relativas à proteção da saúde e da segurança, bem como à prevenção dos acidentes, com respeito pela prevenção do risco de exposição a níveis nocivos de ruído e de vibrações e a outros fatores ambientes bem como a substâncias químicas presentes a bordo dos navios, para proporcionar aos marítimos um ambiente de trabalho e de vida aceitável a bordo.

7. No que respeita à ventilação e ao aquecimento:

a) os camarotes e os refeitórios devem ser devidamente ventilados;
b) todos os navios, exceto os que operam regularmente em zonas onde o clima temperado não o exija, devem estar equipados com um sistema de climatização dos alojamentos dos marítimos, da cabina de rádio e de qualquer centro de controlo das máquinas;
c) a ventilação de todas as instalações sanitárias deve fazer-se diretamente para o ar livre, independentemente de qualquer outra parte dos alojamentos;
d) deve existir um sistema adequado de aquecimento, salvo a bordo dos navios que operam exclusivamente em climas tropicais.

8. No que respeita às disposições sobre iluminação, sem prejuízo de acordos especiais eventualmente permitidos a bordo dos navios de passageiros, os camarotes e os refeitórios devem ser iluminados com luz natural e dotados de uma iluminação artificial adequada.

9. Sempre que forem necessários camarotes a bordo dos navios, aplicam-se as seguintes prescrições:

a) Em navios que não sejam de passageiros, cada marítimo deve dispor de um camarote individual; em navios com uma arqueação bruta inferior a 3000 ou em navios especiais, a autoridade competente pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, autorizar exceções a esta regra;
b) devem ser disponibilizados camarotes separados para homens e mulheres;
c) os camarotes devem ser de dimensão adequada e estar equipados de forma a assegurar um conforto razoável e a facilitar a sua manutenção;
d) cada marítimo deve dispor, em qualquer circunstância, de um beliche próprio;
e) as dimensões interiores dos beliches não devem ser inferiores a 198 centímetros por 80 centímetros;
f) a área por ocupante dos camarotes dos marítimos com um só beliche não deve ser inferior a:
   i) 4,5 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000;
   ii) 5,5 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a

3.000 e inferior a 10.000;

iii) 7 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 10.000;

g) contudo, para permitir equipar os camarotes de um só beliche a bordo de navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000, de navios de passageiros e navios especiais, a autoridade competente pode autorizar uma área mais reduzida;

h) em navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000, que não sejam navios de passageiros ou navios especiais, os camarotes podem ser ocupados por dois marítimos no máximo. A área destes camarotes não deve ser inferior a 7 metros quadrados;

i) a bordo de navios de passageiros e de navios especiais, a área dos camarotes dos marítimos que não exerçam funções de oficial não deve ser inferior a:

i) 7,5 metros quadrados para camarotes de duas pessoas;

ii) 11,5 metros quadrados para camarotes de três pessoas;

iii) 14,5 metros quadrados para camarotes de quatro pessoas;

j) em navios especiais, os camarotes podem ser ocupados por mais de quatro pessoas. A área por ocupante destes camarotes não deve ser inferior a 3,6 metros quadrados;

k) em navios que não sejam de passageiros nem navios especiais, a área por ocupante dos camarotes destinados aos marítimos que exercem funções de oficial, quando não disponham de sala privativa ou de escritório, não deve ser inferior a:

i) 7,5 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000;

ii) 8,5 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 3.000 e inferior a 10.000;

iii) 10 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 10.000;

l) em navios de passageiros e navios especiais, a área por ocupante dos camarotes destinados aos marítimos que exercem funções de oficial, quando não disponham de sala privativa ou de escritório, não deve ser inferior a 7,5 metros quadrados para os oficiais subalternos e a 8,5 metros quadrados para os oficiais superiores. Entende-se por oficiais subalternos os oficiais com funções a nível operacional e por oficiais superiores os oficiais com funções de gestão;

m) o comandante, o chefe de máquinas e o imediato devem dispor de uma divisão contígua ao seu camarote, que lhes servirá de sala privativa ou de escritório, ou de um espaço equivalente. A autoridade competente pode dispensar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas;

n) para cada ocupante, o mobiliário deve incluir um roupeiro com uma capacidade mínima de 475 litros e uma gaveta, ou um espaço equivalente, com um mínimo de 56 litros. Se a gaveta estiver incorporada no roupeiro, o volume mínimo combinado deste último deve ser de 500 litros. Este deve estar munido de uma prateleira e o seu utilizador deve poder fechá-lo à chave, a fim de preservar a sua vida privada;

o) cada camarote deve estar munido de uma mesa ou uma secretária, de modelo fixo, rebatível ou corrediça, e com assentos confortáveis, consoante as necessidades.

10. Relativamente às prescrições sobre os refeitórios:

a) os refeitórios devem estar separados dos camarotes e situados o mais próximo possível da cozinha. A autoridade competente pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, isentar desta obrigação os navios com

uma arqueação bruta inferior a 3.000;

b) os refeitórios devem ter dimensão e conforto suficientes e estar devidamente mobilados e equipados, inclusivamente com capacidade para servir bebidas em qualquer momento, tendo em conta o número provável de marítimos que irão utilizá-los em qualquer momento. Devem prever-se refeitórios separados ou comuns, conforme adequado.

11. Relativamente às disposições sobre as instalações sanitárias:

a) todos os marítimos devem ter fácil acesso a instalações sanitárias a bordo que cumpram as normas mínimas de saúde e de higiene e de razoável conforto, devendo prever-se instalações separadas para homens e mulheres;

b) deve haver instalações sanitárias de fácil acesso a partir da ponte de navegação e da sala de máquinas, ou situadas próximo do posto de controlo desta sala; a autoridade competente pode isentar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas;

c) deve haver a bordo de todos os navios, em local adequado, no mínimo, uma sanita, um lavatório e uma banheira ou um chuveiro, ou ambos, por cada grupo de seis pessoas, ou menos, que não disponham de instalações individuais;

d) exceto em navios de passageiros, cada camarote deve estar equipado com um lavatório abastecido com água doce corrente, quente e fria, salvo se existir um nas instalações sanitárias privadas;

e) a bordo dos navios de passageiros que efetuam normalmente viagens que não ultrapassem quatro horas, a autoridade competente pode estabelecer disposições especiais ou uma redução no número de instalações sanitárias exigidas;

f) em todas as instalações de higiene pessoal deve haver água doce corrente, quente e fria.

12. Relativamente às disposições sobre a enfermaria, qualquer navio que embarque 15 ou mais marítimos e efetue viagens com duração superior a três dias deve ser dotado de uma enfermaria distinta, reservada para fins exclusivamente médicos. A autoridade competente pode prever exceções a esta disposição, no que respeita a navios afetos à navegação costeira. Quando da aprovação da enfermaria, a autoridade competente deve assegurar-se de que esta é de fácil acesso em todas as condições meteorológicas e que os seus ocupantes ficam confortavelmente alojados e podem receber assistência rápida e adequada.

13. Devem estar previstas instalações de lavandaria adequadamente localizadas e equipadas.

14. Todos os navios devem dispor de um espaço, ou vários espaços no convés aberto, ao qual os marítimos possam ter acesso fora das horas de serviço. Este espaço deve ter uma área suficiente, tendo em conta as dimensões do navio e o número de marítimos a bordo.

15. Todos os navios devem dispor de escritórios separados ou de um escritório comum ao navio para o serviço de convés e das máquinas. A autoridade competente pode isentar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

16. Os navios que efetuam regularmente escalas em portos infestados de mosquitos devem estar convenientemente equipados para o efeito, de acordo com as prescrições da autoridade competente.

17. Devem estar à disposição dos marítimos a bordo instalações, comodidades e serviços de lazer adequados às necessidades específicas dos marítimos que têm de viver e trabalhar a bordo dos navios, tendo em conta as disposições da regra 4.3 e as disposições correspondentes do código que respeitam à proteção da saúde e da segurança e à prevenção de acidentes.

18. A autoridade competente deve exigir que sejam realizadas inspeções regulares a bordo dos navios pelo comandante ou sob a sua autoridade, para que o alojamento dos marítimos seja mantido em bom estado de conservação e de limpeza e ofereça condições de habitabilidade dignas. Os resultados de cada inspeção devem ser registados por escrito e estar disponíveis para consulta.

19. No caso de navios onde seja necessário ter em conta, sem que daí resulte discriminação, os interesses dos marítimos com práticas religiosas e sociais diferentes e distintas, a autoridade competente pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, autorizar exceções, aplicadas de forma equitativa, às disposições da presente norma, sob condição de que daí não resulte qualquer situação que, no seu conjunto, seja menos favorável do que a que resultaria da aplicação da referida norma.

20. Qualquer Membro pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, isentar os navios com uma arqueação bruta inferior a 200 e caso seja razoável tendo em conta a dimensão do navio e o número de pessoas a bordo, das prescrições das seguintes disposições da presente norma:

a) alínea b) do n.º7, alínea d) do n.º 11 e n.º 13;

b) alíneas f) e h) a l) do n.º 9, apenas no que diz respeito à área.

21. Só podem ser admitidas exceções à aplicação da presente norma nos casos expressamente previstos na mesma e apenas em circunstâncias especiais, em que possam ser invocados motivos claramente justificáveis e sem prejuízo da proteção da saúde e da segurança dos marítimos.

Princípio orientador B3.1 - Alojamento e lazer

Princípio orientador B3.1.1 - Projeto e construção

1. As anteparas exteriores dos camarotes e refeitórios deveriam assegurar um isolamento adequado. As caixas de proteção das máquinas, as anteparas que limitam as cozinhas ou outros locais que emanem calor deveriam estar devidamente isolados sempre que este calor possa causar incómodo nos alojamentos e corredores adjacentes. Deveriam ser também adotadas medidas para assegurar uma proteção contra os efeitos do calor libertado pelos tubos de vapor ou de água quente, ou ambos.

2. Os camarotes, os refeitórios, as salas de convívio e os corredores situados no interior do alojamento da tripulação deveriam ser convenientemente isolados de forma a evitar condensação ou calor excessivo.

3. As superfícies das anteparas e os tetos deveriam ser de material cuja superfície seja de limpeza fácil. Não deveria ser utilizado qualquer tipo de construção suscetível de albergar parasitas.

4. As superfícies das anteparas e os tetos dos camarotes e refeitórios deveriam ser de limpeza fácil, de cor clara, resistente e não tóxica.

5. Os pavimentos em todos os alojamentos dos marítimos deveriam ser de material e construção aprovados e deveriam ser dotados de superfícies antiderrapantes, impermeáveis à humidade e de fácil limpeza.

6. Se o revestimento dos pavimentos for de material composto, as juntas deveriam

ser perfiladas de forma a evitar fendas.

Princípio orientador B3.1.2 - Ventilação

1. O sistema de ventilação dos camarotes e refeitórios deveria ser regulável, de forma a manter o ar em condições satisfatórias e a assegurar circulação de ar suficiente em todas as condições meteorológicas e de clima.

2. Os sistemas de ar condicionado, sejam do tipo individual ou central, deveriam ser concebidos de forma a:

a) manter a atmosfera a uma temperatura e a um grau de humidade relativa satisfatórios em relação às condições atmosféricas exteriores, assegurar a renovação de ar suficiente em todos os locais climatizados, ter em conta as características especiais de operação no mar e não produzir vibrações ou ruídos excessivos;
b) facilitar a manutenção e a desinfeção para prevenir ou controlar a propagação de doenças.

3. Deveria existir energia necessária para o funcionamento do sistema de ar condicionado e dos outros sistemas de ventilação previstos nos números anteriores do presente princípio orientador sempre que os marítimos habitem ou trabalhem a bordo e as circunstâncias o exijam. Contudo, não será necessário utilizar para este fim uma fonte de energia de emergência.

Princípio orientador B3.1.3 - Aquecimento

1. O sistema de aquecimento do alojamento dos marítimos deveria funcionar sempre que os marítimos habitem ou trabalhem a bordo ou sempre que as circunstâncias o exijam.

2. A bordo de qualquer navio em que deva existir um sistema de aquecimento, este deveria funcionar com água quente, ar quente, eletricidade, vapor ou outro meio equivalente. Contudo, na zona reservada ao alojamento, não deveria ser utilizado vapor como meio de transmissão do calor. O sistema de aquecimento deveria ter capacidade para manter no alojamento dos marítimos a temperatura a um nível satisfatório em condições meteorológicas e de clima normais que o navio possa encontrar durante a viagem. A autoridade competente deveria prescrever normas adequadas.

3. Os radiadores e outros aparelhos de aquecimento deveriam ser colocados e, se necessário, protegidos de forma a evitar o risco de incêndio e a não constituir fonte de perigo ou de incómodo para os ocupantes dos locais.

Princípio orientador B3.1.4 – Iluminação

1. Em qualquer navio, os alojamentos dos marítimos deveriam ser dotados de luz elétrica. Se não existirem a bordo duas fontes independentes de energia elétrica, deveria existir uma iluminação adicional de emergência, através de candeeiros ou de aparelhos de iluminação de modelo adequado.

2. Nos camarotes, deveria ser colocada uma luz elétrica de leitura na cabeceira de cada beliche.

3. A autoridade competente deveria estabelecer normas adequadas de iluminação natural e artificial.

Princípio orientador B3.1.5 - Camarotes

1. Os beliches deveriam estar instalados de forma a assegurar o maior conforto possível ao marítimo e a um eventual acompanhante.

2. Sempre que seja razoável e exequível tendo em conta as dimensões do navio, a atividade a que este está afeto e a sua configuração, os camarotes deveriam ser concebidos e equipados com uma casa de banho com sanita, para assegurar um conforto

razoável aos seus ocupantes e facilitar a limpeza.

3. Sempre que possível, os camarotes deveriam estar distribuídos de forma a separar os marítimos que fazem serviços de quartos e a evitar que os marítimos que trabalham de dia partilhem o mesmo camarote com os que asseguram os serviços de quartos.

4. Não deveria haver mais de dois membros do pessoal de mestrança por camarote.

5. Deveria considerar-se, sempre que possível, a possibilidade de estender ao segundo oficial de máquinas a disposição referida na alínea m) do n.º 9 da norma A3.1.5

6. O espaço ocupado por beliches, armários, cómodas e assentos deveria ser incluído no cálculo da área. Não deveriam ser considerados nesse cálculo os espaços exíguos ou de forma irregular que não aumentem efetivamente o espaço de circulação disponível e que não possam ser utilizados para neles colocar móveis.

7. Deveria ser proibida a sobreposição de mais de dois beliches. Quando os beliches estão dispostos ao longo do costado do navio, deveria ser proibido sobrepor-se um beliche a outro quando por cima deste está situada uma vigia.

8. Quando os beliches estão sobrepostos, o beliche inferior não deveria estar colocado a menos de 30 centímetros do chão; o beliche superior deveria estar colocado numa posição intermédia entre o fundo do beliche inferior e a parte inferior das vigas do teto.

9. A armação de um beliche e os protetores, se existirem, deveriam ser de material aprovado, duro, liso e não suscetível de se corroer ou de albergar parasitas.

10. As armações tubulares eventualmente utilizadas para a construção dos beliches deveriam ser totalmente herméticas e não conter perfurações que possam deixar entrar parasitas.

11. Cada beliche deveria ser dotado de um colchão confortável com *sommier* ou um colchão *sommier* combinado. O colchão e o seu enchimento deveriam ser de material aprovado. Não deveria utilizar-se no enchimento do colchão um material suscetível de albergar parasitas.

12. Quando os beliches forem sobrepostos, deveria fixar-se um fundo impermeável ao pó por baixo do *sommier* de molas do beliche superior.

13. O mobiliário deveria ser construído em material liso e duro, não suscetível de deformar ou de se corroer.

1. As vigias dos camarotes deveriam ter cortinas ou uma proteção equivalente.

15. Cada camarote deveria ter um espelho, pequenos armários para os artigos de higiene, uma prateleira para livros e cabides em número suficiente.

Princípio orientador B3.1.6 - Refeitórios

1. Os refeitórios podem ser comuns ou separados. A decisão nesta matéria deveria ser tomada após consulta aos representantes dos marítimos e dos armadores e sem prejuízo da aprovação da autoridade competente. Deveria ter-se em conta fatores como as dimensões do navio e as diversas características culturais, religiosas ou sociais dos marítimos.

2. Se tiverem de ser instalados refeitórios distintos para os marítimos, deveriam estar previstos refeitórios distintos para:

a) o comandante e os oficiais;

b) o pessoal de mestrança e outros marítimos.

3. A bordo dos navios que não sejam de passageiros, a área dos refeitórios para uso dos marítimos não deveria ser inferior a 1,5 metros quadrados por cada lugar sentado

previsto.

4. A bordo de todos os navios, os refeitórios deveriam estar equipados com mesas e assentos adequados, fixos ou amovíveis, em número suficiente para o maior número de marítimos que os possam utilizar ao mesmo tempo.

5. Sempre que os marítimos se encontrem a bordo, deveriam poder ser utilizados a qualquer momento:

a) um frigorífico de fácil acesso e com capacidade suficiente para o número de pessoas que utilizam o ou os refeitórios;
b) sistemas de distribuição de bebidas quentes;
c) sistemas de distribuição de água fresca.

6. Sempre que não exista acesso direto dos refeitórios à copa, deveria estar prevista a existência de instalações adequadas de lavagem de utensílios de mesa, bem como de armários suficientes para arrumar estes utensílios.

7. A superfície das mesas e dos assentos deveria ser de material resistente à humidade.

Princípio orientador B3.1.7 - Instalações sanitárias

1. Os lavatórios e as banheiras deveriam ser de dimensões suficientes e de um material aprovado, de superfície lisa e não suscetível de rachar, lascar ou corroer.

2. Todas as sanitas deveriam ser de modelo aprovado e deveriam estar equipadas com um autoclismo potente ou outro meio de descarga adequado, tal como um sistema de aspiração, em condições de funcionar a qualquer momento e com comando individual.

3. As instalações sanitárias destinadas a ser utilizadas por várias pessoas deveriam cumprir o seguinte:

a) os revestimentos do pavimento deveriam ser de material durável aprovado, impermeável à humidade e equipados com um sistema eficaz de escoamento das águas;
b) as anteparas deveriam ser de aço ou de qualquer outro material aprovado e deveriam ser estanques até, pelo menos, 23 centímetros acima do nível do chão;
c) os locais deveriam ser suficientemente iluminados, aquecidos e arejados;
d) os sanitários deveriam estar instalados em local de fácil acesso a partir dos camarotes e dos lavatórios destinados à higiene pessoal, mas deveriam ser separados; não deveriam dar diretamente para os camarotes nem para uma passagem que seja o único acesso entre os camarotes e os sanitários; contudo, esta última disposição não deveria aplicar-se a sanitários situados entre dois camarotes cujo número total de ocupantes não ultrapasse quatro;
e) sempre que existam vários sanitários instalados no mesmo local, os mesmos deveriam estar suficientemente resguardados para assegurar a privacidade.

4. As lavandarias existentes para o uso dos marítimos deveriam incluir:

a) máquinas de lavar;
b) máquinas de secar ou locais de secagem convenientemente aquecidos e ventilados;
c) ferros e tábuas de engomar ou aparelhos equivalentes.

Princípio orientador B3.1.8 - Enfermaria

1. A enfermaria deveria ser concebida de forma a facilitar as consultas e a administração dos primeiros socorros, bem como a impedir a propagação de doenças infeciosas.

2. A entrada, os beliches, a iluminação, a ventilação, o aquecimento e a instalação

de água deveriam ser dispostos de forma a assegurar o conforto e a facilitar o tratamento dos ocupantes.

3. O número de beliches a instalar na enfermaria deveria ser determinado pela autoridade competente.

4. Os ocupantes da enfermaria deveriam dispor, para seu uso exclusivo, de instalações sanitárias que façam parte da própria enfermaria ou estejam situadas muito próximo desta. Estas instalações sanitárias deveriam incluir, no mínimo, uma sanita, um lavatório, uma banheira ou um chuveiro.

Princípio orientador B3.1.9 - Outras instalações

1. Sempre que estejam previstas instalações separadas para o pessoal de máquinas mudar de roupa, estas deveriam estar:

a) situadas no exterior da sala de máquinas, mas de fácil acesso a partir desta;
b) equipadas com armários individuais, bem como com banheiras ou chuveiros, ou ambos, e lavatórios, alimentados com água doce corrente, quente e fria.

Princípio orientador B3.1.10 - Roupa de cama, utensílios de mesa e artigos diversos

1. Qualquer Membro deveria procurar aplicar os seguintes princípios:

a) o armador deveria fornecer a todos os marítimos roupa de cama e utensílios de mesa em bom estado de limpeza, que os utilizarão a bordo enquanto estiverem ao serviço do navio e que os deverão devolver nas datas determinadas pelo comandante e quando deixarem de estar ao serviço do navio;
b) a roupa de cama deveria ser de boa qualidade. Os pratos, copos e outros utensílios de mesa deveriam ser de um material aprovado e fácil de lavar;
c) o armador deveria fornecer toalhas, sabão e papel higiénico a todos os marítimos.

Princípio orientador B3.1.11 - Instalações de lazer e disposições relativas ao correio e às visitas a bordo

1. As instalações e serviços de lazer deveriam ser examinados com regularidade para assegurar que estão adaptados às necessidades dos marítimos, tendo em conta a evolução técnica, operacional e de outra índole no setor dos transportes marítimos.

2. As instalações de lazer deveriam estar equipadas com, pelo menos, uma biblioteca e meios necessários para ler e escrever e, se possível, jogos.

3. No planeamento das instalações de lazer, a autoridade competente deveria ponderar a instalação de uma cantina.

4. Sempre que possível, dever-se-ia também ponderar o fornecimento gratuito aos marítimos de:

a) uma sala de fumo;
b) possibilidade de ver televisão e ouvir rádio;
c) possibilidade de ver filmes, que deveriam ser em número suficiente para a duração da viagem e, se possível, ser renovados com uma frequência razoável;
d) artigos de desporto, incluindo aparelhos de exercício físico, jogos de mesa e jogos de convés;
e) sempre que possível, instalações para a prática da natação;
f) uma biblioteca com obras de caráter profissional e outras, em número suficiente para a duração da viagem e que deveriam ser renovadas com uma frequência razoável;
g) meios para efetuar trabalhos de artesanato de lazer;
h) equipamento eletrónico como rádios, televisores, gravadores de vídeo, leitores de CD/DVD, computadores pessoais, software e gravadores/leitores de cassetes;

i) quando adequado, bares para os marítimos, exceto se tal for contrário aos hábitos nacionais, religiosos ou sociais;
j) acesso razoável a comunicações telefónicas com terra, bem como a serviços de correio eletrónico e internet, quando possível, a preços razoáveis.

5. Deveriam ser feitos todos os esforços para que o correio dos marítimos seja encaminhado o mais seguro e rapidamente possível. Deveria também evitar-se que os marítimos tenham de pagar custos adicionais caso o correio tenha de ser reenviado por circunstâncias alheias à sua vontade.

6. Deveria considerar-se a possibilidade de adotar medidas para assegurar que, sem prejuízo da legislação nacional ou internacional aplicável e sempre que tal seja possível e razoável, os marítimos obtenham rapidamente autorização para receber, a título de visitante, o seu parceiro ou os seus familiares e amigos a bordo, quando o navio se encontrar no porto. Estas medidas deveriam ter em conta os requisitos de segurança.

7. Deveria considerar-se a possibilidade de autorizar os marítimos a serem acompanhados pelo seu parceiro, de vez em quando, numa viagem, sempre que seja possível e razoável. Os parceiros deveriam estar protegidos por um seguro adequado contra riscos de acidente e de doença. O armador deveria prestar toda a sua ajuda aos marítimos para contratar tal seguro.

Princípio orientador B3.1.12 - Prevenção de ruído e vibrações

1. As instalações para alojamento, lazer e serviço de mesa deveriam estar situadas o mais longe possível das máquinas, da casa do leme, dos guinchos do convés, dos sistemas de ventilação, de aquecimento e de ar condicionado, bem como de outras máquinas e aparelhos ruidosos.

2. Deveriam ser utilizados materiais de insonorização, ou outros adequados para absorver o ruído, na construção e acabamento das anteparas, tetos e convés nos espaços ruidosos, bem como portas automáticas próprias para assegurar o isolamento acústico dos espaços com máquinas.

3. A casa das máquinas e outros espaços com máquinas deveriam estar equipados, sempre que possível, de salas de controlo insonorizadas para o uso do pessoal da casa das máquinas. Os espaços de trabalho como a oficina deveriam ser isolados, na medida do possível, para evitar o ruído geral da casa das máquinas e deveriam ser tomadas medidas para reduzir o ruído do funcionamento das máquinas.

4. Os níveis de ruído autorizados nos espaços de trabalho e nos espaços habitados deveriam estar conformes com as diretivas internacionais da OIT relativas aos níveis de exposição, incluindo os que figuram na recolha de diretivas práticas da OIT intitulada *Fatores ambientais no local de trabalho*, 2001, e, quando aplicável, com as normas de proteção específicas recomendadas pela Organização Marítima Internacional, bem como com qualquer texto de emenda ou complementar posterior relativo aos níveis de ruído aceitáveis a bordo dos navios. Deveria existir a bordo e estar à disposição dos marítimos um exemplar dos instrumentos aplicáveis, em inglês ou na língua de trabalho do navio.

5. O alojamento, os espaços de lazer e o serviço de mesa não deveriam estar expostos a vibrações excessivas.

Regra 3.2 - Alimentação e serviço de mesa

Objetivo: assegurar que os marítimos têm acesso a uma alimentação de boa qualidade incluindo água potável, fornecida em condições de higiene regulamentadas

1. Qualquer Membro deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira transportem a bordo e forneçam alimentos e água potável de qualidade adequada, cujo valor nutricional e quantidade satisfaçam as necessidades das pessoas a bordo, tendo em conta as suas diferentes origens culturais e religiosas.

2. Os marítimos a bordo de um navio devem ser alimentados gratuitamente até ao final do seu contrato.

3. Os marítimos empregados como cozinheiros de bordo encarregues da preparação das refeições devem possuir a formação e as qualificações exigidas para esta função.

Norma A3.2 - Alimentação e serviço de mesa

1. Qualquer Membro deve adotar legislação, ou outras medidas, com vista a assegurar normas mínimas relativas à quantidade e qualidade da alimentação e da água potável, bem como normas relativas ao serviço de mesa para as refeições servidas aos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira e deve, através de atividades educativas, divulgar as normas mencionadas no presente número e promover a sua aplicação.

2. Qualquer Membro deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira observam as seguintes normas mínimas:

a) o aprovisionamento suficiente de víveres e água potável, de valor nutricional, qualidade e variedade satisfatórias, tendo em conta o número de marítimos a bordo, a sua religião e hábitos culturais em matéria alimentar, bem como a duração e a natureza da viagem;
b) a organização e o equipamento do serviço de cozinha e de mesa que permitam fornecer aos marítimos refeições adequadas, variadas e nutritivas, preparadas e servidas em condições de higiene satisfatórias;
c) pessoal de cozinha e de mesa convenientemente formado ou que tenha recebido a instrução necessária.

3. Os armadores devem assegurar que os marítimos contratados como cozinheiros de bordo sejam formados, qualificados e considerados competentes para a função, de acordo com o estabelecido na legislação do Membro em causa.

4. As prescrições referidas no n.º 3 da presente norma devem incluir a necessidade de concluir com aproveitamento um curso de formação aprovado ou reconhecido pela autoridade competente, que compreenda conhecimentos práticos sobre cozinha, higiene pessoal e alimentar, armazenamento de víveres, gestão de abastecimentos, proteção do ambiente e saúde e segurança no serviço de cozinha e de mesa.

5. A bordo dos navios que operam com uma lotação inferior a 10 pessoas que, devido à dimensão da tripulação ou ao padrão da atividade comercial, podem não ser obrigados pela autoridade competente a ter a bordo um cozinheiro devidamente qualificado, quem preparar os alimentos na cozinha deve ter recebido formação ou instrução em áreas que incluam a higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseamento e o armazenamento de alimentos a bordo.

6. Em circunstâncias de extrema necessidade, a autoridade competente pode conceder uma dispensa que autorize um cozinheiro não devidamente qualificado a servir num determinado navio, por um período limitado, ou até ao próximo porto de escala conveniente ou por um período não superior a um mês, desde que a pessoa a quem se concede a autorização tenha recebido formação ou instrução em áreas que

incluam a higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseamento e o armazenamento de alimentos a bordo.

7. De acordo com os procedimentos de cumprimento contínuo previstos no título 5, a autoridade competente deve exigir que sejam realizadas a bordo dos navios inspeções documentais frequentes, pelo comandante ou sob a sua autoridade, relativamente a:

a) aprovisionamento em víveres e água potável;
b) todos os locais e equipamentos utilizados para armazenamento e manuseamento de víveres e de água potável;
c) cozinha e qualquer outra instalação utilizada para preparar e servir refeições.

8. Nenhum marítimo menor de 18 anos deve ser contratado ou trabalhar como cozinheiro de bordo.

Princípio orientador B3.2 - Alimentação e serviço de mesa

Princípio orientador B3.2.1 - Inspeção, educação, investigação e publicação

1. Em cooperação com outras agências e organizações competentes, a autoridade competente deveria recolher informações atualizadas sobre nutrição e métodos de compra, armazenamento e conservação dos alimentos, bem como sobre a forma de preparar e servir refeições, tendo em conta as especificidades do serviço de mesa a bordo. Estas informações deveriam ser disponibilizadas gratuitamente ou a um custo razoável a fabricantes e comerciantes especializados no fornecimento de víveres ou de material de cozinha e de mesa para navios, a comandantes, empregados de mesa e cozinheiros de bordo e organizações de armadores e de marítimos interessadas. Para isso, deveriam ser utilizadas formas adequadas de divulgação, como manuais, brochuras, cartazes, gráficos ou anúncios em publicações profissionais.

2. A autoridade competente deveria emitir recomendações com vista a evitar o desperdício de víveres, facilitar a manutenção de um nível adequado de higiene e assegurar a boa organização do trabalho.

3. Em cooperação com outras agências e organizações competentes, a autoridade competente deveria elaborar material didático e difundir informações a bordo relativas a métodos que assegurem uma alimentação e um serviço de mesa satisfatórios.

4. A autoridade competente deveria cooperar estreitamente com as organizações de armadores e de marítimos interessadas e com as autoridades nacionais ou locais que tratem das questões de alimentação e de saúde; ela poderá, em caso de necessidade, recorrer aos serviços das referidas autoridades.

Princípio orientador B3.2.2 - Cozinheiros de bordo

1. Só deveriam obter certificado de competência como cozinheiro de bordo os marítimos que preencham as seguintes condições:

a) ter servido no mar durante um período mínimo estabelecido pela autoridade competente, que pode variar em função das qualificações ou das experiências pertinentes dos interessados;
b) ter sido aprovado no exame estabelecido pela autoridade competente ou em exame equivalente, na sequência de um curso de formação reconhecido para cozinheiros.

2. O exame prescrito pode ser organizado e o diploma pode ser emitido diretamente pela autoridade competente ou, sob o controlo desta, por uma escola de culinária certificada.

3. A autoridade competente deveria prever o reconhecimento, quando necessário, dos diplomas de aptidão de cozinheiro de bordo emitidos por Membros que tenham ratificado a presente convenção ou a convenção (nº 69) relativa ao diploma de aptidão

profissional dos cozinheiros de bordo, 1946, ou por qualquer outro organismo aprovado.

TÍTULO 4. PROTEÇÃO DA SAÚDE, CUIDADOS MÉDICOS, BEM ESTAR E PROTEÇÃO EM MATÉRIA DE SEGURANÇA SOCIAL

Regra 4.1 - Cuidados médicos a bordo dos navios e em terra

Objetivo: proteger a saúde dos marítimos e assegurar-lhes o acesso rápido a cuidados médicos, a bordo e em terra

1. Qualquer Membro deve assegurar que todos os marítimos que trabalham a bordo de navios que arvoram a sua bandeira sejam abrangidos por medidas adequadas para a proteção da sua saúde e que tenham acesso a cuidados médicos rápidos e adequados durante todo o período de serviço a bordo.

2. A proteção e os cuidados referidos no n.º 1 da presente regra devem, em princípio, ser assegurados gratuitamente aos marítimos.

3. Qualquer Membro deve assegurar que os marítimos que trabalham a bordo de navios que se encontram no seu território tenham acesso às suas instalações médicas em terra, em caso de necessidade de cuidados médicos imediatos.

4. As disposições estabelecidas no código relativas à proteção da saúde e aos cuidados médicos a bordo incluem normas relativas a medidas com vista a assegurar aos marítimos a proteção da saúde e cuidados médicos tão idênticos quanto possível aos que, em geral, beneficiam os trabalhadores de terra.

Norma A4.1 - Cuidados médicos a bordo dos navios e em terra

1. Para proteger a saúde dos marítimos que trabalham a bordo de um navio que arvora a sua bandeira e para lhes assegurar cuidados médicos que incluam os cuidados dentários essenciais, qualquer Membro deve assegurar que sejam adotadas medidas que:

a) assegurem a aplicação aos marítimos de todas as disposições gerais relativas à proteção da saúde no trabalho e a cuidados médicos relacionados com o seu trabalho, bem como todas as disposições especiais específicas do trabalho a bordo de um navio;

b) assegurem aos marítimos a proteção da saúde e cuidados médicos tão idênticos quanto possível aos de que, em geral, beneficiam os trabalhadores de terra, incluindo o acesso rápido a medicamentos, equipamento médico e serviços de diagnóstico e de tratamento necessários, bem como à informação e conhecimentos médicos;
c) concedam aos marítimos o direito de consultar sem demora um médico ou um dentista qualificado nos portos de escala, sempre que possível;
d) assegurem que, de acordo com a legislação e a prática do Membro, os serviços de cuidados médicos e de proteção da saúde sejam prestados sem custos aos marítimos a bordo ou desembarcados num porto estrangeiro;
e) não se limitem ao tratamento de marítimos doentes ou feridos, mas incluam igualmente medidas preventivas, nomeadamente a elaboração de programas de promoção da saúde e de educação sanitária.

2. A autoridade competente deve adotar um modelo de relatório médico para uso dos comandantes e do pessoal médico competente, em terra e a bordo. Este relatório é confidencial e serve exclusivamente para facilitar o tratamento dos marítimos.

3. Qualquer Membro deve adotar legislação que estabeleça, relativamente aos cuidados médicos e hospitalares a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, prescrições relativas às instalações, equipamento e formação.

4. A legislação nacional deve exigir, no mínimo, o cumprimento das seguintes prescrições:

a) qualquer navio deve dispor de farmácia de bordo, material médico e um guia médico, cujas especificações devem ser estabelecidas e inspecionadas regularmente pela autoridade competente. As prescrições nacionais devem ter em conta o tipo de navio, o número de pessoas a bordo, a natureza, o destino e a duração das viagens, bem como normas médicas recomendadas no plano nacional e internacional;
b) qualquer navio que transporte 100 ou mais pessoas e efetue habitualmente viagens internacionais com duração superior a três dias deve dispor de um médico qualificado responsável pelos cuidados médicos. A legislação nacional deve determinar também quais os outros navios que devem dispor de médico a bordo, tendo em consideração fatores como a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de marítimos a bordo;
c) os navios que não disponham de médico a bordo devem contar com, pelo menos, um marítimo responsável pelos cuidados médicos e a administração de medicamentos, no âmbito das suas funções normais, ou um marítimo apto a prestar os primeiros socorros. Os marítimos responsáveis pelos cuidados médicos a bordo e que não sejam médicos devem ter concluído um curso de formação sobre cuidados médicos que cumpra com as disposições da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, emendada (STCW). Os marítimos responsáveis pela prestação de primeiros socorros devem ter concluído com aproveitamento um curso de formação sobre primeiros socorros, de acordo com as disposições da STCW. A legislação nacional deve determinar o nível de formação exigido, tendo em conta nomeadamente fatores como a duração, a natureza e as condições das viagens e o número de marítimos a bordo;
d) a autoridade competente deve assegurar, através de um sistema previamente estabelecido, a possibilidade da realização de consultas médicas por rádio ou satélite, incluindo conselhos de especialistas, 24 horas por dia. Estas consultas

médicas, incluindo a transmissão de mensagens médicas por rádio ou satélite entre o navio e as pessoas em terra que dão o aconselhamento, devem ser asseguradas gratuitamente a todos os navios, independentemente da sua bandeira.

Princípio orientador B4.1 - Cuidados médicos a bordo dos navios e em terra

Princípio orientador B4.1.1 - Prestação de cuidados médicos

1. Ao determinar o nível de formação médica necessária a bordo de navios que não sejam obrigados a dispor de médico a bordo, a autoridade competente deveria exigir que:

a) os navios que geralmente conseguem obter uma assistência e instalações médicas qualificadas num prazo de oito horas tenham, pelo menos, um marítimo com formação reconhecida em primeiros socorros, de acordo com o estabelecido pela STCW, que lhe permita tomar imediatamente medidas eficazes em caso de acidente ou de doença suscetível de ocorrer a bordo e fazer uso dos conselhos médicos transmitidos via rádio ou satélite;

b) os outros navios tenham, pelo menos, um marítimo com formação reconhecida em cuidados médicos exigida pela STCW, incluindo formação prática, bem como formação em técnicas de socorro, tal como a terapia intravenosa, permitindo aos interessados participar eficazmente em programas coordenados de assistência médica aos navios no mar e assegurar aos doentes e aos feridos um nível de assistência médica satisfatório durante o período em que tenham de permanecer a bordo.

2. A formação referida no n.º 1 do presente princípio orientador deveria basear-se no conteúdo das edições mais recentes do *Guia Médico Internacional para Navios*, do *Guia de Primeiros Socorros para uso em caso de Acidentes com Produtos Perigosos*, do *Documento Guia Internacional para a Formação Marítima*, e da seção médica do *Código Internacional de Sinais*, bem como guias nacionais análogos.

3. As pessoas referidas no n.º 1 do presente princípio orientador e todos os outros marítimos designados pela autoridade competente deveriam efetuar, em intervalos de aproximadamente cinco anos, cursos de aperfeiçoamento que lhes permitam manter e aumentar os seus conhecimentos e competências e manter-se atualizados.

4. A farmácia de bordo e o seu conteúdo, bem como o material médico e o guia médico existentes a bordo deveriam ser adequadamente preservados e inspecionados a intervalos regulares, não superiores a doze meses, por responsáveis designados pela autoridade competente, que deveriam controlar a rotulagem, os prazos de validade, as condições de conservação e instruções de utilização de todos os medicamentos, bem como assegurar o funcionamento de todos os equipamentos. Na adoção ou revisão do guia médico de bordo em utilização no país, para determinar o conteúdo da farmácia e do material médico de bordo, a autoridade competente deveria ter em consideração as recomendações internacionais neste domínio, incluindo a última edição do *Guia Médico Internacional para Navios*, bem como outros guias mencionados no n.º 2 do presente princípio orientador.

5. Sempre que uma carga classificada como perigosa não conste da edição mais recente do *Guia de Primeiros Socorros para uso em caso de Acidente com Produtos Perigosos*, os marítimos deveriam ser devidamente informados sobre a natureza das substâncias, os riscos envolvidos, o equipamento de proteção individual a utilizar, os procedimentos médicos adequados e os antídotos específicos. Os antídotos específicos e o equipamento de proteção individual deveriam estar a bordo durante o transporte de

mercadorias perigosas. Esta informação deveria estar integrada nas políticas e programas de segurança e saúde no trabalho descritas na regra 4.3 e nas correspondentes disposições do código.

6. Todos os navios deveriam ter a bordo uma lista completa e atualizada das estações de rádio através das quais se podem obter consultas médicas. Se estiverem equipados com um sistema de comunicação por satélite, deveriam ter a bordo uma lista completa das estações costeiras através das quais se podem obter consultas médicas. Os marítimos responsáveis pela prestação de cuidados médicos ou de primeiros socorros a bordo deveriam estar instruídos sobre a utilização do guia médico de bordo e da seção médica da edição mais recente do *Código Internacional de Sinais*, a fim de poderem compreender o tipo de informação necessária ao médico consultado, bem como os conselhos que recebam.

Princípio orientador B4.1.2 - Modelo de relatório médico

1. O modelo de relatório médico para os marítimos prescrito na parte A do presente código deveria ser concebido de modo a facilitar o intercâmbio, entre o navio e terra, de informações médicas e informações conexas relacionadas com os marítimos em caso de doença ou acidente.

Princípio orientador B4.1.3 - Cuidados médicos em terra

1. Os serviços médicos em terra previstos para o tratamento dos marítimos deveriam ser adequados. Os médicos, dentistas e outro pessoal médico deveriam ser devidamente qualificados.

2. Deveriam ser tomadas medidas para que, nos portos, os marítimos possam:

a) receber tratamento ambulatório em caso de doença ou acidente;
b) ser hospitalizados, se necessário;
c) receber tratamento dentário, sobretudo em caso de urgência.

3. Deveriam ser tomadas medidas adequadas para facilitar o tratamento dos marítimos doentes. Em especial, os marítimos deveriam ser rapidamente admitidos em clínicas e hospitais em terra, sem dificuldade e sem distinção de nacionalidade ou credo e, sempre que possível, deveriam ser adotadas disposições para assegurar, sempre que necessário, a continuidade do tratamento com vista a complementar os serviços médicos disponibilizados.

Princípio orientador B4.1.4 - Assistência médica a outros navios e cooperação internacional

1. Qualquer Membro deveria tomar em devida consideração a sua participação na cooperação internacional em matéria de assistência, programas e investigação nas áreas da proteção da saúde e dos cuidados médicos. Esta cooperação poderia ter em vista:

a) desenvolver e coordenar os esforços de busca e salvamento e organizar uma assistência médica imediata e evacuação no mar, em caso de doença ou acidente grave a bordo de um navio, através de sistemas periódicos de informação da posição dos navios, centros de coordenação de operações de salvamento e serviços de transporte de emergência em helicóptero, nos termos da Convenção internacional sobre busca e salvamento marítimo, 1979, revista, e do *Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento* (IAMSAR);
b) utilizar da melhor maneira todos os navios que tenham médico a bordo, bem como os navios posicionados no mar que possam prestar serviços hospitalares e meios de salvamento;
c) elaborar e manter atualizada uma lista internacional de médicos e de instalações

médicas disponíveis em todo o mundo que assegurem cuidados médicos de urgência aos marítimos;

d) desembarcar os marítimos em terra com vista a tratamentos de urgência;

e) repatriar os marítimos hospitalizados no estrangeiro o mais rápido possível, conforme indicação dos médicos que acompanhem o caso, tendo em consideração a vontade e as necessidades dos marítimos;

f) prestar assistência pessoal aos marítimos durante o repatriamento, conforme indicação dos médicos que acompanhem o caso, tendo em consideração a vontade e as necessidades dos marítimos;

g) procurar criar centros de saúde para os marítimos com a responsabilidade de:
   i) conduzir investigações sobre o estado de saúde, os tratamentos médicos e os cuidados de saúde preventivos dos marítimos;
   ii) formar o pessoal médico e o pessoal de saúde em medicina marítima;

h) coligir e analisar as estatísticas relativas a acidentes de trabalho, doenças profissionais e mortes de marítimos, integrando-as e harmonizando-as no sistema nacional de estatística existente relativo a acidentes de trabalho e doenças profissionais que abranja outras categorias de trabalhadores;

i) organizar intercâmbios internacionais de informação técnica, de material pedagógico e de pessoal docente, bem como cursos de formação, seminários e grupos de trabalho internacionais;

j) assegurar a todos os marítimos serviços de saúde e serviços médicos, curativos e preventivos, em portos, ou colocar à sua disposição serviços médicos gerais, de saúde e de reabilitação;

k) adotar as disposições necessárias para o repatriamento, logo que possível, do corpo ou das cinzas de marítimos falecidos, de acordo com a vontade dos seus familiares mais próximos.

2. A cooperação internacional no domínio da proteção da saúde e dos cuidados médicos dos marítimos deveria basear-se em acordos bilaterais ou multilaterais ou em consultas entre os Membros.

Princípio orientador B4.1.5 - Pessoas a cargo dos marítimos

1. Qualquer Membro deveria adotar medidas adequadas para assegurar às pessoas a cargo dos marítimos, com domicílio no seu território, cuidados médicos adequados e suficientes, na ausência de um serviço de assistência médica aberto aos trabalhadores em geral e às pessoas a seu cargo, e informar o Secretariado Internacional do Trabalho sobre as medidas tomadas para esse efeito.

Regra 4.2 - Responsabilidade dos armadores

Objetivo: assegurar a proteção dos marítimos contra as consequências financeiras de uma doença, acidente ou morte relacionados com o seu emprego

1. Qualquer Membro deve assegurar a aplicação de medidas em conformidade com o Código a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, de modo a assegurar aos marítimos que trabalham a bordo desses navios o direito a assistência e a apoio material da parte do armador para fazer face às consequências financeiras de doenças, acidentes ou mortes ocorridos durante o serviço no âmbito de um contrato de trabalho marítimo ou resultantes do seu trabalho no âmbito desse contrato.

2. A presente regra aplica-se sem prejuízo de outros meios legais de que o marítimo possa dispor.

Norma A4.2 - Responsabilidade dos armadores

1. Qualquer Membro deve adotar legislação que determine que os armadores dos navios que arvoram a sua bandeira são responsáveis pela proteção da saúde e por cuidados médicos de todos os marítimos que trabalham a bordo desses navios, de acordo com as seguintes normas mínimas:

a) os armadores devem suportar os custos, relativamente aos marítimos que trabalham a bordo dos seus navios, de qualquer doença ou acidente ocorrido entre a data de início do trabalho e a data em que se considere que o marítimo foi devidamente repatriado, ou resultante do seu trabalho entre estas duas datas;
b) os armadores devem tomar a seu cargo uma cobertura financeira que assegure uma indemnização em caso de morte ou de incapacidade de longa duração dos marítimos, resultante de acidente de trabalho, doença profissional ou risco profissional, nos termos da legislação nacional, do contrato de trabalho marítimo ou de uma convenção coletiva;
c) os armadores devem suportar as despesas médicas, incluindo o tratamento médico e o fornecimento de medicamentos e outros meios terapêuticos, bem como a alimentação e o alojamento do marítimo doente ou ferido, fora do seu domicílio, até à cura ou à verificação do caráter permanente da doença ou da incapacidade;
d) os armadores devem suportar as despesas de funeral, se a morte ocorrer a bordo ou em terra durante o período do contrato.

2. A legislação nacional pode limitar a responsabilidade do armador relativa ao pagamento de despesas médicas, de alimentação ou de alojamento a um período não inferior a 16 semanas a partir do dia do acidente ou do início da doença.

3. Quando da doença ou do acidente resultar uma incapacidade para o trabalho, o armador deve pagar:

a) a totalidade da remuneração enquanto o marítimo doente ou ferido permanecer a bordo ou até que seja repatriado, de acordo com a presente convenção;
b) a totalidade ou parte da remuneração, segundo o previsto na legislação nacional ou nas convenções coletivas, a partir do repatriamento ou do desembarque do marítimo até à sua cura ou, conforme o que ocorrer primeiro, até ter direito a um subsídio pecuniário nos termos da legislação do Membro em questão.

4. A legislação nacional pode limitar a responsabilidade de o armador pagar a um marítimo desembarcado a totalidade ou parte da sua remuneração a um período não inferior a 16 semanas a partir do dia do acidente ou do início da doença.

5. A legislação nacional pode excluir o armador de qualquer responsabilidade relativamente a:

a) um acidente que não tenha ocorrido ao serviço do navio;
b) um acidente ou uma doença imputável a falta intencional do marítimo doente, ferido ou morto;
c) uma doença ou uma deficiência voluntariamente ocultada no momento da contratação.

6. A legislação nacional pode excluir o armador da responsabilidade de pagar as despesas médicas, de alojamento e alimentação, bem como de funeral, na medida em que a mesma seja assumida pelas autoridades públicas.

7. O armador ou os seus representantes devem tomar medidas para salvaguardar os bens deixados a bordo por marítimos doentes, feridos ou mortos, e para os fazer chegar aos próprios ou aos familiares mais próximos.

Princípio orientador B4.2 - Responsabilidade do armador

1. O pagamento da totalidade da remuneração, previsto na alínea a) do n.º 3 da norma A4.2, pode excluir os prémios.

2. A legislação nacional pode prever que o armador deixa de ser responsável pelas despesas relacionadas com um marítimo doente ou ferido, a partir do momento em que este possa beneficiar de subsídio de doença no quadro de um regime de seguro de doença ou de seguro obrigatório contra acidentes, ou de indemnização por acidentes de trabalho.

3. A legislação nacional pode prever o reembolso, por parte de uma instituição de seguros, das despesas de funeral suportadas pelo armador, se o sistema de segurança social ou de indemnização incluir uma prestação pela morte do marítimo.

Regra 4.3 - Proteção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes

Objetivo: assegurar que o ambiente de trabalho dos marítimos a bordo dos navios contribui para a sua saúde e segurança no trabalho

1. Qualquer Membro deve assegurar que os marítimos que trabalham a bordo de navios que arvoram a sua bandeira beneficiem de um sistema de proteção da saúde no trabalho e vivam, trabalhem e se formem a bordo dos navios num ambiente seguro e saudável.

2. Qualquer Membro deve, após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos, e tendo em conta os códigos, diretivas e normas aplicáveis recomendadas pelas organizações internacionais, as administrações nacionais e os organismos do setor marítimo, elaborar e promulgar diretivas nacionais relativas à gestão da segurança e da saúde no trabalho a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

3. Qualquer Membro deve adotar legislação e outras medidas relativas às questões especificadas no Código, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis, e estabelecer as normas relativas à proteção da segurança e da saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

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

1. A legislação e as outras medidas a adotar, de acordo com o n.º 3 da regra 4.3, devem incluir os seguintes aspetos:

a) a adoção e a aplicação efetivas, bem como a promoção de políticas e programas de segurança e saúde no trabalho a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro, incluindo a avaliação dos riscos, a formação e a instrução dos marítimos;
b) as precauções razoáveis para prevenir os acidentes de trabalho, as lesões e doenças profissionais a bordo dos navios, incluindo medidas para a redução e prevenção dos riscos de exposição a níveis nocivos de fatores ambientais e de produtos químicos, bem como os riscos de lesão ou de doença que possam resultar da utilização do equipamento e das máquinas a bordo dos navios;
c) programas a bordo para a prevenção dos acidentes de trabalho, das lesões e doenças profissionais, bem como uma melhoria contínua da proteção da segurança e da saúde no trabalho, com a participação dos representantes dos marítimos e de quaisquer outras pessoas interessadas na sua aplicação, tendo em conta medidas de prevenção, incluindo o controlo de engenharia e de projeto, a substituição de processos e procedimentos para tarefas coletivas e individuais, e a utilização de equipamento de proteção pessoal;

d) prescrições relativas a inspeção, a notificação e a correção de situações perigosas, bem como a investigação e a inquérito sobre os acidentes de trabalho ocorridos a bordo e à sua notificação.

2. As disposições previstas no n.º 1 da presente norma devem:

a) ter em conta instrumentos internacionais aplicáveis relativos à proteção da segurança e da saúde no trabalho em geral, bem como aos riscos específicos, e tratar de todos os aspetos da prevenção dos acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais suscetíveis de aplicação ao trabalho dos marítimos, em especial daqueles específicos à profissão de marítimo;
b) especificar claramente a obrigação de os armadores, os marítimos e outras pessoas interessadas cumprirem as normas aplicáveis bem como as políticas e programas aplicáveis ao navio em matéria de segurança e saúde no trabalho, devendo ser concedida uma atenção especial à saúde e à segurança dos marítimos menores de 18 anos;
c) especificar as funções do comandante ou da pessoa por ele designada, ou de ambos, para assumir a responsabilidade específica da aplicação e do cumprimento da política e do programa do navio em matéria de segurança e saúde no trabalho;
d) especificar a autoridade de que são investidos os marítimos do navio que tenham sido nomeados ou eleitos enquanto delegados para a segurança, para participar nas reuniões da comissão de segurança do navio. Tal comissão deve ser criada em embarcações a bordo das quais haja cinco ou mais marítimos.

3. A legislação e as outras medidas referidas no n.º 3 da regra 4.3 devem ser regularmente examinadas em consulta com os representantes das organizações de armadores e de marítimos e, se necessário, revistas tendo em conta a evolução da tecnologia e da investigação, a fim de facilitar a melhoria contínua das políticas e programas em matéria de segurança e saúde no trabalho e de assegurar um ambiente de trabalho isento de perigo aos marítimos empregados a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro.

4. O cumprimento das prescrições dos instrumentos internacionais aplicáveis relativos aos níveis aceitáveis de exposição a riscos profissionais a bordo dos navios e à elaboração e aplicação de políticas e programas dos navios em matéria de segurança e saúde no trabalho é considerado equivalente ao cumprimento das prescrições da presente convenção.

5. A autoridade competente deve assegurar que:

a) Os acidentes de trabalho e as lesões e doenças profissionais são devidamente notificados, tendo em conta as orientações fornecidas pela Organização Internacional do Trabalho a respeito da notificação e do registo dos acidentes de trabalho e das doenças profissionais;
b) São compiladas, analisadas e publicadas estatísticas completas sobre estes acidentes e doenças e, se necessário, seguidas de investigação sobre as tendências gerais e os riscos identificados;
c) Os acidentes de trabalho são objeto de inquérito.

6. As notificações e inquéritos relativos às questões de segurança e saúde no trabalho devem ser efetuados de forma a garantir a proteção dos dados pessoais dos marítimos e devem ter em conta as orientações da Organização Internacional do Trabalho a esse respeito.

7. A autoridade competente deve cooperar com as organizações de armadores e de

marítimos no sentido de tomar medidas para informar todos os marítimos sobre os riscos específicos identificados a bordo dos navios nos quais trabalham, por exemplo, através de afixação de notas oficiais com instruções a esse respeito.

8. A autoridade competente deve exigir aos armadores que, quando estes efetuem a avaliação dos riscos no quadro da gestão da segurança e da saúde no trabalho, se refiram às informações estatísticas adequadas provenientes dos seus navios e às estatísticas gerais fornecidas pela autoridade competente.

Princípio orientador B4.3 - Proteção da saúde e da segurança e prevenção dos acidentes

Princípio orientador B4.3.1 - Disposições relativas aos acidentes de trabalho, às lesões e doenças profissionais

1. As disposições referidas na norma A4.3 deveriam ter em conta a recolha de diretivas práticas do BIT intitulada *Prevenção dos acidentes de trabalho a bordo dos navios no mar e nos portos*, 1996, e versões posteriores, bem como outras normas e diretivas conexas da Organização Internacional do Trabalho e ainda outras normas, diretivas e recolhas de práticas internacionais relativas à proteção da segurança e da saúde no trabalho, incluindo os níveis de exposição neles identificados.

2. A autoridade competente deveria assegurar que os princípios orientadores nacionais relativos à gestão da segurança e da saúde no trabalho incidam especialmente sobre os seguintes pontos:

a) disposições gerais e disposições de base;
b) características estruturais do navio, incluindo os meios de acesso e os riscos associados ao amianto;
c) máquinas;
d) efeitos das temperaturas extremamente baixas ou extremamente elevadas de quaisquer superfícies com as quais os marítimos possam estar em contacto;
e) efeitos do ruído no local de trabalho e nos alojamentos a bordo;
f) efeitos das vibrações no local de trabalho e nos alojamentos a bordo;
g) efeitos de outros fatores ambientais, além dos mencionados nas alíneas e) e f), a que os marítimos estejam sujeitos nos locais de trabalho e nos alojamentos a bordo, incluindo o fumo do tabaco;
h) medidas especiais de segurança no convés e por baixo deste;
i) equipamento de carga e descarga;
j) prevenção e extinção de incêndios;
k) âncoras, correntes e cabos;
l) cargas perigosas e lastro;
m) equipamento de proteção individual dos marítimos;
n) trabalho em espaços confinados;
o) efeitos físicos e mentais da fadiga;
p) efeitos da dependência de drogas e do álcool;
q) proteção e prevenção relativas ao VIH/SIDA;
r) resposta a emergências e a acidentes.

3. A avaliação dos riscos e a redução da exposição a que se refere o n.º 2 do presente princípio orientador deveriam ter em conta os efeitos físicos, incluindo os resultantes das operações de carga, do ruído e das vibrações, os efeitos químicos e biológicos e os efeitos mentais sobre a saúde no trabalho, os efeitos da fadiga sobre a saúde física e mental e os acidentes de trabalho. As medidas necessárias deveriam ter

em devida conta o princípio de prevenção segundo o qual, entre outros, a eliminação dos riscos na sua origem, a adaptação das tarefas ao indivíduo, especialmente no que respeita à conceção dos locais de trabalho, e a substituição do que é perigoso por elementos não perigosos ou menos perigosos, devem prevalecer sobre a utilização de equipamento de proteção individual para os marítimos.

4. Além disso, a autoridade competente deveria assegurar que sejam tidas em conta as consequências para a saúde e a segurança, particularmente:

a) na resposta a emergências e acidentes;
b) nos efeitos da dependência de drogas e do álcool;
c) na proteção e prevenção relativas ao VIH/SIDA.

Princípio orientador B4.3.2 - Exposição ao ruído

1. A autoridade competente, juntamente com os órgãos internacionais competentes e os representantes das organizações de armadores e de marítimos interessadas, deveria examinar de forma contínua a questão do ruído a bordo dos navios, no sentido de melhorar a proteção dos marítimos, na medida do possível, contra os efeitos nocivos da exposição ao ruído.

2. O exame referido no n.º 1 do presente princípio orientador deveria ter em conta os efeitos nocivos da exposição ao excesso de ruído na audição, na saúde e no conforto dos marítimos, bem como as medidas a prescrever ou a recomendar para reduzir o ruído a bordo dos navios, de modo a proteger os marítimos. As medidas a considerar deveriam incluir as seguintes:

a) informar os marítimos sobre os perigos para a audição e para a saúde de uma exposição prolongada a níveis de ruído elevados, e ensiná-los a utilizar o material de proteção contra o ruído;
b) fornecer aos marítimos, sempre que necessário, equipamentos de proteção auditiva aprovados;
c) avaliar os riscos e reduzir a exposição ao ruído em todos os alojamentos e instalações de lazer e serviço de mesa, bem como na casa das máquinas e outros locais de máquinas.

Princípio orientador B4.3.3 - Exposição às vibrações

1. A autoridade competente, juntamente com organismos internacionais competentes e os representantes das organizações de armadores e de marítimos interessadas, e tendo em conta, quando necessário, as normas internacionais pertinentes, deveria examinar continuamente o problema das vibrações a bordo dos navios, no sentido de melhorar a proteção dos marítimos, na medida do possível, contra os efeitos nocivos das vibrações.

2. O exame mencionado no n.º 1 do presente princípio orientador deveria incluir os efeitos da exposição ao excesso de vibrações para a saúde e o conforto dos marítimos, bem como as medidas a estabelecer ou a recomendar para reduzir as vibrações a bordo dos navios para proteger os marítimos. As medidas a considerar deveriam incluir as seguintes:

a) informar os marítimos dos perigos para a saúde de uma exposição prolongada às vibrações;
b) fornecer aos marítimos, sempre que necessário, equipamentos de proteção individual aprovados;
c) avaliar os riscos e reduzir a exposição às vibrações em todas as instalações de alojamento, lazer e serviço de mesa, adotando medidas em conformidade com as

orientações fornecidas pela recolha de diretivas práticas do BIT intitulada "*Os fatores ambientais no local de trabalho*", 2001, e posteriores revisões, tendo em conta as diferenças existentes entre a exposição nestas instalações e nos locais de trabalho.

Princípio orientador B4.3.4 - Obrigações dos armadores

1. Qualquer obrigação do armador de fornecer equipamento de proteção ou outros dispositivos de prevenção de acidentes deveria, em geral, ser acompanhada de disposições segundo as quais os marítimos são obrigados a utilizar e a cumprir as medidas pertinentes em matéria de prevenção de acidentes e de proteção da saúde.

2. Deveriam também ser tidos em consideração os artigos 7 e 11 da convenção (n.º 119) relativa à proteção das máquinas, 1963, e as disposições correspondentes da recomendação (n.º 118) relativa à proteção das máquinas, 1963, nos termos dos quais, por um lado, incumbe ao empregador providenciar para que as máquinas estejam munidas de dispositivos de proteção adequados e para que nenhuma máquina seja utilizada sem estes dispositivos, e incumbe, por outro lado, ao trabalhador não utilizar uma máquina se os dispositivos de proteção de que esta dispõe não estiverem colocados no seu lugar e não tornar inoperacionais os referidos dispositivos.

Princípio orientador B4.3.5 – Notificação dos acidentes de trabalho e compilação de estatísticas

1. Todos os acidentes de trabalho e doenças profissionais deveriam ser notificados para ser objeto de inquéritos e para que sejam efetuadas, analisadas e publicadas estatísticas detalhadas, tendo em conta a proteção dos dados pessoais dos marítimos em causa. Os relatórios não deveriam limitar-se aos casos de acidentes e de doenças mortais, nem aos acidentes que envolvam o navio.

2. As estatísticas referidas no n.º 1 do presente princípio orientador deveriam incidir sobre o número, a natureza, as causas e as consequências dos acidentes, das lesões e das doenças profissionais e especificar, sendo caso disso, em que serviço do navio ocorreu o acidente, o tipo de acidente e se este ocorreu no mar ou num porto.

3. Qualquer Membro deveria ter em devida consideração qualquer sistema ou modelo internacional de registo de acidentes de marítimos eventualmente estabelecido pela Organização Internacional do Trabalho.

Princípio orientador B4.3.6 - Inquéritos

1. A autoridade competente deveria abrir um inquérito sobre as causas e as circunstâncias de todos os acidentes de trabalho e de todas as lesões e doenças profissionais que envolvam a perda de vidas humanas ou lesões físicas graves, bem como sobre todos os outros casos especificados pela legislação nacional.

2. Deveria considerar-se a inclusão dos seguintes pontos como objeto de inquérito:

a) o ambiente de trabalho, por exemplo os espaços de trabalho, a disposição das máquinas, os meios de acesso, a iluminação e os métodos de trabalho;
b) a incidência, por grupo etário, dos acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais;
c) os problemas fisiológicos ou psicológicos especiais decorrentes da permanência a bordo;
d) os problemas resultantes do stresse físico a bordo dos navios, em especial quando consequência do aumento do volume de trabalho;
e) os problemas e efeitos resultantes da evolução técnica e a sua influência na composição da tripulação;

f) os problemas resultantes de erros humanos.

Princípio orientador B4.3.7 - Programas nacionais de proteção e de prevenção

1. Para dispor de uma base fiável para a adoção de medidas com vista a promover a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais resultantes dos riscos inerentes ao trabalho marítimo, deveriam ser efetuados estudos sobre as tendências gerais e sobre os riscos revelados pelas estatísticas.

2. A aplicação dos programas de proteção e de prevenção para a promoção da segurança e da saúde no trabalho deveria ser organizada de forma a que a autoridade competente, os armadores e os marítimos ou os seus representantes e os outros organismos interessados possam desempenhar um papel ativo, nomeadamente através da organização de sessões de informação e da adoção de diretivas sobre os níveis máximos de exposição a fatores ambientais potencialmente nocivos e a outros riscos ou resultados de uma avaliação sistemática dos riscos. Deveriam ser criadas, especialmente, comissões mistas, nacionais ou locais, responsáveis pela prevenção e proteção da segurança e da saúde no trabalho ou grupos de trabalho *ad hoc* e comissões a bordo, nas quais estariam representadas as organizações de armadores e de marítimos interessadas.

3. Quando estas atividades tiverem lugar ao nível da empresa, deveria ser considerada a representação dos marítimos em todas as comissões de segurança a bordo dos navios do armador em questão.

Princípio orientador B4.3.8 - Conteúdo dos programas de proteção e prevenção

1. Deveria considerar-se a inclusão das seguintes funções entre as atribuídas às comissões e outros organismos mencionados no n.º 2 do princípio orientador B4.3.7:

a) a elaboração de diretivas e de políticas nacionais relativas aos sistemas de gestão da segurança e da saúde no trabalho e de disposições, regras e manuais relativos à prevenção dos acidentes;
b) a organização de formação e programas relativos à proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes;
c) a organização de publicidade em matéria de proteção da segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes, nomeadamente através de filmes, cartazes, avisos e brochuras;
d) a distribuição de documentação e a difusão de informações relativas à proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes, de forma a que cheguem aos marítimos a bordo dos navios.

2. As disposições ou recomendações relevantes adotadas pelas autoridades, organismos nacionais ou organizações internacionais interessadas deveriam ser consideradas na preparação dos textos relativos às medidas de proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes ou das práticas recomendadas.

3. Na elaboração dos programas de proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes, qualquer Membro deveria ter em devida consideração todas as recolhas de diretivas práticas relativas à segurança e saúde dos marítimos eventualmente publicadas pela Organização Internacional do Trabalho.

Princípio orientador B4.3.9 - Formação relativa à proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes de trabalho

1. Os programas de formação a que se refere a alínea a) do n.º 1 da norma A4.3

deveriam ser periodicamente revistos e atualizados para acompanhar a evolução dos tipos de navio e das suas dimensões, bem como alterações no equipamento utilizado, na organização das tripulações, nas nacionalidades, idiomas e métodos de trabalho a bordo.

2. A publicidade relativa à proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção de acidentes deveria ser permanente. Tal publicidade poderia revestir as seguintes formas:

a) material educativo audiovisual, nomeadamente filmes, para utilizar nos centros de formação profissional de marítimos e, se possível, exibido a bordo dos navios;
b) cartazes afixados a bordo dos navios;
c) inclusão, em publicações periódicas lidas pelos marítimos, de artigos sobre os riscos do trabalho marítimo e sobre as medidas de proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes;
d) campanhas especiais utilizando diversos meios de informação para instruir os marítimos, incluindo campanhas sobre métodos seguros de trabalho.

3. A publicidade mencionada no n. º 2 do presente princípio orientador deveria ter em consideração as diferentes nacionalidades, idiomas e culturas dos marítimos a bordo.

Princípio orientador B4.3.10 - Educação dos jovens marítimos em matéria de segurança e saúde

1. Os regulamentos sobre a segurança e a saúde deveriam referir-se às disposições gerais relativas aos exames médicos, antes e durante a prestação de trabalho, bem como à prevenção dos acidentes e à proteção da saúde no trabalho, aplicáveis às atividades dos marítimos. Estes regulamentos deveriam ainda especificar as medidas adequadas para reduzir ao mínimo os riscos profissionais a que estão expostos os jovens marítimos no exercício das suas funções.

2. Os regulamentos deveriam estabelecer restrições que impeçam que os jovens marítimos cujas aptidões não são plenamente reconhecidas pela autoridade competente, executem, sem supervisão nem instrução adequadas, determinados tipos de trabalhos que impliquem um risco especial de acidente ou consequências prejudiciais para a saúde ou desenvolvimento físico, ou que exijam um grau particular de maturidade, experiência ou aptidão. Para determinar os tipos de trabalho a restringir pelos regulamentos, a autoridade competente poderia ter em consideração, em especial, tarefas que incluam:

a) elevação, deslocação ou transporte de cargas ou objetos pesados;
b) trabalho em caldeiras, tanques e coferdames;
c) exposição a ruídos ou vibrações que atinjam níveis nocivos;
d) condução de máquinas de elevação e de outras máquinas ou ferramentas mecânicas, ou comunicação por sinais com os operadores desse equipamento;
e) manobras de amarração, de reboque ou de fundear;
f) aparelhos de carga;
g) trabalhos no topo dos mastros ou no convés, com mau tempo;
h) quartos noturnos;
i) manutenção de equipamentos elétricos;
j) exposição a materiais potencialmente perigosos ou a agentes físicos nocivos, tais como substâncias perigosas ou tóxicas, e a radiações ionizantes;
k) limpeza de aparelhos de cozinha;
l) manobra ou responsabilidade pelas lanchas.

3. A autoridade competente, ou outro organismo adequado, deveria adotar medidas para chamar a atenção dos jovens marítimos para a informação relativa à prevenção de

acidentes e à proteção da saúde a bordo dos navios. Tais medidas poderiam incluir cursos e campanhas de informação oficiais de prevenção dos acidentes dirigidos aos jovens, bem como instrução e supervisão profissionais dos jovens marítimos.

4. O ensino e a formação dos jovens marítimos, tanto em terra como a bordo, deveriam prever orientações sobre os perigos, para a saúde e o bem estar, do abuso do álcool, de drogas e outras substâncias potencialmente nocivas, bem como sobre os riscos e problemas associados ao VIH/SIDA e sobre as outras atividades perigosas para a saúde.

Princípio orientador B4.3.11 - Cooperação internacional

1. Os Membros, se necessário com a assistência de organizações intergovernamentais e outras organizações internacionais, deveriam esforçar-se conjuntamente para conseguir a maior uniformidade possível das ações para a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes.

2. Ao elaborar programas de promoção da proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e da prevenção dos acidentes de trabalho, nos termos da norma A4.3, qualquer Membro deveria ter em devida consideração as recolhas de diretivas práticas publicadas pela Organização Internacional do Trabalho, bem como as normas adequadas das organizações internacionais.

3. Os Membros deveriam ter em consideração a necessidade de uma cooperação internacional para a promoção contínua de atividades relacionadas com a proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes de trabalho. Esta cooperação poderá assumir as seguintes formas:

a) acordos bilaterais ou multilaterais para a uniformização das normas e disposições de proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes;
b) troca de informação sobre os riscos especiais a que estão sujeitos os marítimos e sobre os meios de promoção da segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes;
c) assistência em matéria de ensaios de equipamentos e inspeção, em conformidade com as disposições nacionais do Estado de bandeira;
d) colaboração na preparação e divulgação das disposições, regras ou manuais relativos à proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes;
e) colaboração na produção e utilização de material de formação;
f) disponibilidade de meios materiais ou assistência mútua para a formação dos marítimos no domínio da proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho, da prevenção dos acidentes e métodos de segurança no trabalho.

Regra 4.4 - Acesso a instalações de bem-estar em terra

Objetivo: assegurar aos marítimos que trabalham a bordo de um navio, o acesso a instalações e serviços em terra que protejam a sua saúde e bem estar

1. Qualquer Membro deve assegurar que as instalações de bem estar em terra, quando existam, sejam de fácil acesso. Deve também promover a criação de instalações de bem estar, como as referidas no código, em determinados portos, para assegurar aos marítimos dos navios que se encontram nesses portos o acesso a instalações e serviços de bem estar adequados.

2. As responsabilidades do Membro relativas a instalações em terra tais como as

instalações e serviços de bem estar, culturais, de lazer e informativos, encontram-se enunciadas no código.

Norma A4.4 - Acesso a instalações de bem estar em terra

1. Qualquer Membro deve exigir que as instalações de bem estar existentes no seu território possam ser utilizadas por todos os marítimos, sem discriminação de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social, independentemente do Estado de bandeira do navio a bordo do qual estejam empregados, contratados ou trabalhem.

2. Qualquer Membro deve promover a criação de instalações de bem estar em portos adequados do país e determinar, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, quais os portos considerados adequados.

3. Qualquer Membro deve incentivar a criação de comissões de bem estar responsáveis pela verificação regular das instalações e serviços de bem estar para assegurar se estão adaptadas às alterações das necessidades dos marítimos resultantes da evolução técnica, operacional ou de qualquer outra inovação no setor dos transportes marítimos.

Princípio orientador B4.4 - Acesso a instalações de bem estar em terra

Princípio orientador B4.4.1 - Responsabilidades dos Membros

1. Qualquer Membro deveria:

a) tomar medidas para que sejam disponibilizados aos marítimos instalações e serviços de bem estar adequados em portos de escala determinados e para que lhes seja assegurada uma proteção adequada no exercício da sua profissão;
b) ter em conta, na aplicação destas medidas, as necessidades especiais dos marítimos em matéria de segurança, saúde e lazer, sobretudo no estrangeiro e à sua chegada a zonas de guerra.

2. As disposições adotadas para a supervisão das instalações e serviços de bem estar deveriam incluir a participação das organizações representativas de armadores e de marítimos interessadas.

3. Qualquer Membro deveria tomar medidas destinadas a acelerar a livre circulação entre os navios, as organizações centrais de aprovisionamento e as instituições de bem estar, de todo o material necessário, como filmes, livros, jornais e equipamento desportivo para utilização por parte dos marítimos, quer a bordo do navio quer nos centros de bem estar em terra.

4. Os Membros deveriam cooperar entre si na promoção do bem estar dos marítimos, no mar e nos portos. Esta cooperação deveria incluir as seguintes medidas:

a) Consultas entre autoridades competentes para a criação ou melhoramento de instalações e serviços de bem estar para os marítimos, nos portos e a bordo dos navios;
b) Acordos para unir recursos e para o fornecimento conjunto de instalações de bem estar nos grandes portos, de forma a evitar a duplicação desnecessária de esforços;
c) Organização de competições desportivas internacionais e incentivo à participação dos marítimos em atividades desportivas;
d) Organização de seminários internacionais sobre a questão do bem estar dos marítimos, no mar e nos portos.

Princípio orientador B4.4.2 - Instalações e serviços de bem-estar nos portos

1. Qualquer Membro deveria proporcionar ou assegurar que sejam proporcionadas instalações e serviços de bem estar necessários em portos adequados do país.

2. As instalações e serviços de bem estar deveriam ser fornecidos, de acordo com as condições e a prática nacional, por uma ou várias das seguintes instituições:

a) autoridades públicas;
b) organizações de armadores e de marítimos interessadas, por força de convenções coletivas ou de outras disposições acordadas;
c) organizações voluntárias.

3. Deveriam ser criadas ou desenvolvidas nos portos as instalações necessárias de bem estar e de lazer. Estas deveriam incluir:

a) Salas de reunião e de descanso, conforme as necessidades;
b) Instalações desportivas e ao ar livre, incluindo competições;
c) Instalações educativas;
d) Quando aplicável, instalações para a prática religiosa e serviços de aconselhamento pessoal.

4. Estas instalações podem ser fornecidas colocando à disposição dos marítimos, consoante as suas necessidades, as instalações destinadas a uma utilização mais geral.

5. Quando um número elevado de marítimos de diferentes nacionalidades tenha necessidade, num dado porto, de instalações tais como hotéis, clubes ou instalações desportivas, as autoridades ou as instituições competentes dos respetivos países de origem e dos Estados da bandeira, bem como as associações internacionais interessadas, deveriam proceder a consultas e cooperar entre elas, bem como com as autoridades e órgãos competentes do país onde está situado o porto, para unir recursos e evitar a duplicação desnecessária de esforços.

6. Deveriam existir hotéis ou estalagens adaptados às necessidades dos marítimos, sempre que necessário. Aqueles deveriam oferecer serviços equivalentes aos de um hotel de qualidade e deveriam, sempre que possível, estar bem situados, longe de instalações portuárias. Estes hotéis ou estalagens deveriam ser submetidos a um controle adequado, os preços cobrados deveriam ser razoáveis e, sempre que necessário e possível, deveriam ser adotadas disposições para permitir o alojamento das famílias dos marítimos.

7. Estas instalações deveriam ser acessíveis a todos os marítimos, sem distinção de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e do Estado de bandeira do navio a bordo do qual estão empregados, contratados ou trabalham. Sem infringir de qualquer modo este princípio, poderia ser necessário, em determinados portos, prever vários tipos de instalações de nível comparável, mas adaptadas aos costumes e necessidades dos diferentes grupos de marítimos.

8. Deveriam ser tomadas medidas para que, na medida em que seja necessário para a gestão das instalações e serviços de bem estar dos marítimos, se empregue pessoal qualificado a tempo inteiro, além de eventuais colaboradores voluntários.

Princípio orientador B4.4.3 - Comissões de bem estar

1. Deveriam ser criadas comissões de bem estar, a nível do porto ou a nível regional ou nacional, conforme os casos. As suas funções deveriam:

a) assegurar que as instalações de bem estar são sempre adequadas e verificar a necessidade da criação de outras ou a supressão das subutilizadas;
b) ajudar e aconselhar aqueles a quem incumbe fornecer instalações de bem estar e

assegurar a coordenação entre eles.

2. As comissões de bem estar deveriam incluir entre os seus membros, representantes das organizações de armadores e de marítimos, da autoridade competente e, quando aplicável, de organizações voluntárias e instituições sociais.

3. Os cônsules dos Estados marítimos e os representantes locais dos organismos de bem estar estrangeiros deveriam, segundo as circunstâncias e de acordo com a legislação nacional, ser associados aos trabalhos das comissões de bem estar a nível portuário, regional ou nacional.

Princípio orientador B4.4.4 - Financiamento das instalações de bem estar

1. De acordo com as condições e a prática nacionais, o apoio financeiro às instalações de bem estar nos portos deveria ser proveniente de uma ou várias das seguintes fontes:

a) fundos públicos;
b) taxas ou outros direitos especiais provenientes de meios marítimos;
c) contribuições voluntárias pagas por armadores, marítimos ou respetivas organizações;
d) contribuições voluntárias de outras fontes.

2. Sempre que forem estabelecidos impostos, taxas e outros direitos especiais para financiamento dos serviços de bem estar, estes só deveriam ser utilizados para os fins para que foram previstos.

Princípio orientador B4.4.5 - Divulgação de informação e medidas de facilitação

1. Os marítimos deveriam receber informações sobre todos os meios colocados à disposição do público em geral nos portos de escala, designadamente os meios de transporte, serviços de bem estar, serviços recreativos e educativos e locais de culto, bem como aqueles que lhes são especialmente destinados.

2. Deveriam estar disponíveis meios de transporte adequados a preços módicos, em horários razoáveis, quando seja necessário para que os marítimos possam deslocar-se a zonas urbanas a partir de pontos de fácil acesso na zona portuária.

3. As autoridades competentes deveriam tomar as medidas necessárias para informar os armadores e os marítimos chegados ao porto sobre leis ou costumes especiais cuja infração poderia ameaçar a sua liberdade.

4. As autoridades competentes deveriam dotar as zonas portuárias e as estradas de acesso aos portos de iluminação suficiente e placas sinalizadoras e assegurar aí a presença regular de patrulhas para a proteção dos marítimos.

Princípio orientador B4.4.6 - Marítimos em portos estrangeiros

1. Para proteger os marítimos que se encontrem em portos estrangeiros, deveriam ser tomadas medidas para facilitar:

a) o acesso ao cônsul do Estado de que são nacionais ou do Estado de residência;
b) uma cooperação eficaz entre os cônsules e as autoridades locais ou nacionais.

2. O caso de marítimos detidos ou retidos num porto estrangeiro deveria ser tratado com celeridade, de acordo com os procedimentos legais, devendo os interessados beneficiar de proteção consular adequada.

3. Sempre que, por algum motivo, um marítimo for detido ou retido no território de um Membro, a autoridade competente deveria, se o marítimo o solicitar, informar imediatamente o Estado de bandeira, bem como o Estado da nacionalidade do marítimo. A autoridade competente deveria informar rapidamente o marítimo do seu direito de apresentar tal pedido. O Estado da nacionalidade do marítimo deveria informar

rapidamente a sua família. A autoridade competente deveria autorizar os agentes consulares destes Estados a ver imediatamente o marítimo e a visitá-lo regularmente durante todo o período de detenção.

4. Qualquer Membro deveria, sempre que necessário, tomar medidas para proteger os marítimos de agressões e outros atos ilegais quando o navio se encontre nas suas águas territoriais, em especial na proximidade dos portos.

5. Os responsáveis nos portos e a bordo dos navios deveriam efetuar todos os esforços para permitir aos marítimos ir a terra o mais rapidamente possível, após a chegada do navio ao porto.

Regra 4.5 - Segurança social

Objetivo: assegurar a adoção de medidas com vista a permitir que os marítimos beneficiem da segurança social

1. Qualquer Membro deve assegurar que todos os marítimos e, na medida do previsto pela legislação nacional, as pessoas a seu cargo beneficiam de uma proteção de segurança social em conformidade com o código, sem prejuízo, contudo, das condições mais favoráveis previstas no n.º 8 do artigo 19º da Constituição.

2. Qualquer Membro compromete-se a tomar medidas, em função da sua situação nacional, a título individual bem como no âmbito da cooperação internacional, para conseguir progressivamente uma proteção de segurança social completa para os marítimos.

3. Qualquer Membro deve assegurar que os marítimos abrangidos pela sua legislação em matéria de segurança social e, na medida do previsto na legislação nacional, as pessoas a seu cargo possam beneficiar de uma proteção de segurança social que não seja menos favorável que aquela de que beneficiam os trabalhadores de terra.

Norma A4.5 - Segurança social

1. Os domínios a considerar para atingir progressivamente a proteção completa de segurança social prevista na regra 4.5 são os cuidados médicos, o subsídio de doença, as prestações de desemprego, as prestações por velhice, as prestações em caso de acidente de trabalho ou doença profissional, as prestações familiares, as prestações de maternidade, as prestações de invalidez e as prestações de sobrevivência, que completam a proteção prevista na regra 4.1, relativa aos cuidados médicos, e na regra 4.2, relativa à responsabilidade dos armadores, bem como por outras disposições da presente convenção.

2. Quando da ratificação, a proteção assegurada por qualquer Membro, conforme o disposto no n.º 1 da regra 4.5, deve incluir, pelo menos, três dos nove domínios enumerados no n.º 1 da presente norma.

3. Qualquer Membro deve tomar medidas, em função da sua situação nacional, para assegurar a proteção da segurança social complementar prevista no n.º 1 da presente norma a todos os marítimos que residam habitualmente no seu território. Esta responsabilidade pode ser posta em prática mediante, por exemplo, acordos bilaterais ou multilaterais sobre a matéria, ou sistemas baseados em contribuições. A proteção assim assegurada não deve ser menos favorável do que aquela de que gozam as pessoas que trabalham em terra e que residem no território do Membro em questão.

4. Não obstante a atribuição das responsabilidades indicada no n.º 3 da presente norma, os Membros podem estabelecer, mediante acordos bilaterais ou multilaterais, ou

através de disposições adotadas no quadro de organizações regionais de integração económica, outras regras relativas à legislação da segurança social aplicável aos marítimos.

5. As responsabilidades de qualquer Membro relativamente aos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira incluem as previstas nas regras 4.1 e 4.2 e nas disposições correspondentes do código, bem como as inerentes às suas obrigações gerais nos termos do direito internacional.

6. Qualquer Membro deve considerar as várias modalidades segundo as quais, na ausência de uma cobertura suficiente para os domínios mencionados no n.º 1 da presente norma, os marítimos podem beneficiar de prestações comparáveis, de acordo com a legislação e a prática nacionais.

7. A proteção referida no n.º 1 da regra 4.5 pode, consoante o caso, estar prevista na legislação, em regimes privados, em convenções coletivas ou numa combinação destes meios.

8. Na medida em que tal seja compatível com a legislação e a prática nacionais, os Membros devem cooperar, através de acordos bilaterais ou multilaterais ou outros, para assegurar a manutenção dos direitos em matéria de segurança social, garantidos por sistemas contributivos ou não contributivos, adquiridos ou em curso de aquisição pelos marítimos, independentemente do seu local de residência.

9. Qualquer Membro deve instituir procedimentos justos e eficazes para a resolução de conflitos.

10. Qualquer Membro deve, aquando da ratificação, especificar os domínios para os quais a proteção é assegurada, de acordo com o n.º 2 da presente norma. Posteriormente, quando assegurar a cobertura de um ou vários dos outros domínios especificados no n.º 1 da presente norma, deve informar o Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, que deve manter um registo destas informações que porá à disposição de todas as partes interessadas.

11. Os relatórios apresentados ao Secretariado Internacional do Trabalho, por força do artigo 22º da Constituição, devem também incluir informações sobre as medidas tomadas de acordo com o n.º 2 da regra 4.5 para estender a proteção a outros domínios.

Princípio orientador B4.5 - Segurança social

1. A proteção assegurada aquando da ratificação, de acordo com o n.º 2 da norma A4.5, deveria incluir, pelo menos, os cuidados médicos, o subsídio de doença e as prestações em caso acidente de trabalho ou doença profissional.

2. Nos casos mencionados no n.º 6 da norma A4.5, poderão ser concedidos benefícios idênticos através de seguros, acordos bilaterais ou multilaterais ou outros meios adequados, tendo em consideração as disposições das convenções coletivas aplicáveis. Quando tais medidas forem adotadas, os marítimos a quem estas se aplicam deveriam ser informados das modalidades segundo as quais será fornecida a proteção assegurada pelos diversos domínios da segurança social.

3. Caso os marítimos estejam abrangidos por mais de uma legislação nacional em matéria de segurança social, os respetivos Membros deveriam cooperar com vista a determinar por acordo qual das legislações a aplicar, tendo em conta fatores como o tipo e o nível de proteção, mais favoráveis para os marítimos interessados, bem como a sua preferência.

4. Os procedimentos a definir nos termos do n.º 9 da norma A4.5 deveriam ser concebidos de forma a cobrir todos os conflitos relacionados com as reclamações dos

marítimos interessados, independentemente da forma como essa cobertura é assegurada.

5. Qualquer Membro que tenha marítimos nacionais ou não nacionais, ou ambos, empregados a bordo de navios que arvoram a sua bandeira deveriam oferecer a proteção de segurança social prevista pela presente convenção, conforme aplicável, e deveria reexaminar periodicamente os domínios da proteção de segurança social mencionada no n.º 1 da norma A4.5, com vista a identificar outros domínios úteis para os marítimos em causa.

6. O contrato de trabalho marítimo deveria especificar as modalidades segundo as quais a proteção dos diferentes domínios da segurança social será assegurada ao interessado pelo armador e conter qualquer outra informação útil de que este disponha, como as deduções obrigatórias à remuneração do marítimo e as contribuições do armador eventualmente exigíveis, de acordo com as prescrições dos organismos autorizados especificados no quadro dos regimes nacionais de segurança social aplicáveis.

7. No exercício efetivo da sua jurisdição no domínio das questões sociais, o Membro cuja bandeira o navio arvora deveria assegurar que as obrigações dos armadores em matéria de proteção de segurança social são cumpridas, nomeadamente o pagamento das contribuições para regimes de segurança social.

TÍTULO 5. CUMPRIMENTO E APLICAÇÃO

1. As regras constantes do presente título especificam a responsabilidade que incumbe a cada Membro de cumprir e aplicar plenamente os princípios e direitos definidos nos artigos da presente convenção, bem como as obrigações específicas mencionadas nos títulos 1, 2, 3 e 4.

2. Os n.ºs 3 e 4 do artigo VI, que autorizam a aplicação das disposições da parte A do código através de disposições equivalentes no conjunto, não se aplicam à parte A do código do presente título.

3. De acordo com o n.º 2 do artigo VI, qualquer Membro deve cumprir as responsabilidades que lhes incumbem por força das regras, tal como enunciadas nas normas correspondentes da parte A do código, tendo em devida consideração os correspondentes princípios orientadores da parte B do código.

4. As disposições do presente título devem ser aplicadas tendo em consideração o facto de que marítimos e armadores, tal como qualquer outra pessoa, são iguais perante a lei e têm direito a uma proteção jurídica igual e não deverão sofrer de discriminação no acesso aos tribunais ou a outros mecanismos de resolução de conflitos. As disposições do presente título não determinam qualquer jurisdição ou foro legal.

Regra 5.1 - Responsabilidades do Estado de bandeira

Objetivo: assegurar que qualquer Membro cumpre as responsabilidades que lhes incumbem nos termos da presente convenção, relativamente aos navios que arvoram a sua bandeira

Regra 5.1.1 - Princípios gerais

1. Qualquer Membro deve assegurar o cumprimento das obrigações que lhes incumbem nos termos da presente convenção a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

2. Qualquer Membro deve estabelecer um sistema eficaz de inspeção e de

certificação das condições do trabalho marítimo, de acordo com as regras 5.1.3 e 5.1.4, com vista a assegurar que as condições de trabalho e de vida dos marítimos, estão e continuem em conformidade com as normas da presente convenção a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

3. Para a implementação de um sistema eficaz de inspeção e de certificação das condições do trabalho marítimo, um Membro pode, sendo caso disso, autorizar instituições públicas ou outros organismos, incluindo os de outro Membro se este o consentir, cuja competência e independência para realizar inspeções ou emitir certificados, ou ambos, reconheça. Em todos os casos, o Membro mantém total responsabilidade pela inspeção e certificação das condições de trabalho e de vida dos marítimos interessados a bordo de navios que arvoram a sua bandeira.

4. O certificado de trabalho marítimo, completado por uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, atesta, salvo prova em contrário, que o navio foi devidamente inspecionado pelo Estado de bandeira e que as prescrições da presente convenção, relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos, foram cumpridas na medida certificada.

5. Os relatórios apresentados pelo Membro ao Secretariado Internacional do Trabalho, ao abrigo do artigo 22º da Constituição, devem incluir informações sobre o sistema mencionado no n.º 2 da presente regra, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia.

Norma A5.1.1 - Princípios gerais

1. Qualquer Membro deve definir objetivos e normas claras para a administração dos seus sistemas de inspeção e de certificação, bem como procedimentos gerais adequados para avaliar em que medida esses objetivos foram atingidos e essas normas respeitadas.

2. Qualquer Membro deve exigir que um exemplar da presente convenção esteja disponível a bordo de qualquer navio que arvore a sua bandeira.

Princípio orientador B5.1.1 - Princípios gerais

1. A autoridade competente deveria adotar as disposições necessárias para promover uma cooperação eficaz entre as instituições públicas e as outras organizações a que se referem as regras 5.1.1 e 5.1.2, relacionadas com as condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo dos navios.

2. Para melhor assegurar a cooperação entre os inspetores e os armadores, os marítimos e as respetivas organizações, e a fim de manter ou melhorar as condições de trabalho e de vida dos marítimos, a autoridade competente deveria consultar com regularidade os representantes das referidas organizações sobre os melhores meios para atingir estes objetivos. As modalidades destas consultas deveriam ser determinadas pela autoridade competente após consulta às organizações de armadores e de marítimos.

Regra 5.1.2 - Autorização das organizações reconhecidas

1. As instituições públicas ou outras organizações referidas no n.º 3 da regra 5.1.1 ("organizações reconhecidas") devem ter sido reconhecidas pela autoridade competente como cumprindo as prescrições do código, relativamente à sua competência e independência. As funções de inspeção ou de certificação que as organizações reconhecidas poderão estar autorizadas a assegurar devem estar relacionadas com atividades que o código diga expressamente que serão realizadas pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida.

2. Os relatórios referidos no n.º 5 da regra 5.1.1 devem conter informações relativas

a todas as organizações reconhecidas, aos poderes que lhes são conferidos e às disposições adotadas pelo Membro para assegurar que as atividades autorizadas são realizadas de forma completa e eficaz.

Norma A5.1.2 - Autorização das organizações reconhecidas

1. Para efeitos do reconhecimento referido no n.º 1 da regra 5.1.2, a autoridade competente deve analisar a competência e a independência da organização interessada e determinar se esta demonstrou, na medida necessária ao exercício das atividades abrangidas pela autorização, que:

a) possui as competências técnicas correspondentes aos aspetos pertinentes da presente convenção, bem como um conhecimento suficiente da exploração de navios, incluindo os requisitos mínimos para o trabalho a bordo de um navio, condições de emprego, alojamento e lazer, alimentação e serviço de mesa, prevenção de acidentes, proteção da saúde, assistência médica, bem estar e proteção em matéria de segurança social;
b) tem capacidade para manter e atualizar as competências do seu pessoal;
c) possui um conhecimento suficiente das prescrições da presente convenção, bem como da legislação nacional aplicável e dos instrumentos internacionais pertinentes;
d) a sua dimensão, estrutura, experiência e meios correspondem ao tipo e ao âmbito da autorização.

2. Todas as autorizações concedidas em matéria de inspeção devem, pelo menos, autorizar a organização reconhecida a exigir a retificação das deficiências por ela identificadas, no que respeita às condições de trabalho e de vida dos marítimos, e a efetuar inspeções nesse domínio a pedido do Estado do porto.

3. Todo o Membro deve estabelecer:

a) um sistema que assegure a adequação das tarefas realizadas pelas organizações reconhecidas, incluindo informações sobre todas as disposições aplicáveis da legislação nacional e dos instrumentos internacionais pertinentes;
b) procedimentos de comunicação com estas organizações e de controlo da sua atividade.

4. Qualquer Membro deve fornecer ao Secretariado Internacional do Trabalho a lista das organizações reconhecidas autorizadas a atuar em seu nome e manter esta lista atualizada. A lista deve especificar as funções que as organizações reconhecidas estão autorizadas a assegurar. O Secretariado deverá colocar a lista à disposição do público.

Princípio orientador B5.1.2 - Autorização das organizações reconhecidas

1. A organização que solicitar o reconhecimento deveria demonstrar que possui a competência e a capacidade necessárias no plano técnico, administrativo e de gestão para assegurar a prestação de um serviço de qualidade nos prazos estabelecidos.

2. Para efeitos de avaliação dos meios de que dispõe uma determinada organização, a autoridade competente deveria verificar se aquela:

a) dispõe de pessoal técnico, de gestão e de apoio adequado;
b) dispõe, para fornecer os serviços requeridos, de profissionais qualificados em número suficiente e repartidos de forma a assegurar uma cobertura geográfica adequada;
c) demonstrou capacidade para prestar serviços de qualidade nos prazos estabelecidos;
d) é independente e responsável pelas suas ações.

3. A autoridade competente deveria celebrar um acordo escrito com qualquer

organização que reconheça com vista a uma autorização. Este acordo deveria incluir os seguintes elementos:

a) âmbito de aplicação;
b) objeto;
c) condições gerais;
d) execução das funções nos termos da autorização;
e) base legal das funções nos termos da autorização;
f) apresentação de relatórios à autoridade competente;
g) comunicação da autorização pela autoridade competente à organização reconhecida;
h) controlo pela autoridade competente das atividades delegadas à organização reconhecida.

4. Qualquer Membro deveria exigir às organizações reconhecidas que elaborem um sistema para a qualificação do pessoal empregado como inspetores, de forma a assegurar a atualização regular dos seus conhecimentos e competências.

5. Qualquer Membro deveria exigir às organizações reconhecidas que mantenham registos dos seus serviços, de forma a poderem provar que agiram em conformidade com as normas aplicáveis relativamente aos aspetos abrangidos por esses serviços.

6. Quando da elaboração dos procedimentos de controlo mencionados na alínea b) do n.º 3 da norma A5.1.2, qualquer Membro deveria ter em conta as *Diretivas para Autorização de Organizações que atuam em nome da administração*, adotadas no quadro da Organização Marítima Internacional.

Regra 5.1.3 - Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. A presente Regra aplica-se aos navios:

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

Para efeitos da presente regra, "viagem internacional" designa uma viagem de um país para um porto de outro país.

2. A presente regra aplica-se também a qualquer navio que arvora a bandeira de um Membro e que não esteja abrangido pelo n.º 1 da presente regra, a pedido do armador ao Membro em questão.

3. Qualquer Membro deve exigir aos navios que arvoram a sua bandeira que conservem e mantenham atualizado um certificado de trabalho marítimo que ateste que as condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, incluindo as medidas com vista a assegurar a conformidade permanente das disposições adotadas que devem ser mencionadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo referida no n.º 4 da presente regra, foram objeto de inspeção e cumprem as prescrições da legislação nacional ou outras disposições com vista à aplicação da presente convenção.

4. Qualquer Membro deve exigir aos navios que arvoram a sua bandeira que conservem e mantenham atualizada uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, mencionando as prescrições nacionais com vista à aplicação da presente convenção no que respeita às condições de trabalho e de vida dos marítimos e estabelecendo as medidas adotadas pelo armador para assegurar o cumprimento destas prescrições no navio ou navios em questão.

5. O certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho

marítimo devem estar de acordo com o modelo prescrito pelo código.

6. Sempre que a autoridade competente do Membro, ou uma organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito, tenha verificado, mediante inspeção, que um navio que arvora a bandeira do Membro cumpre ou continua a cumprir as normas da presente convenção, deve emitir ou renovar o certificado de trabalho marítimo correspondente e anotá-lo num registo acessível ao público.

7. A parte A do código contém prescrições detalhadas relativas ao certificado de trabalho marítimo e à declaração de conformidade do trabalho marítimo, incluindo uma lista dos pontos a inspecionar e a aprovar.

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

1. O certificado de trabalho marítimo deve ser emitido ao navio pela autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada para o efeito, por um período não superior a cinco anos. A lista dos pontos que devem ser inspecionados e considerados conformes com a legislação nacional ou outras disposições com vista à aplicação das prescrições da presente convenção, relativamente às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, antes da emissão de um certificado de trabalho marítimo, encontra-se no apêndice A5-I.

2. A validade do certificado de trabalho marítimo deve estar sujeita à realização de uma inspeção intermédia, efetuada pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito, que tem como objetivo verificar que as prescrições nacionais que visam a aplicação da presente convenção continuam a ser cumpridas. Se for efetuada apenas uma inspeção intermédia e o período de validade do certificado for de cinco anos, esta inspeção deve realizar-se entre o segundo e o terceiro aniversário da data do certificado. A data do aniversário será o dia e o mês de cada ano correspondentes à data de validade do certificado de trabalho marítimo. A inspeção intermédia deve ser tão extensa e aprofundada quanto as inspeções efetuadas para renovação do certificado. O certificado deve ser averbado após uma inspeção intermédia satisfatória.

3. Não obstante o disposto no n.º 1 da presente norma, quando a inspeção de renovação tiver sido concluída nos três meses que antecedem a data de validade do certificado existente, o novo certificado de trabalho marítimo deve ser válido a partir da data de conclusão da referida inspeção, por um período não superior a cinco anos a partir da data de validade do certificado existente.

4. Quando a inspeção de renovação tiver sido concluída mais de três meses antes da data de validade do certificado existente, o novo certificado de trabalho marítimo deve ser válido por um período não superior a cinco anos a partir da data de conclusão da referida inspeção.

5. O certificado de trabalho marítimo pode ser emitido a título provisório:

a) a novos navios, no momento da entrega;
b) quando o navio muda de bandeira;
c) quando o armador assume a responsabilidade pela exploração de um navio que é novo para esse armador.

6. Um certificado de trabalho marítimo só pode ser emitido a título provisório por um período não superior a seis meses, pela autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito.

7. Um certificado de trabalho marítimo provisório só é emitido após ter sido

verificado que:

a) o navio foi inspecionado, na medida em que foi razoável e possível, no que respeita às prescrições indicadas no anexo A5-I, tendo em conta a verificação dos elementos referidos nas alíneas b), c) e d) do presente número;
b) o armador demonstrou à autoridade competente ou à organização reconhecida que foram aplicados a bordo procedimentos adequados ao cumprimento da presente convenção;
c) o comandante tem conhecimento das prescrições da presente convenção e das suas obrigações relativamente à aplicação da mesma;
d) as informações pertinentes foram apresentadas à autoridade competente ou à organização reconhecida com vista à emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo.

8. A emissão do certificado de trabalho marítimo com prazo de validade normal está dependente da realização, antes do termo de validade do certificado provisório, de uma inspeção completa de acordo com o n.º 1 da presente norma. Não serão emitidos novos certificados provisórios após o período inicial de seis meses mencionado no n.º 6 da presente norma. Não é necessária a emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo durante 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 devem ser redigidos de acordo com os modelos apresentados no anexo A5-II.

10. A declaração de conformidade do trabalho marítimo deve ser anexada ao certificado de trabalho marítimo. Essa declaração deve incluir duas partes:

a) a parte I deve ser estabelecida pela autoridade competente e deve: i) indicar a lista dos pontos a inspecionar, de acordo com o n.º 1 da presente norma; ii) indicar as prescrições nacionais que cumprem as disposições pertinentes da presente convenção fazendo referência às disposições aplicáveis da legislação nacional e incluindo, sempre que necessário, informações concisas sobre os pontos relevantes das prescrições nacionais; iii) fazer referência às prescrições da legislação nacional para certas categorias de navios; iv) mencionar qualquer disposição equivalente no conjunto, adotada de acordo com o n.º 3 do artigo VI; v) indicar claramente qualquer exceção concedida pela autoridade competente nos termos do título 3;
b) a parte II deve ser estabelecida pelo armador e deve enunciar as medidas adotadas para assegurar a conformidade permanente com as prescrições nacionais entre as inspeções, bem como as medidas propostas para assegurar uma melhoria contínua.

A autoridade competente ou a organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito, deve certificar a parte II e emitir a declaração de conformidade do trabalho marítimo.

11. O resultado de todas as inspeções ou outras verificações efetuadas posteriormente ao navio, e todas as deficiências importantes encontradas durante estas verificações, devem ser registados, bem como a data da retificação de tais deficiências. Estas informações, acompanhadas de tradução para inglês caso não tenham sido registadas nesta língua, devem ser inseridas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, ou anexadas a esse documento, ou postas à disposição dos marítimos, dos inspetores do Estado de bandeira, do pessoal autorizado do Estado do porto e dos representantes dos armadores e dos marítimos por qualquer outro meio de acordo com a legislação nacional.

12. Deve existir a bordo um exemplar válido e atualizado do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo, bem como a sua tradução para inglês, caso o original não seja redigido nesta língua, e deve ser afixada uma cópia dos mesmos em local visível e acessível aos marítimos. Deve ser também fornecida uma cópia destes documentos aos marítimos, aos inspetores do Estado de bandeira, ao pessoal autorizado do Estado do porto ou representantes dos armadores e dos marítimos que o solicitem, de acordo com a legislação nacional.

13. A obrigação relativa à elaboração de uma tradução para inglês, mencionada nos n.ºs 11 e 12 da presente norma, não se aplica a navio que não efetue viagens internacionais.

14. O certificado emitido ao abrigo dos n.ºs 1 ou 5 da presente norma perde a validade:

a) se as inspeções prescritas não forem efetuadas dentro dos prazos estabelecidos no n.º 2 da presente norma;
b) se o certificado não for averbado de acordo com o n.º 2 da presente norma;
c) se houver alteração da bandeira do navio;
d) quando o armador deixa de assumir a responsabilidade pela exploração do navio;
e) quando forem efetuadas alterações significativas à estrutura ou ao equipamento mencionado no título 3.

15. No caso mencionado nas alíneas c), d) ou e) do n.º 14 da presente norma, o novo certificado só deve ser emitido se a autoridade competente, ou a organização reconhecida que o emite, estiver plenamente segura de que o navio cumpre as prescrições da presente norma.

16. O certificado de trabalho marítimo deve ser retirado pela autoridade competente ou a organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito pelo Estado de bandeira se existirem provas de que o navio em questão não cumpre as prescrições da presente convenção e que não foi tomada qualquer medida corretiva prescrita.

17. Ao considerar retirar um certificado de trabalho marítimo, de acordo com o n.º 16 da presente norma, a autoridade competente ou a organização reconhecida deve ter em conta a gravidade ou a frequência das deficiências.

Princípio orientador B5.1.3 - Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. O enunciado das prescrições nacionais incluídas na parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo deveria incluir ou ser acompanhado por referências às disposições legislativas que regem as condições de trabalho e de vida dos marítimos para cada uma das prescrições enumeradas no anexo A5-I. Nos casos em que a legislação nacional segue exactamente as prescrições enunciadas na presente convenção, será suficiente referi-lo. Quando uma disposição da presente convenção for aplicada mediante disposições equivalentes no conjunto, nos termos do n.º 3, do artigo VI, esta deveria ser identificada e deveria ser fornecida uma explicação concisa. Quando a autoridade competente conceder alguma exceção, nos termos do título 3, a disposição ou disposições em questão deveriam ser claramente indicadas.

2. As medidas mencionadas na parte II da declaração de conformidade do trabalho marítimo, estabelecidas pelo armador, deveriam indicar, nomeadamente, em que ocasiões será verificada a continuidade da conformidade com determinadas prescrições nacionais, as pessoas que devem proceder à verificação, os registos a manter e ainda os procedimentos a seguir após a constatação de uma não conformidade. A parte II pode

apresentar-se sob diversas formas. Poderá remeter para documentação mais geral sobre as políticas e os procedimentos relativos a outros aspetos do setor marítimo como, por exemplo, os documentos exigidos pelo *Código Internacional da Gestão da Segurança* (Código ISM) ou as informações exigidas na regra 5 do capítulo XI-1 da Convenção SOLAS, sobre o registo sinótico contínuo dos navios.

3. As medidas para assegurar a conformidade permanente deveriam referir nomeadamente as prescrições internacionais gerais que obrigam o armador e o comandante a manter-se informados sobre os mais recentes progressos tecnológicos e científicos, no que respeita à organização dos locais de trabalho, tendo em conta os perigos inerentes ao trabalho dos marítimos, bem como a informar devidamente os representantes dos marítimos, assegurando assim um melhor nível de proteção das condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo.

4. A declaração de conformidade do trabalho marítimo deveria, sobretudo, ser redigida em termos claros, escolhidos de forma a ajudar todos os interessados, nomeadamente os inspetores do Estado de bandeira, o pessoal autorizado do Estado do porto e os marítimos, a verificar que as prescrições estão a ser corretamente aplicadas.

5. O anexo B5-I é um exemplo da informação que pode figurar na declaração de conformidade do trabalho marítimo.

6. Quando um navio muda de bandeira, conforme indicado na alínea c) do n.º 14 da norma A5.1.3, e quando ambos os Estados interessados tenham ratificado a presente convenção, o Estado cujo navio estava anteriormente autorizado a arvorar a bandeira deveria enviar, o mais rapidamente possível, à autoridade competente do outro Membro uma cópia do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo existentes a bordo antes da mudança de bandeira e, se aplicável, uma cópia dos relatórios de inspeção pertinentes, se a autoridade competente a solicitar nos três meses seguintes à data da mudança da bandeira.

Regra 5.1.4 - Inspeção e aplicação

1. Qualquer Membro deve verificar, mediante um sistema eficaz e coordenado de inspeções periódicas, de vigilância e de outras medidas de controlo, que os navios que arvoram a sua bandeira cumprem as prescrições da presente convenção, tal como são aplicadas pela legislação nacional.

2. As prescrições detalhadas relativas ao sistema de inspeção e de aplicação mencionado no n.º 1 da presente regra são estabelecidas na parte A do código.

Norma A5.1.4 - Inspeção e aplicação

1. Qualquer Membro deve manter um sistema de inspeção das condições dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, nomeadamente para verificar que as medidas relativas às condições de trabalho e de vida enunciadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, quando aplicável, são cumpridas e que as prescrições da presente convenção são respeitadas.

2. A autoridade competente deve nomear inspetores qualificados em número suficiente para assumir as responsabilidades que lhe incumbem nos termos do n.º 1 da presente norma. Sempre que organizações reconhecidas tenham sido autorizadas a realizar inspeções, os Membros devem exigir que o pessoal afeto a esta atividade disponha das qualificações necessárias para o efeito e dê aos interessados a autoridade jurídica necessária ao exercício das suas funções.

3. Devem ser tomadas as disposições necessárias para assegurar que os inspetores

possuam formação, competências, atribuições, poderes, estatuto e independência necessárias ou desejáveis para que possam efetuar a verificação e assegurar o cumprimento estabelecidos no n.º 1 da presente norma.

4. As inspeções devem ser efetuadas nos intervalos indicados na norma A5.1.3, quando aplicável. Estes intervalos não devem, em caso algum, ser superiores a três anos.

5. O Membro que receba uma queixa que não lhe pareça manifestamente infundada ou obtiver prova de que um navio que arvora a sua bandeira não cumpre as prescrições da presente convenção, ou que existem falhas graves na aplicação das medidas enunciadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo deve tomar as medidas necessárias para investigar a situação e certificar-se de que são tomadas medidas para solucionar as deficiências encontradas.

6. Qualquer Membro deve formular regras adequadas e assegurar a sua aplicação efetiva com vista a proporcionar aos inspetores um estatuto e condições de serviço que assegurem a sua independência relativamente a qualquer mudança de governo e a qualquer influência externa indevida.

7. Os inspetores que tenham recebido instruções claras quanto às tarefas a executar e estejam munidos dos poderes adequados devem estar autorizados a:

a) subir a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro;
b) proceder a todas as verificações, testes ou inquéritos que julguem necessários para se assegurarem de que as normas são estritamente respeitadas;
c) exigir a retificação de todas as deficiências e impedir que um navio abandone o porto até que tenham sido tomadas as medidas necessárias, quando existam motivos para crer que as deficiências constituem uma infração grave às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos, ou representam um risco grave para a segurança, a saúde ou a proteção dos marítimos.

8. Qualquer medida tomada de acordo com a alínea c) do n.º 7 da presente norma deve poder ser objeto de recurso perante a autoridade judicial ou administrativa.

9. Os inspetores devem ter o poder de aconselhar, em vez de intentar ou de recomendar punições, quando não exista uma infração manifesta às prescrições da presente convenção que ponha em risco a segurança, a saúde ou a proteção dos marítimos em causa e quando não existam antecedentes de infrações análogas.

10. Os inspetores devem manter a confidencialidade sobre a origem de todas as queixas ou reclamações alegando a existência de perigo ou deficiências que possam comprometer as condições de trabalho e de vida dos marítimos, ou a violação das disposições legislativas, e abster-se de revelar ao armador, ao seu representante ou a quem explora o navio que procedeu a uma inspeção na sequência daquelas queixas ou reclamações.

11. Aos inspetores não devem ser confiadas tarefas em número ou de natureza tal que seja suscetível de prejudicar uma inspeção eficaz ou de prejudicar a sua autoridade ou imparcialidade relativamente aos armadores, aos marítimos ou a qualquer outra parte interessada. Os inspetores devem:

a) ser proibidos de ter qualquer interesse, direto ou indireto, nas atividades que vão inspecionar;
b) estar obrigados a não revelar, sob pena de sanção ou medida disciplinar adequada, mesmo após a cessação das suas funções, os segredos comerciais, os procedimentos de exploração confidenciais, ou as informações de natureza pessoal de que possam

ter tomado conhecimento no exercício das suas funções.

12. Os inspetores devem apresentar um relatório de todas as inspeções efetuadas à autoridade competente. Uma cópia desse relatório, em língua inglesa ou na língua de trabalho do navio, deve ser entregue ao comandante e outra afixada no quadro de informações do navio para os marítimos, e comunicada aos seus representantes a pedido destes.

13. A autoridade competente do Membro deve manter registos das inspeções efetuadas às condições dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira. Deve publicar um relatório anual sobre as atividades de inspeção num prazo razoável, que não ultrapasse seis meses após o final do ano.

14 Em caso de um inquérito na sequência de um acidente grave, o relatório deve ser submetido à autoridade competente logo que possível, o mais tardar um mês após a conclusão do inquérito.

15. Sempre que forem efetuadas inspeções ou tomadas medidas nos termos das disposições da presente norma, devem ser efetuados todos os esforços razoáveis para evitar que o navio seja indevidamente detido ou retardado.

16. Devem ser pagas indemnizações, de acordo com a legislação nacional, por danos ou perdas resultantes do exercício ilícito dos poderes dos inspetores. O ónus da prova impende sempre sobre o queixoso.

17. Devem estar previstas sanções adequadas e outras medidas corretivas, efetivamente aplicadas por todos os Membros, em caso de infração às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos, e de obstrução ao exercício das funções dos inspetores.

Princípio orientador B5.1.4 – Inspeção e aplicação

1. A autoridade competente e qualquer outro serviço ou autoridade responsável pela totalidade ou parte da inspeção das condições de trabalho e de vida dos marítimos deveriam dispor dos recursos necessários para poder cumprir as suas funções. Em particular:

a) qualquer Membro deveria tomar as medidas necessárias para que os inspetores possam dispor, quando necessário, do apoio de peritos e de técnicos devidamente qualificados, na prestação do seu trabalho;
b) os inspetores deveriam dispor de locais convenientemente situados, bem como de meios materiais e de transporte adequados, para poderem executar eficazmente as suas tarefas.

2. A autoridade competente deveria formular uma política em matéria de cumprimento e aplicação, com vista a garantir uma certa coerência e a orientar as atividades de inspeção e aplicação relativas à presente convenção. Exemplares desta política deveriam ser comunicados a todos os inspetores e aos funcionários responsáveis por fazer cumprir a lei e postos à disposição do público, bem como dos armadores e dos marítimos.

3. A autoridade competente deveria instituir procedimentos simples que lhe permitam obter de forma confidencial toda e qualquer informação relativa a eventuais infrações às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos, transmitida diretamente pelos marítimos, ou por intermédio dos seus representantes e criar condições para que os inspetores possam investigar o assunto sem demora, que incluam:

a) autorizar o comandante, os marítimos ou seus representantes a solicitar uma inspeção quando julguem necessário;

b) fornecer aos armadores e aos marítimos, bem como às organizações interessadas, informações e pareceres técnicos sobre os meios mais eficazes para dar cumprimento às prescrições da presente convenção e promover uma melhoria contínua das condições dos marítimos a bordo.

4. Os inspetores deveriam estar devidamente formados e ser em número suficiente para poderem executar eficazmente as suas tarefas, tendo em devida consideração:

a) a importância das tarefas que lhes incumbem, em especial o número, a natureza e a dimensão dos navios submetidos a inspeção, bem como o número e a complexidade das disposições legais a aplicar;
b) os recursos disponibilizados aos inspetores;
c) as condições práticas em que a inspeção deve ser efetuada de forma a ser eficaz.

5. Sem prejuízo das condições estabelecidas pela legislação nacional em matéria de recrutamento na função pública, os inspetores deveriam possuir qualificações e uma formação adequada para o exercício das suas funções e, na medida do possível, uma formação marítima ou experiência como marítimo. Deveriam possuir um conhecimento adequado das condições de trabalho e de vida dos marítimos, bem como da língua inglesa.

6. Deveriam ser tomadas medidas para assegurar aos inspetores o aperfeiçoamento adequado durante o emprego.

7. Todos os inspetores deveriam possuir um conhecimento claro das circunstâncias em que devem proceder a uma inspeção, do alcance da inspeção a efetuar nas diferentes circunstâncias mencionadas e do método geral de inspeção.

8. Os inspetores, munidos dos poderes necessários, de acordo com a legislação nacional, deveriam estar autorizados, pelo menos, a:

a) subir a bordo dos navios livremente e sem aviso prévio. No entanto, no momento de iniciar a inspeção do navio, os inspetores deveriam comunicar a sua presença ao comandante ou responsável e, se necessário, aos marítimos ou seus representantes;
b) interrogar o comandante, os marítimos ou qualquer outra pessoa, incluindo o armador ou o seu representante, sobre qualquer questão relativa à aplicação das prescrições legais, na presença de todas as testemunhas que a pessoa possa ter solicitado;
c) exigir a apresentação de todos os livros, diários de bordo, registos, certificados ou outra documentação ou informações diretamente relacionadas com o objeto da inspeção, com vista a verificar que a legislação nacional que assegura a aplicação da presente convenção é respeitada;
d) assegurar a afixação dos avisos exigidos nos termos da legislação nacional que aplica a presente convenção;
e) recolher e transportar, para efeitos de análise, amostras de produtos, carga, água potável, víveres, materiais e substâncias utilizadas ou manuseadas;
f) na sequência de uma inspeção, chamar imediatamente a atenção do armador, explorador do navio ou comandante para as deficiências que possam afetar a saúde e a segurança das pessoas a bordo;
g) alertar a autoridade competente e, se necessário, a organização reconhecida para todas as deficiências ou abusos que não se encontram especificamente cobertos pela legislação em vigor e apresentar propostas para melhoria desta legislação;
h) informar a autoridade competente sobre todos os acidentes de trabalho ou doenças profissionais que afetam marítimos nos casos e da forma prescritos pela legislação.

9. Quando uma amostra for recolhida ou transportada em conformidade com a alínea e) do n.º 8 do presente princípio orientador, o armador ou o seu representante e, se necessário, um marítimo, deveriam ser informados ou assistir à operação. A quantidade de amostra deveria ser devidamente registada pelo inspetor.

10. O relatório anual publicado pela autoridade competente de cada Membro, relativamente aos navios que arvoram a sua bandeira, deveria incluir:

a) uma lista da legislação em vigor relativamente às condições de trabalho e de vida dos marítimos, bem como todas as emendas que tenham entrado em vigor durante esse ano;
b) informações detalhadas sobre a organização do sistema de inspeção;
c) estatísticas sobre os navios ou outros locais sujeitos a inspeção e sobre os navios ou outros locais efetivamente inspecionados;
d) estatísticas sobre todos os marítimos sujeitos à legislação nacional;
e) estatísticas e informações sobre as violações da legislação, sanções impostas e casos de navios detidos;
f) estatísticas sobre os acidentes de trabalho e doenças profissionais que afetam marítimos e tenham sido notificados.

Regra 5.1.5 – Procedimentos de queixa a bordo

1. Qualquer Membro deve determinar que a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira existam procedimentos que permitam um tratamento justo, eficaz e célere de quaisquer queixas apresentadas por um marítimo alegando uma infração às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

2. Qualquer Membro deve proibir e sancionar qualquer forma de represália a um marítimo que tenha apresentado uma queixa.

3. As disposições da presente regra e correspondentes seções do código são aplicáveis sem prejuízo do direito do marítimo de procurar ser ressarcido por qualquer meio legal que lhe pareça adequado.

Norma A5.1.5 – Procedimentos de queixa a bordo

1. Sem prejuízo de um âmbito mais vasto eventualmente conferido pela legislação ou por convenções coletivas nacionais, os marítimos poderão recorrer aos procedimentos a bordo para apresentar uma queixa sobre qualquer questão que constitua, no seu entender, uma infração às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

2. Qualquer Membro deve assegurar que a legislação preveja o estabelecimento de procedimentos apropriados de queixa a bordo, com vista a cumprir as prescrições da regra 5.1.5. Estes procedimentos devem procurar resolver, ao nível mais baixo possível, o litígio que está na origem da queixa. Contudo, em qualquer caso, os marítimos devem ter o direito de apresentar a queixa diretamente ao comandante e, se considerarem necessário, junto de autoridades externas adequadas.

3. Os procedimentos de queixa a bordo devem incluir o direito de os marítimos serem acompanhados ou representados durante o procedimento de queixa assim como medidas contra a possibilidade de represálias a marítimos que tenham apresentado uma queixa. O termo "represália" designa qualquer ato hostil, executado por qualquer pessoa, contra um marítimo que tenha apresentado uma queixa que não seja manifestamente abusiva nem caluniosa.

4. Todos os marítimos têm o direito de receber, além de um exemplar do seu

contrato de trabalho marítimo, um documento que descreva os procedimentos de queixa em vigor a bordo do navio. O documento deve mencionar, designadamente, os contactos da autoridade competente no Estado de bandeira e, se estes forem diferentes, no país de residência dos marítimos, bem como o nome de uma ou mais pessoas que se encontrem a bordo e que possam, a título confidencial, aconselhá-los de forma imparcial quanto à sua queixa e ajudá-los de qualquer outra forma a efetivar o procedimento de queixa de que podem dispor enquanto estiverem a bordo.

Princípio orientador B5.1.5 – Procedimentos de queixa a bordo

1. Sem prejuízo de disposições pertinentes de uma convenção coletiva aplicável, a autoridade competente deveria, em estreita consulta com as organizações de armadores e de marítimos, determinar um modelo com vista ao estabelecimento de procedimentos justos, rápidos e bem fundamentados para o tratamento de queixas a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro em questão. Para a determinação de tais procedimentos deveriam ser considerados os seguintes elementos:

a) muitas queixas podem referir-se especificamente às pessoas a quem as queixas são submetidas, incluindo o comandante do navio. Em todos os casos, os marítimos deveriam poder também queixar-se diretamente ao comandante ou junto de instâncias externas;
b) para evitar qualquer represália aos marítimos que tenham apresentado queixa sobre questões relativas à presente convenção, os procedimentos deveriam incentivar a nomeação de uma pessoa a bordo do navio que possa aconselhar os marítimos sobre os procedimentos a que estes podem recorrer e, se o autor da queixa assim o solicitar, assistir a qualquer reunião ou audiência referente ao motivo do litígio.

2. Os procedimentos tratados durante o processo de consulta referido no n.º 1 do presente princípio orientador deveriam prever, no mínimo, o seguinte:

a) as queixas deveriam ser submetidas ao chefe de serviço do marítimo que apresenta a queixa ou ao seu superior hierárquico;
b) o chefe de serviço ou superior hierárquico do marítimo deveria esforçar-se por resolver o problema num prazo determinado, adaptado à gravidade do objeto do litígio;
c) se o chefe de serviço ou superior hierárquico não conseguir resolver o litígio de forma satisfatória para o marítimo, este pode referir o facto ao comandante, que deveria encarregar-se pessoalmente da questão;
d) os marítimos deveriam, em qualquer altura, ter o direito de ser acompanhados e representados por outro marítimo à sua escolha a bordo do navio em questão;
e) as queixas e as respetivas decisões deveriam ser registadas, devendo uma cópia das mesmas ser remetida aos marítimos em questão;
f) se não for possível resolver uma queixa a bordo, esta deveria ser submetida em terra ao armador, que deveria dispor de um prazo suficiente para resolver o problema, se necessário em consulta com os marítimos em causa ou qualquer pessoa que estes possam nomear para os representar;
g) em todos os casos, os marítimos deveriam ter o direito de apresentar a sua queixa diretamente ao comandante e ao armador, bem como às autoridades competentes.

Regra 5.1.6 – Acidentes marítimos

1. Qualquer Membro deve realizar um inquérito oficial sobre qualquer acidente marítimo grave de que resulte ferimento ou perda de vida humana e que envolva um

navio que arvore a sua bandeira. O relatório final deste inquérito deve, em princípio, ser tornado público.

2. Os Membros devem cooperar entre si de modo a facilitar a investigação sobre os acidentes marítimos graves referidos no n.º 1 da presente regra.

Norma A5.1.6 – Acidentes marítimos

(Sem disposições)

Princípio orientador B5.1.6 - Acidentes marítimos

(Sem disposições)

Regra 5.2 – Responsabilidades do Estado do porto

Objetivo: permitir que todos os Membros assumem as responsabilidades que lhes incumbem em virtude da presente convenção no que respeita à cooperação internacional necessária para assegurar a aplicação e o cumprimento das normas da convenção a bordo de navios estrangeiros

Regra 5.2.1 – Inspeções no porto

1. Todo o navio estrangeiro que faça escala, no curso normal da sua atividade ou por motivos inerentes à sua operação, no porto de um Membro pode ser sujeito a inspeção, de acordo com as disposições do n.º 4 do artigo V, para verificar a conformidade com as prescrições da presente convenção relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, incluindo os direitos dos marítimos.

2. Qualquer Membro deve aceitar o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo exigidos pela regra 5.1.3 como atestando a conformidade, salvo prova em contrário, com as prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos. Por conseguinte, salvo nos casos especificados no código, a inspeção nos seus portos deve ser limitada ao controlo do certificado e da declaração.

3. As inspeções nos portos são efetuadas por pessoal autorizado, de acordo com as disposições do código e de outros acordos internacionais aplicáveis que regulem as inspeções no território do Membro, a título de controlo dos navios pelo Estado do porto. Estas inspeções devem limitar-se à verificação de que os aspetos examinados estão em conformidade com as prescrições aplicáveis dos artigos e regras da presente convenção, bem como apenas da parte A do código.

4. As inspeções efetuadas ao abrigo da presente regra devem basear-se num sistema eficaz de inspeção e vigilância, estabelecido pelo Estado do porto e capaz de contribuir para assegurar que as condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo de navios que escalam o porto do Membro interessado estão conformes com as prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

5. Os relatórios submetidos pelos Membros ao abrigo do artigo 22º da Constituição devem incluir informações relativas ao sistema mencionado no n.º 4 da presente regra, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia.

Norma A5.2.1 – Inspeções no porto

1. Quando um funcionário autorizado que se tenha apresentado a bordo para efetuar uma inspeção e tenha solicitado, quando aplicável, o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo, constatar que:

a) os documentos exigidos não são apresentados, ou não estão atualizados, ou são falsos, ou não têm as informações exigidas pela presente convenção, ou não são válidos por qualquer outra razão;

b) existem motivos fortes para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes com as prescrições da presente convenção;
c) existem motivos razoáveis para pensar que o navio mudou de bandeira com o objetivo de escapar à obrigação de cumprir as disposições da presente convenção;
d) foi apresentada uma queixa baseada no facto de que determinadas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes com as prescrições da presente convenção;

pode ser efetuada uma inspeção mais aprofundada para verificar as condições de trabalho e de vida a bordo do navio. Esta inspeção será, em qualquer caso, efetuada sempre que se considere ou se alegue que as condições de trabalho e de vida não são conformes e estas possam constituir um perigo real para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos, ou quando o funcionário autorizado tenha motivos para crer que quaisquer deficiências constituem uma infração grave às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

2. Sempre que for efetuada uma inspeção mais aprofundada num navio estrangeiro no porto de um Membro por pessoal autorizado nas circunstâncias indicadas nas alíneas a), b) ou c) do n.º 1 da presente norma, a mesma deve incidir, em princípio, sobre os pontos enumerados no anexo A5-III.

3. No caso da apresentação de uma queixa nos termos da alínea d) do n.º 1 da presente norma, a inspeção deve limitar-se, em geral, ao objeto da queixa, a menos que a queixa ou a sua instrução forneça motivos fortes para proceder a uma inspeção aprofundada, de acordo com a alínea b) do n.º 1 da presente norma. Para efeitos da alínea d) do n.º 1 da presente norma, deve entender-se por "queixa" qualquer informação submetida por um marítimo, uma organização profissional, associação, sindicato ou, de uma forma geral, qualquer pessoa com interesse na segurança do navio, incluindo os riscos para a segurança ou saúde dos marítimos a bordo.

4. Quando, na sequência de uma inspeção mais detalhada, se constatar que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com as prescrições da presente convenção, o funcionário autorizado deve comunicar imediatamente ao comandante do navio as deficiências constatadas e os prazos em que estas devem ser corrigidas. Se o funcionário autorizado considerar que as deficiências constatadas são significativas, ou se as mesmas estiverem relacionadas com uma queixa apresentada nos termos do n.º 3 da presente norma, o funcionário autorizado deve comunicá-las às organizações de armadores e de marítimos presentes no território do Membro, e pode:
a) informar um representante do Estado de bandeira;
b) transmitir as informações pertinentes às autoridades competentes do porto de escala seguinte.

5. O Membro em cujo território a inspeção é efetuada tem o direito de enviar ao Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho uma cópia do relatório de inspeção, acompanhada, se possível, da resposta enviada, no prazo prescrito, pelas autoridades competentes do Estado de bandeira, para que sejam tomadas todas as medidas consideradas adequadas e úteis para assegurar que estas informações são registadas e comunicadas às partes suscetíveis de utilizar os meios de recurso pertinentes.

6. Quando, após uma inspeção mais aprofundada por parte de um funcionário autorizado, se constatar que o navio não cumpre as prescrições da presente convenção e

que:

a) as condições a bordo apresentam um perigo evidente para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos;
b) a não conformidade constitui uma infração grave ou repetida às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos,

o funcionário autorizado deve tomar medidas para assegurar que o navio não sai para o mar enquanto as não conformidades mencionadas nas alíneas a) ou b) do presente número não tiverem sido corrigidas ou enquanto não tiver aceite um plano com vista à sua correção e considerar que o plano será executado rapidamente. Se o navio for impedido de sair, o funcionário autorizado deve informar desse facto, quanto antes, o Estado de bandeira e convidar um dos seus representantes a estar presente, se possível, solicitando ao Estado de bandeira uma resposta no prazo prescrito. O funcionário autorizado deve também informar, quanto antes, as organizações de armadores e de marítimos adequadas do Estado do porto onde a inspeção foi efetuada.

7. Qualquer Membro deve assegurar que o seu pessoal autorizado receba orientações, do tipo indicado na parte B do código, relativas à natureza das circunstâncias que justificam a detenção de um navio nos termos do n.º 6 da presente norma.

8. No exercício das responsabilidades que lhe incumbem nos termos da presente norma, qualquer Membro deve, na medida do possível, evitar deter ou atrasar indevidamente um navio. Se se verificar que o navio foi indevidamente detido ou atrasado, devem ser pagas indemnizações por quaisquer perdas e danos sofridos. O ónus da prova recai sempre sobre o queixoso.

Princípio orientador B5.2.1 - Inspeção no porto

1. A autoridade competente deveria formular uma política de inspeção para o pessoal autorizado a efetuar inspeções nos termos da regra 5.2.1. O objetivo desta política deveria ser assegurar uma certa coerência e, por outro lado, orientar as atividades de inspeção e aplicação relacionadas com as prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos. O enunciado desta política deveria ser comunicado a todo o pessoal autorizado e estar à disposição do público, bem como dos armadores e dos marítimos.

2. Para efeitos de formulação de uma política relativa às circunstâncias que fundamentam a detenção de um navio nos termos do n.º 6 da norma A5.2.1, a autoridade competente deveria ter em conta que, no que respeita às infrações referidas na alínea b) do n.º 6 da norma A5.2.1, a gravidade da violação pode dever-se à natureza da deficiência em questão. Isto aplica-se especialmente nos casos de violação dos direitos e princípios fundamentais, ou dos direitos em matéria de emprego e dos direitos sociais dos marítimos, nos termos dos artigos III e IV. Por exemplo, o emprego de uma pessoa de idade inferior à prescrita deveria ser considerado como uma infração grave, ainda que diga respeito a uma só pessoa a bordo. Noutros casos, deveria ter-se em conta o número de deficiências diferentes constatadas no decorrer de uma inspeção: por exemplo, poderiam eventualmente ser necessárias várias deficiências relativas ao alojamento, à alimentação e ao serviço de mesa, que por si não constituam ameaça à segurança ou à saúde, para que se considere que constituem uma infração grave.

3. Os Membros deveriam, na medida do possível, cooperar entre si para a adoção de diretivas relativas às políticas de inspeção, reconhecidas a nível internacional, nomeadamente, no que respeita às circunstâncias que justificam a detenção de um

navio.

Regra 5.2.2 - Procedimentos de tratamento em terra de queixas dos marítimos

1. Qualquer Membro deve assegurar que os marítimos que se encontram a bordo de navios que escalam um porto situado no seu território e que denunciam uma infração às prescrições da convenção, incluindo os direitos dos marítimos, tenham o direito de apresentar uma queixa para a resolver de forma rápida e concreta.

Norma A5.2.2 - Procedimentos de tratamento em terra de queixas dos marítimos

1. Uma queixa de um marítimo que alegue uma infração às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos, pode ser apresentada junto de um funcionário autorizado no porto de escala do navio. Nesse caso, o funcionário autorizado deve realizar um inquérito preliminar.

2. Quando adequado e consoante a natureza da queixa, o inquérito preliminar deve verificar se foram adotados os procedimentos de queixa a bordo previstos na regra 5.1.5. O funcionário autorizado pode igualmente efetuar uma inspeção mais aprofundada, de acordo com a norma A5.2.1.

3. O funcionário autorizado deve, quando necessário, incentivar a resolução da queixa a bordo do navio.

4. Se o inquérito ou a inspeção conduzida nos termos da presente norma revelar uma não conformidade com o n.º 6 da norma A5.2.1, devem ser aplicadas as disposições desse número.

5. Quando as disposições do n.º 4 da presente norma não se aplicarem e a queixa não for resolvida a bordo do navio, o funcionário autorizado deve comunicar sem demora o facto ao Estado de bandeira, procurando obter, num prazo determinado, conselhos e um plano de medidas corretivas.

6. Quando a queixa não for resolvida apesar das medidas tomadas de acordo com o n.º 5 da presente norma, o Estado do porto deve enviar uma cópia do relatório elaborado pelo funcionário autorizado ao Diretor Geral. O relatório deve ser acompanhado de todas as respostas recebidas nos prazos determinados pela autoridade competente do Estado de bandeira. As organizações de armadores e de marítimos interessadas do Estado do porto devem ser também informadas. Além disso, o Estado do porto deve enviar ao Diretor Geral, com regularidade, estatísticas e informações relativas a queixas já solucionadas. Estas duas comunicações são efetuadas para que, com base numa ação adequada e rápida, seja mantido um registo destes dados, do qual será dado conhecimento às partes, incluindo as organizações de armadores e de marítimos que possam utilizar os meios de recurso pertinentes.

7. Devem ser tomadas medidas adequadas para assegurar a confidencialidade das queixas apresentadas pelos marítimos.

Princípio orientador B5.2.2 - Procedimentos de tratamento em terra de queixas de marítimos

1. Quando uma queixa mencionada na norma A5.2.2 for tratada por um funcionário autorizado, este deveria determinar em primeiro lugar se se trata de uma queixa de natureza geral que envolve todos os marítimos a bordo do navio ou uma categoria de marítimos, ou de uma queixa relativa ao caso particular do marítimo em questão.

2. Se a queixa for de natureza geral, dever-se-ia ter em consideração o recurso a uma inspeção mais detalhada, em conformidade com a norma A5.2.1.

3. Se a queixa se referir a um caso particular, dever-se-ia ter em consideração o

resultado dos procedimentos a que se tenha recorrido a bordo para resolução da queixa. Se tais procedimentos não tiverem sido postos em prática, o funcionário autorizado deveria incentivar o queixoso a recorrer a todos os procedimentos disponíveis a bordo do navio. Devem existir razões válidas para justificar o exame de uma queixa antes que ela tenha sido submetida aos procedimentos de queixa a bordo. Tais procedimentos incluem a inadequação ou demora indevida dos procedimentos internos ou ainda o receio do queixoso de sofrer represálias por ter apresentado uma queixa.

4. Em qualquer inquérito relativo a uma queixa, o funcionário autorizado deveria conceder ao comandante, ao armador e a qualquer pessoa implicada na queixa a possibilidade de exprimir o seu ponto de vista.

5. No caso de o Estado de bandeira demonstrar, em resposta à notificação pelo Estado do porto conforme o estabelecido no n.º 5 da norma A5.2.2, que tem capacidade para tratar a questão e que dispõe de procedimentos adequados para esse fim, e se apresentar um plano de ação aceitável, o funcionário autorizado pode abster-se de intervir mais na resolução da queixa.

Regra 5.3 - Responsabilidades do fornecedor de mão de obra

Objetivo: assegurar que qualquer Membro cumpre as responsabilidades que lhes incumbem em virtude da presente convenção, no que respeita ao recrutamento, colocação e proteção social dos marítimos

1. Sem prejuízo do princípio da responsabilidade própria de cada Membro, no que respeita às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, qualquer Membro tem também a responsabilidade de assegurar a aplicação das prescrições da presente convenção relativas ao recrutamento, colocação e proteção em matéria de segurança social dos marítimos seus nacionais ou residentes ou ainda das pessoas domiciliadas no seu território, na medida em que esta responsabilidade está prevista na presente convenção.

2. No código figuram requisitos detalhados para a aplicação do n.º 1 da presente regra.

3. Qualquer Membro deve adotar um sistema eficaz de inspeção e de vigilância para cumprir as suas responsabilidades enquanto fornecedor de mão de obra nos termos da presente convenção.

4. Informações relativas ao sistema mencionado no n.º 3 da presente regra, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia, deverão figurar nos relatórios submetidos pelos Membros ao abrigo do artigo 22º da Constituição.

Norma A5.3 - Responsabilidades do fornecedor de mão de obra

1. Qualquer Membro deve assegurar o cumprimento das prescrições da presente convenção relativas ao funcionamento e às atividades dos serviços de recrutamento e colocação dos marítimos estabelecidos no seu território, mediante um sistema de inspeção e de vigilância e de procedimentos legais em caso de infração às disposições em matéria de licenciamento e outras prescrições previstas na norma A1.4.

Princípio orientador B5.3 - Responsabilidades do fornecedor de mão de obra

1. Os serviços privados de recrutamento e colocação dos marítimos estabelecidos no território de um Membro que forneçam os serviços de um marítimo a um armador, onde quer que se encontrem, deveriam assumir a obrigação de garantir o cumprimento, por parte do armador, dos termos dos contratos de trabalho marítimo concluídos com os marítimos.

ANEXO A5-I

Condições de trabalho e de vida dos marítimos que devem ser inspecionadas e aprovadas pelo Estado de bandeira antes da certificação de um navio, de acordo com o n.º 1 da norma A5.1.3:

Idade mínima
Certificado médico
Qualificações dos marítimos
Contratos de trabalho marítimo
Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados
Duração do trabalho ou do descanso
Lotações
Alojamento
Instalações de lazer a bordo
Alimentação e serviço de mesa
Saúde e segurança e prevenção de acidentes
Cuidados médicos a bordo
Procedimentos de queixas a bordo
Pagamento de remunerações

ANEXO A5-II
Certificado de trabalho marítimo

(Nota: o presente certificado deve ser acompanhado em anexo de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo)

Emitido nos termos das disposições do artigo V e do título 5 da convenção do trabalho marítimo, 2006
(adiante designada "a convenção")
sob a autoridade do governo de:
……
……
(denominação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)
por…….....
.....
(designação completa e endereço completo da autoridade competente ou da organização reconhecida devidamente autorizada nos termos das disposições da convenção)

Características do navio

Nome do navio: ……
Distintivo do navio em número ou letras: …….
Porto de registo: ……
Data de registo: …….
Arqueação bruta[1] ……
Número OMI: ……
Tipo de navio:

……
Nome e morada do armador[2]
…….
……
……

---

1 - Para os navios abrangidos pelas disposições transitórias relativas à arqueação adotadas pela OMI, a arqueação bruta é a indicada na rubrica OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Arqueação (1969). (Artigo II. 1c) da convenção).
2 - *Armador* designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades. (Artigo II. 1j) da convenção).

Certifica-se que:

1. O navio foi inspecionado e verificou-se a sua conformidade com as prescrições da convenção e com as disposições da declaração de conformidade do trabalho marítimo, anexa.

2. As condições de trabalho e de vida dos marítimos, tal como especificadas no anexo A5-I da convenção, correspondem às disposições da legislação nacional adotada pelo país supramencionado para aplicar a convenção. Estas disposições nacionais estão sumariadas na parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo em anexo.

O presente certificado é válido até....., sem prejuízo de inspeções realizadas em conformidade com as disposições das normas A5.1.3 e A5.1.4 da convenção.

O presente certificado é apenas válido quando acompanhado da declaração de conformidade do trabalho marítimo, emitida em ..... a .....

Data da inspeção com base na qual se emitiu o presente certificado .....

Emitido em ..... a .....

Assinatura do funcionário devidamente autorizado a emitir o certificado

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado)

Inspeção intermédia obrigatória e, se aplicável, inspeção adicional

Certifica-se que o navio foi inspecionado em conformidade com as disposições das normas A.5.1.3 e A5.1.4 da convenção e que as condições de trabalho e de vida dos marítimos especificadas no anexo A5-I da convenção foram consideradas conformes às prescrições nacionais adotadas pelo país supramencionado para aplicação da convenção.

Inspeção intermédia:
(a efetuar entre o segundo
e o terceiro aniversários da data
de emissão do certificado)

Assinatura:
……
(assinatura do funcionário autorizado)
Local:
……
Data:
…….
(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Averbamentos adicionais (se aplicável)

Certifica-se que o navio foi sujeito a uma inspeção adicional para verificar a sua conformidade com as prescrições nacionais que aplicam a convenção, de acordo com o disposto no n.º 3 da norma A3.1 da convenção (novo registo ou alteração substancial do alojamento) ou por outros motivos.

Inspeção adicional
(se aplicável)

Assinatura:
……
(assinatura do funcionário autorizado)
Local:
……
Data:
…….
(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Inspeção adicional
(se aplicável)

Assinatura:
……
(assinatura do funcionário autorizado)
Local:
…….
Data:
…….
(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Inspeção adicional
(se aplicável)

Assinatura:
……
(assinatura do funcionário autorizado)
Local:
…….
Data:
…….
(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Assinatura:
……
(assinatura do funcionário autorizado)
Local:
……...
Data:
…….
(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Convenção do Trabalho Marítimo

Declaração de conformidade do trabalho marítimo - Parte I
(Nota: a presente declaração deve ser anexada ao certificado de trabalho marítimo do navio)

Emitida sob a autoridade de: .....(*inserir o nome da autoridade competente, conforme definida na alínea a) do n.º 1 do artigo II da convenção*)

O navio com as seguintes características:

Nome do navio	**Número OMI**	**Arqueação bruta**

é explorado de acordo com as prescrições da norma A5.1.3 da convenção do trabalho marítimo, 2006.

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente supramencionada, que:

a) As disposições da convenção do trabalho marítimo estão totalmente incorporadas nas prescrições nacionais abaixo indicadas;
b) Estas prescrições nacionais estão contidas nas disposições nacionais abaixo referidas; são fornecidas explicações relativas ao conteúdo destas disposições, se necessário;
c) Os detalhes de qualquer disposição equivalente no conjunto, aplicável nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo VI, são fornecidos <sob a rubrica correspondente das prescrições nacionais a seguir enumeradas> <na secção a seguir prevista para o efeito> (*riscar o que não interessa*);
d) Quaisquer isenções concedidas pela autoridade competente ao abrigo do título 3 estão claramente indicadas na secção a seguir prevista para o efeito;
e) As prescrições relativas a uma categoria específica de navios previstas pela legislação nacional são igualmente mencionadas sob a rubrica correspondente.

1. Idade mínima (regra 1.1) .....
2. Certificado médico (regra 1.2).....
3. Qualificação dos marítimos (regra 1.3) .....
4. Contratos de trabalho marítimo (regra 2.1) .....
5. Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados, certificados ou regulamentados (regra 1.4).....
6. Duração do trabalho ou do descanso (regra 2.3) .....
7. Lotações (regra 2.7) .....
8. Alojamento (regra 3.1) .....
9. Instalações de lazer a bordo (regra3.1) .....
10. Alimentação e serviço de mesa (regra 3.2) .....
11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (regra 4.3) .....
12. Cuidados médicos a bordo (regra 4.1) .....
13. Procedimentos de queixa a bordo (regra 5.1.5) .....

14. Pagamento de remunerações (regra 2.2)

.....

Nome:
.....
...
Categoria:
.....
Assinatura:
.....
Local:
.....
....
Data:
.....
.....
(Selo branco ou carimbo da autoridade,
Conforme o caso)

Disposições equivalentes no conjunto

(*Nota: riscar o parágrafo não aplicável*)

São a seguir indicadas as disposições equivalentes no conjunto, aplicáveis em conformidade com os n.ºs 3 e 4 do artigo VI da convenção, com exceção das acima mencionadas (*inserir uma descrição, se aplicável*):

.....
.....
.....

Não é aplicável qualquer disposição equivalente no conjunto.

Nome:
.....
...
Categoria:
.....
Assinatura:
.....
Local:
.....
....
Data:
.....
.....
(Selo branco ou carimbo da autoridade,
conforme o caso)

Isenções de acordo com o título 3

(*Nota: riscar o parágrafo não aplicável*)

São a seguir indicadas as isenções concedidas pela autoridade competente, em conformidade com o título 3 da convenção:

.....
.....
.....

Nenhuma isenção foi concedida.

Nome:
.....
...
Categoria:
.....
Assinatura:
.....
Local:
.....
....
Data:
.....
.....
(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Declaração de conformidade do trabalho marítimo - Parte II

Medidas adotadas para assegurar a conformidade permanente entre duas inspeções

As seguintes medidas foram adotadas pelo armador, cujo nome consta do certificado de trabalho marítimo anexo à presente declaração, para assegurar a conformidade permanente entre as inspeções:

(Indique a seguir as medidas adotadas para assegurar a conformidade com cada um dos elementos enunciados na Parte I)

1. Idade mínima (regra 1.1)
   □
   …….....
   .....
2. Certificado médico (regra 1.2)
   □
   …….....
   .....
3. Qualificação dos marítimos (regra 1.3)

□

…….....
.....

4. Contratos de trabalho marítimo (regra 2.1)

□

…….....
.....

5. Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados, certificados ou regulamentados (regra 1.4)

□

…….....
.....

6. Duração do trabalho ou do descanso (regra 2.3)

□

…….....
.....

7. Lotações (regra 2.7)

□

…….....
.....

8. Alojamento (regra 3.1)

□

…….....
.....

9. Instalações 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. Cuidados médicos a bordo (regra 4.1)

□

.....
.....

13. Procedimentos de queixa a bordo (regra 5.1.5)

□

.....
.....

14. Pagamento de remunerações (regra 2.2)

□

.....
.....

Eu, abaixo assinado, certifico que as medidas supramencionadas foram adotadas com vista a assegurar, entre as inspeções, a conformidade permanente com as prescrições citadas na Parte I.

Nome do armador[1]:
.....
Endereço da empresa:
.....
Nome da pessoa habilitada a assinar:
.....
Categoria:
.....
Assinatura da pessoa habilitada a assinar:
.....
.....
Data:
.....
.....
(Selo branco ou carimbo do armador)[1]

As medidas supramencionadas foram verificadas por (*indicar o nome da autoridade competente ou da organização devidamente reconhecida*) e, após inspeção do navio, foram consideradas conformes com os objetivos estabelecidos na alínea b) do n.º 10 da norma A5.1.3 relativamente às medidas que visam assegurar a conformidade inicial e permanente com as prescrições enunciadas na Parte I da presente declaração.

Nome:
.....
...
Categoria:
.....
Morada:
.....
.....
.....
.....
Assinatura:
.....
Local:
.....
....
Data:
.....

.....
(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

---

[1] *Armador* designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades. (Artigo II. 1j) da Convenção).

Certificado de trabalho marítimo provisório

Emitido nos termos das disposições do artigo V e do título 5 da
convenção do trabalho marítimo, 2006
(adiante designada como "a convenção")
sob a autoridade do Governo de:

……
……...
(denominação exata do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)
por
……
…..

(nome e endereço completos da autoridade competente ou da organização reconhecida devidamente autorizada nos termos das prescrições da convenção)

Características do navio

Nome do navio
.....
.....
Distintivo do navio em número ou letras
….....
Porto de registo
.....
.....
Data de registo
.....
.....
Arqueação
bruta[1]……..
Número OMI
.....
.....
Tipo de navio
.....
.....
Nome e endereço do armador[2]
……
……
…….

Para os efeitos do n.º 7 da norma A5.1.3 da convenção, certifica-se que:

a) este navio foi inspecionado, na medida do razoável e possível, relativamente às matérias indicadas no anexo A5-I da convenção, tendo em conta a verificação dos elementos especificados nas alíneas b), c) e d);
b) o armador demonstrou à autoridade competente ou à organização reconhecida que são aplicados a bordo do navio procedimentos adequados para assegurar a conformidade com as disposições da convenção;
c) o comandante tem conhecimento das prescrições da convenção e das obrigações relativas à sua aplicação;
d) as informações exigidas foram apresentadas à autoridade competente ou à organização reconhecida com vista à emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo.

1 Para os navios abrangidos pelas disposições transitórias relativas à arqueação adotadas pela OMI, a arqueação bruta é a indicada na rubrica OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Arqueação (1969). (Artigo II. 1c) da Convenção).

2 *Armador* designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades. (Artigo II. 1j) da convenção).

O presente certificado é válido até ....., sem prejuízo de inspeções realizadas em conformidade com as disposições das normas A5.1.3 e A5.1.4 da convenção.
Data da inspeção mencionada na alínea a) supra …….…….
Emitido em .....a .....
Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emitiu o presente certificado provisório
.....
.....
(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme o caso)

ANEXO A5-III

Elementos gerais sujeitos a controlo detalhado por um funcionário autorizado do Estado do porto de um Membro que efetue inspeções ao abrigo da norma A5.2.1:

Idade mínima
Certificado médico
Qualificação dos marítimos
Contratos de trabalho marítimo
Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados
Duração do trabalho ou do descanso
Lotações
Alojamento
Instalações de lazer a bordo
Alimentação e serviço de mesa
Saúde e segurança e prevenção de acidentes
Assistência médica a bordo
Procedimentos de queixa a bordo
Pagamento de remunerações

ANEXO B5-I – EXEMPLO DE DECLARAÇÃO NACIONAL

Ver princípio orientador B5.1.3, n.º 5

Convenção do trabalho marítimo, 2006

Declaração de conformidade do trabalho marítimo-Parte I

(Nota: a presente declaração deve ser anexada ao certificado de trabalho marítimo do navio)

Emitida sob a autoridade do Ministério dos Transportes Marítimos de ……..

O navio com as seguintes características:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta
Exemplo	12345	1.000

é explorado de acordo com a norma A5.1.3 da convenção do trabalho marítimo, 2006.

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente supramencionada, que:

a) As disposições da convenção do trabalho marítimo estão totalmente incorporadas nas disposições nacionais abaixo indicadas;
b) Estas disposições nacionais estão contidas nas disposições nacionais abaixo referidas; são fornecidas explicações relativas ao conteúdo destas disposições, se necessário;
c) Os detalhes de qualquer disposição equivalente no conjunto, aplicável nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo VI, são fornecidos <sob a rubrica correspondente das prescrições nacionais a seguir enumeradas> <na secção a seguir prevista para o efeito> (*riscar o que não interessa*);
d) Quaisquer isenções concedidas pela autoridade competente ao abrigo do título 3 estão claramente indicadas na secção a seguir prevista para o efeito;
e) As prescrições relativas a uma categoria específica de navios previstas pela legislação nacional são igualmente mencionadas sob a rubrica correspondente.

1. Idade mínima (regra 1.1)
   Lei marítima nº 123 de 1905, emendada por ("Lei"), Capítulo X; Regulamentação marítima ("Regulamentação"), 2006, regras 1111-1222.
   As idades mínimas são as enunciadas na convenção.
   O termo "noite" designa o período compreendido entre as 21 horas e as 6 horas, exceto se o Ministério dos Transportes Marítimos (o "Ministério") dispuser diferentemente.
   O anexo A dá exemplos de trabalhos perigosos proibidos a menores de 18 anos. Em navios de carga, nenhuma pessoa com menos de 18 anos trabalha nas zonas assinaladas na planta do navio como "áreas perigosas" (anexado à presente declaração).
2. Certificado médico (regra 1.2)
   Lei, Capítulo XI; Regulamentação, regras 1223-1233.

Os certificados médicos devem estar conformes com as prescrições da STCW, quando aplicáveis; nos outros casos, as prescrições da STCW são aplicadas com os ajustamentos necessários.

Os optometristas qualificados que figuram na lista aprovada pelo ministério podem emitir certificados relativos à visão.

Os exames médicos cumprem as prescrições das diretivas da OIT/OMS mencionadas no princípio orientador B1.2.1.

Declaração de conformidade do trabalho marítimo - Parte II

Medidas adotadas para assegurar a conformidade permanente entre duas inspeções

As medidas a seguir referidas foram adotadas pelo armador cujo nome consta do certificado de trabalho marítimo a que a presente declaração está anexa, para assegurar a conformidade permanente entre as inspeções:

(Indique a seguir as medidas adotadas para assegurar a conformidade com cada um dos elementos enunciados na Parte I)

1. Idade mínima (regra 1.1)

   A data de nascimento de cada marítimo é mencionada junto ao seu nome no rol da tripulação.

   O comandante ou um oficial agindo em seu nome ("o oficial competente") verifica o rol no início de cada viagem e regista a data desta verificação.

   Cada marítimo menor de 18 anos recebe, no momento da contratação, uma nota que o impede de trabalhar de noite ou de efetuar os trabalhos considerados perigosos enumerados no anexo (ver Parte I, seção 1) ou qualquer outro trabalho perigoso. Esta nota determina que o marítimo consulte o oficial competente em caso de dúvida na matéria. O oficial competente conserva uma cópia da nota assinada pelo marítimo abaixo da menção "recebida e lida", bem como a data da assinatura.

2. Certificado médico (regra 1.2)

   O oficial competente conserva os certificados médicos com absoluta confidencialidade, bem como uma lista, elaborada sob a sua responsabilidade, indicando para cada marítimo a bordo: as funções, a data do(s) certificado(s) médico(s)em vigor, bem como o estado de saúde indicado no certificado.

   Em caso de dúvida sobre a aptidão do marítimo para exercer uma função ou funções específicas, o oficial competente consulta o médico assistente do marítimo ou outro profissional de saúde qualificado e regista um resumo das suas conclusões, bem como o seu nome, número de telefone e a data da consulta.

O texto que precede é o texto autêntico da convenção devidamente adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua nonagésima quarta sessão que teve lugar em Genebra e que foi declarada encerrada no vigésimo terceiro dia de fevereiro de 2006.

EM FÉ DO QUE apuseram as suas assinaturas, neste vigésimo terceiro dia de fevereiro de 2006:

O Presidente da Conferência,

JEAN–MARC SCHINDLER

O Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho,

JUAN SOMAVIA

O texto da convenção aqui apresentado é uma cópia exata do texto autenticado pelas assinaturas do Presidente da Conferência Internacional do Trabalho e do Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho.

Cópia autenticada e completa

Pelo Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho: